

Juha Pöntinen

MERIMIESTEN UNEN LAATU JA SEN VAIKUTUS TYÖKYKYYN

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2015



## MERIMIESTEN UNEN LAATU JA SEN VAIKUTUS TYÖKYKYYN

Pöntinen, Juha  
Satakunnan ammattikorkeakoulu  
Merenkulun koulutusohjelma  
Toukokuu 2015  
Ohjaajat: Roos, Ninna. Ajanko, Sirke  
Sivumäärä: 47  
Liitteitä: -

Asiasanat: nukkuminen, laiva, vireys, unenpuute, uni

---

Riittävän unen merkitystä ihmisen psyykkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin ei voi kiistää. Elimistö tarvitsee syvää unta, jotta se palautuu päivän rasituksista ja aivot saavat levätä. Ihmisen keskittyminen ja töistä suoriutuminen ei ole parhaalla mahdollisella tasolla, jos eletään jatkuvassa univajeessa. Jatkuva unen puute vaikeuttaa vaativimpia aivotoimintoja, joten päätöksenteko vaikeutuu, ennakointikyky heikkenee, onnettomuusriski lisääntyy, reaktiokyky alentuu, sekä muisti huononee. Lisäksi tässä tilassa ihmisen kyky arvioida omaa toimintakykyään on hämärtynyt ja taipumus riskinottoon kasvanut, mikä voi ajaa tekemään päätöksiä ilman tarpeellista harkintaa. Laiva työpaikkana on hyvin erityinen verrattuna muihin. Yleisimmät unta häiritsevät ulkoiset tekijät laivan ollessa kulussa ovat melu ja tärinä. Melua syntyy laivan mootoreista sekä laivan etenemisestä, erityisesti talvella jäissä ajamisesta. Ilmeisenä vaikutuksena on nukahtamisen vaikeutuminen, unen levottomuus tai kokonaan herääminen. Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää kuinka merimiehet kokevat nukkumisen laivalla ollessaan ja miten väsymys vaikuttaa heidän työskentelyynsä. Tutkimus toteutettiin haastattelemalla kymmentä vapaaehtoista merimiestä. Haastattelut toteutettiin temahaastatteluina. Tuloksista selvisi, että nukkuminen herättää paljon tunteita merimiehissä. Suurimmaksi osaksi vastaukset olivat hieman negatiivisia ja erityisesti se, että nukkuminen on mahdollista vain pätkissä ja monesti vain erikoisempina vuorokauden aikoina koettiin ongelmallisena. Yhtenä useimmin toistuvana vastauksena haastatteluissa oli se, kuinka häiritsevää on joutua herätetyksi kesken unien töihin. Kun puhuttiin uneen puutteen vaikutuksista työskentelyyn, olivat vastaajat lähes järjestäen sitä mieltä, että heidän työn laatunsa on kärsinyt ainakin jossain määrin vähäisen unen takia. Vaikka tulokset olivat kielteisiä, ei yksikään haastatelluista merimiehistä ollut sitä mieltä, että väsymys ja sen vaikutukset olisivat niin isoja asioita, että se saisi yksinään vaihtamaan alaa.

## THE QUALITY OF THE SEAFARERS SLEEP AND HOW IT EFFECTS ON WORKING ABILITY

Pöntinen, Juha

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in maritime management

May 2015

Supervisors: Roos, Ninna. Ajanko Sirke

Number of pages: 47

Appendices: -

Keywords: sleep, vessel, sleep deprivation, vitality

---

The meaning of good night's sleep to mental and physical well-being is undeniable. Body needs sleep to recover from days stress and to get some rest for the brain. If living in constant sleep deprivation concentration and ability to work will not be in the best possible level. Constant sleep deprivation has an influence on the most important brain functions so decision making gets harder, ability to forethought situations weakens, accident risk increases, responsiveness declines and memory deteriorates. Also in this state the ability to determine one's performance is weakened and people tend to take more risks which can lead to making decisions without necessary consideration. The vessel as a workplace is very special compared to others. When the vessel is underway the most common distractions are the noise and tremor caused by vessels engines and advancing in general. These distractions make falling asleep harder and the sleep becomes more restless or you can wake up entirely. The goal of this thesis was to study how seafarers experience sleeping on board and how fatigue affects their working abilities. The study was carried out by interviewing ten voluntary seafarers and the method was theme interview. From the results it was clear that sleeping is a popular subject among seafarers. Mainly the answers were a bit negative and the fact that sleeping is possible only in short series and usually at unnatural times of the day was seen problematic. One answer that came out in almost every interview was how disturbing it is to be woken up in the middle of the sleep to go to work. When talking about how sleep deprivation affects working almost every answerer agreed that the quality of their work has suffered from the lack of sleep. Although the results were negative none of the answerer said that they had or would stop working at sea because of the fatigue.

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	UNEN MERKITYS PSYYKKISEEN JA FYYSSISEEN HYVINVOINTIIN .....	6
	2.1 Uni.....	6
	2.2 Unen puute ja sen vaikutus elimistön toimintaan.....	8
	2.3 Unen puutteen vaikutukset vireystasoon.....	8
3	EPÄSÄÄNNÖLLINEN TYÖ JA SEN AIHEUTTAMAT TERVEYSHAITAT .....	10
	3.1 Epäsäännöllinen työ .....	10
	3.2 Terveyshaitat .....	10
4	TYÖSKENTELEY LAIVALLA .....	12
	4.1 Laivahenkilöstö .....	12
	4.2 Laivatyön erityispiirteet .....	14
5	MERITYÖAIKALAKI .....	15
	5.1 Säännöllinen työaika .....	15
	5.2 Ylityö ja lepoajat .....	15
6	TUTKIMUS .....	17
	6.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet .....	17
	6.2 Tutkimusmenetelmä .....	17
	6.3 Teemahaastattelu .....	18
7	TUTKIMUSTULOKSET .....	20
	7.1 Haastateltavat .....	20
	7.2 Haastattelujen toteutus .....	20
	7.3 Haastattelutulokset .....	22
	7.4 Vastaukset teema-alueittain.....	22
	7.4.1 Nukkuminen laivalla .....	23
	7.4.2 Olosuhteet.....	28
	7.4.3 Fyysiset vaikutukset .....	32
	7.4.4 Vaikutukset mieleen ja vireyteen .....	34
	7.4.5 Työaikalaki.....	39
	7.5 Yhteenvedo haastatteluista.....	41
8	LOPPUSANAT .....	44
	LÄHTEET.....	46

## 1 JOHDANTO

Merellä työskennellään hyvin erikoisissa vuorokausirytmieissä ja usein vuorokauden unet saadaan jaksoittain. Liian vähäinen uni vaikeuttaa mm. tarkkaavaisuutta ja päätöksen tekoa, joiden voidaan katsoa olevan hyvin tärkeitä ominaisuuksia laivalla työskennellessä. Suuressa osassa onnettomuustutkintakeskuksen läpi käymissä merionnettomuuksissa, on havaittu väsymyksen vaikuttaneen navigoijan tarkkaavaisuuteen. (Onnettomuustutkintakeskus 2004)

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten merellä työskentelevät kokevat nukkumisen ja vireytensä ollessaan laivalla. Kohderyhmänä on laivan kansiosaston ja koneosaston työtehtävissä työskentelevät. Työssä selvitetään myös vireyden ja työtehtävistä selviämisen lisäksi, kuinka väsymys vaikuttaa fyysiseen hyvinvointiin ja yleiseen jaksamiseen ja tarkastellaan lisäksi millainen laiva on elinympäristönä riittävän unen saannin kannalta. Tarkoituksena oli löytää työntekijöiden kokemusten perusteella mahdollisesti ilmeneviä ongelmia ja pohtia pystyttäisiinkö niitä korjaamaan tulevaisuudessa millään keinoin.

Tutkimuksessa on käytetty kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen keinoista teemahaastattelua. Teemahaastattelussa on valmiiksi päätettyjä teemoja, joista haastatella ja haastateltava keskustelevat. Nämä etukäteen mietityt teemat perustuvat deduktiiviseen ajatteluun eli yleisestä yksityiseen ja näin teema-alueet nousevat esille aiheen teoriasta. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2007, 204-205) Näiden teemojen valitsemiseksi perehdyin uneen ja unettomuuden seurauksiin eri lääketieteellisistä julkaisuista ja mietin omien kokemuksieni kautta mitkä voisivat olla tärkeitä asioita merimiesten näkökulmasta.

## 2 UNEN MERKITYS PSYYKKISEEN JA FYYSSISEEN HYVINVOINTIIN

### 2.1 Uni

Ihmisen unen voidaan katsoa jakautuvan kahteen päävaiheeseen: perus- ja vilkeuneen. Nämä vaiheet tunnetaan myös nimillä non-REM-uni ja REM-uni (REM= rapid eye movement). (Työterveyslaitos 2014)

Uni on ihmiselle tarpeellista ja välttämätöntä sillä sen tehtäviin kuuluu fyysinen ja psyykkinen palautuminen, vastuskyvyn säilyttäminen, stressin aiheuttamien sairauksien ennaltaehkäisy ja lihomisen estäminen. (Aronen A-M & Pihl S, 2012, 19)

Non-REM-uni jakaantuu neljään vaiheeseen (S1, S2, S3, S4) ja siitä käytetään usein nimitystä rauhallinen uni tai hidasaaltouni. Ensimmäisessä S1-vaiheessa uni on kevyttä ja pinnallista, eikä ihminen välttämättä edes ymmärrä nukkuvansa, koska unet ovat nopeita ajatusten tyyliisiä välähdyksiä. Tästä siirrytään normaalisti muutaman minuutin jälkeen kevyeen S2 -uneen, jolloin nähdään heikkoja unia ja lihasten jännitys poistuu kehosta. Tämä vaihe kestää noin 20 minuuttia. Kevyiden vaiheiden jälkeen siirrytään syviin S3 ja S4 vaiheisiin. S3 -unen kesto on noin 10 minuuttia ja sen aikana elintoiminnot kuten pulssi, verenpaine ja ruumiinlämpö laskevat. Seuraavassa vaiheessa (S4) eli hyvin syvässä unessa elintoiminnot jatkavat alenemistaan ja ihminen makaa lähes liikkumatta. (Huovinen & Partinen, 2007, 36-37) Herääminen tai herättäminen tässä vaiheessa voi olla haastavaa ja noustuaan ylös ihminen on kuin humalassa (unihumala) sekä ajatus ja puhe saattavat olla hyvin sekavia ja kulku kompuroivaa. (Partinen 2014)

Ihminen tarvitsee syvää vaihetta (S3-S4) jotta elimistö palautuisi rasituksesta ja aivot saisivat levätä. Kova fyysinen rasitus valveilla olon aikana lisää syvän unen määrää nukkuessa. Syvää unta voidaan pitää vähän kuin ”akun lataamisena” sillä sen aikana gliasolujen (hermosolujen osa) laktaattipitoisuus nousee. Laktaatti ( maitohappo) toimii tärkeänä energianlähteenä neuroneille (hermosolu). (Partinen 2015)

REM -vaihetta pidetään S5-vaiheena ja sen aikana elimistö toimii aktiivisesti ja silloin esiintyy nopeita silmänliikkeitä, unien näkeminen on kiihvaimmillaan ja raajoissa

tapahtuu nykiviä liikkeitä. REM –uni aiheuttaa lähes aina miehillä erektion ja naiset vastaavasti voivat kokea samankaltaisia seksuaalisia tuntemuksia. Sydämen toiminta muuttuu epäsäännölliseksi, verenpaine vaihtelee ja hengitys on epäsäännöllistä. Aivojen verenkierto on vilkastunutta ja unet ovat usein hyvin epäloogisia, erikoisia ja assosiativisia jolloin hermoimpulssit kulkevat aivoissa harvinaisia reittejä hermosolujen välillä ja näin vahvistavat muuten vähemmän käytettyjä synapseja (hermosolujen liitos). Tämän on päätelty aiheuttavan sen, että REM-unella on tärkeä merkitys psyykkisen tasapainon säilymisen kannalta ja se liittyy myös asioiden muistamiseen ja opitun tiedon käsittelemiseen. (Huovinen & Partinen, 2007, 37-38; Laine & Vilkkö-Riihelä, 2005, 145)

Nukahtaminen kestää normaalisti noin 5-15 minuuttia jonka jälkeen vaivutaan kevyiden alkuvaiheiden jälkeen syvään uneen jonka aikana herääminen voi olla vaikeaa. (Työterveyslaitos 2014) Nämä jaksot jakaantuvat normaalin pituisessa unessa viiteen noin 90 minuutin sykliin, joissa kuljetaan rauhallisempien vaiheiden kautta REM- uneen. Eri syklien välillä esiintyy lyhytkestoista ja pinnallista havahtumista, josta ei yleensä jää muistikuvia vaan syntyy mielikuva yhtenäisesti nukutusta unesta. REM- vaiheet pitenevät unen loppua kohden ja näin valmistavat elimistöä heräämiseen. (Partinen 2014; Huovinen & Partinen, 2007, 39-41)

Ei voida määrittää vain yhtä absoluuttista oikeaa unenpituutta, vaan se heittelee yksilöllisesti. (Työterveyslaitos 2014) Unen pituuteen vaikuttavat terveyden tila, geneettiset tekijät sekä elämäntavat ja muut ulkoiset tekijät. Normaali suomalainen aikuinen nukkuu keskimäärin 7-8 tuntia yössä ja siten noin kolmasosan koko elämästään. (Partinen 2015) Kuitenkin yli 10% suomalaisista aikuisista nukkuu jatkuvasti alle 6 tuntia vuorokaudessa ja toisaalta yli 10 – 15 % nukkuu yli 9,5 tuntia. Nykyisin unen tarve on usein ristiriidassa nukutun unen määrän kanssa ja yli neljännes nukkuu alle 6,5 tuntia mikä on aiheuttanut sen, että osa tästä ryhmästä kärsii kroonisesta unenpuutteesta. Vanhat ihmiset yleensä nukkuvat vähemmän yöllä, mikä ei kuitenkaan tarkoita vähentynyttä unentarvetta vaan nämä ikäluokat nukkuvat enemmän päiväunia mitkä korvaavat osan yöllisestä unen tarpeesta. (Partinen 2014)

## 2.2 Unen puute ja sen vaikutus elimistön toimintaan

Ihmisen voidaan katsoa alkavan kärsiä unenpuutteen seurauksista, jos hän nukkuu yli viikon ajan yli kaksi tuntia vähemmän kuin unentarve olisi. Tähän voi olla monia eri syitä kuten esimerkiksi stressi, henkilökohtaiset huolet, epäsäännölliset työajat, ympäristön melu, aikavyöhykkeiden ylittäminen, masennus jne. Pitkä univelka ei korjaannu vielä yksillä kunnan yöunilla, mutta se on kuitenkin nukuttava pois vaikka se sotkeekin normaalin unirytmien saavuttamista. Elimistö yrittää turvata riittävää unensaantia säätelymekanismin avulla eli mitä pidempää valvot sitä pidempää ja syvemmin nuket. (Partinen 2015)

Pitkäaikainen unenpuute, oli se sitten tahallista tai tahatonta on haitaksi terveydelle. Jatkuva unen puute aiheuttaa lihomista sekä häiriöitä sokeriaineenvaihdunnassa, verenpaineessa, sympaattisen hermoston toiminnassa ja hormonierityksessä jotka ovat omiaan lisäämään riskiä sairastua aikuisiän diabetekseen ja metaboliseen oireyhtymään. Univaje heikentää vastustuskykyä ja näin edesauttaa sairastumista myös yleisesti. (Partinen 2015; Partinen 2014) Aikaisemmin on tunnettu vain pitkäaikaisen unenpuutteen vaikutuksia, mutta nykyään tiedetään myös, että lyhytkin univelka heikentää terveyttä ja että naiset ovat miehiä herkempiä tämän aiheuttamille tulehduksille (Breen, Caudill, Irwin, Olmstead & Witarama 2014)

## 2.3 Unen puutteen vaikutukset vireystasoon

Edellisenä yönä nukuttu riittävä uni on edellytyksenä vireystason ylläpitoon joka taas on edellytyksenä hereillä pysymiseen, aivojen normaalin toimintaan ja annetuista tehtävistä suoriutumiseen. Jatkuva unen puute vaikeuttaa vaativimpia aivotoimintoja, joten päätöksenteko vaikeutuu, ennakoitukyky heikkenee, onnettomuusriski lisääntyy, reaktiokyky alentuu, sekä muisti huononee. Lisäksi tässä tilassa ihmisen kyky arvioida omaa toimintakykyään on hämärtynyt ja taipumus riskinottoon kasvanut, mikä voi ajaa tekemään päätöksiä ilman tarpeellista harkintaa. Huolimattomuus havainnoissa lisääntyy ja pyritään useammin helppoihin ratkaisuihin tai kokonaan niiden siirtämiseen. Univajeessa ihminen myös saattaa käyttäytyä holtittomasti ja kokea helpommin negatiivisuuden, aggressiivisuuden ja äkkipikaisuuden tunteita. (Aronen



& Pihl, 2012, 26-27) Jos vähennetään viikon ajan normaalista unen määrästä kaksi tuntia vuorokaudessa, niin vaikuttaa se kuin 0,9 promillen humalatila. Toisaalta 24 tunnin valvominen vastaa 0,8-1 promillen humalatilaa ja 17 tunnin valvominen 0,5 promillen humalatilaa. (Partinen 2012)

### 3 EPÄSÄÄNNÖLLINEN TYÖ JA SEN AIHEUTTAMAT TERVEYSHAITAT

#### 3.1 Epäsäännöllinen työ

Ihmisen elimistö on tarkoitettu toimimaan päivällä ja se olettaa, että valoisan aikaan valvotaan ja öisin nukutaan. Kuitenkin Suomessa noin kolmasosa työntekijöistä työskentelee epäsäännöllisinä aikoina tai on vuorotyössä. Epäsäännöllinen työ ja vuorotyö voivat antaa työntekijälle muun elämän aikatauluttamisessa tarvittavaa joustavuutta. Lisäksi usein tarjolla on myös suurempi palkka kuin normaaleihin aikoihin työskenteleville. Kuitenkin työntekijän sosiaalinen elämä kärsii helposti ja epäsäännöllisyys rasittaa elimistöä enemmän. (Työterveyslaitos 2014)

#### 3.2 Terveyshaitat

Vuoro- ja epäsäännöllinen työ aiheuttavat terveyshaittoja, koska ne häiritsevät uni-valverytmiä. Ihminen toimii päiväaikaan huomattavasti paremmin kuin yöllä, koska ihmisen vuorokausirytmii ei koskaan sopeudu yön valvomiseen täysin luonnollisesti. Tämä johtuu siitä, että ihminen on evoluution aikana sopeutunut elämään valoisan aikaan ja tämä valoisuuden vaihtelu säätelee suuresti elimistön sisäistä toimintaa. Tietenkin ihmiset ovat yksilöitä ja joidenkin elimistöt sopeutuvat paremmin erikoiseen vuorokausirytmiiin kuin toisten, mutta jokaisella on havaittu lisääntyntä virheiden mahdollisuutta sekä keskittymisen herpaantumista väsymyksen vuoksi, koska kaikkien vireystaso on huonoimmillaan juuri aamuyön tunteina. (Härmä & Sallinen, 2004,74-75; Suomen lääkäriliitto 2005)

Masennus on vuorotyöntekijöillä huomattavasti yleisempää ja noin kolmannes vuorotyöntekijäistä on kärsinyt masennusoireista viimeisen vuoden aikana. Vatsavaivat ovat yleisiä ja sepelvaltimo tautiin sairastumisen riski on korkeampi vuorotyöläisillä.(Partinen 2014b)

Rintasyöpään sairastumisen riski on 1,5-kertainen yötyötä tekevillä naisilla päivätyötä tekeviin naisiin verrattuna, koska yötyötä tehdään pääsääntöisesti keinovalossa,

mikä heikentää melatoniinin erityystä ja lisää mm. estrogeenieritystä. Arviot ovat, että vuositasolla yötyötä sisältävä vuorotyö aiheuttaa 100 uutta rintasyöpä tapausta Suomessa. Lähes neljäsosa Suomessa olevasta työperäisestä kokonaiskuolleisuudesta on epäsäännöllisten työaikojen aiheuttamaa. (Suomen lääkäriliitto 2005)

Yötyön vaikutus on jokaisessa tutkimuksessa osoitettu haitalliseksi, mutta muun vuorotyön vaikutukset ovat huomattavasti epäselvempiä ja tämä selittyy juurikin ihmisten yksilöllisillä eroilla siinä kuinka hyvin sopeutuu vuorotyöhön. Ihmisen vanhetessa kyky sopeutua erikoisiin vuorokausirytmieihin heikkenee jatkuvasti. Kaikessa vuorotyössä haittoja aiheutuu juurikin epäsäännöllisen vuorokausirytmien ja tästä johtuvan liian vähäisen ja huonolaatuisen unen seurauksena. (Partinen 2014 b)

## 4 TYÖSKENTELEY LAIVALLA

### 4.1 Laivahenkilöstö

Laivoilla työskentelee hyvin erilaisia kokoonpanoja merimiehiä riippuen laivan koosta, tyypistä, talousalueesta, lippuvaltion laista jne. Lähes aina, kellon ajasta riippumatta, on joku hereillä ja työssä. Lisäksi monet eri tilanteet velvoittavat jokaisen tarvittavan merimiehen heräämään töihin myös oman virallisen työaikansa ulkopuolella, kuitenkin niin, että lepoaikoja olisi pyrittävä noudattamaan. Hätätilanteessa lepoajoista ei tarvitse välittää. Tämä onkin yksi suurimmista eroista muihin ammatteihin, sillä yleensä on totuttu, että vapaa-aika on työntekijän omaa ja on valinnaista suostuuko silloin tekemään esimerkiksi ylitöitä. Laivaympäristössä vapaa-aika voi käytännössä loppua koska vaan ja se on vain kestävä.

Kansiosasto on yleensä jaettu päivämiehiin ja vahtia ajaviin. Päivämiesten työaika sijoittuu normaalisti 8-17 väliseen aikaan, kun taas vahtia ajavat tekevät työnsä päätöksissä. Yleisimmät suomalaisissa aluksissa käytetyt vahtijaot ovat 4/8 ja 6/6. Tällä tarkoitetaan työn ja levon suhdetta vuorokauden aikana, esimerkiksi 4 tuntia töitä jota seuraa 8 tuntia lepoa. Päivämiehinä toimivat yleisemmin miehistöstä pursimies sekä laivan koon mukaan tietty määrä muita kansimiehiä (matruusit, puolimatruusit). Heidän tehtävänsä koostuvat laivan kunnossapidosta sekä erilaisista tehtävistä joita laivalla tulee (siivousta, jätehuoltoa jne.) Päälystöstä päivämiehinä ovat useimmiten yliperämies ja kapteeni joilla on niin paljon hallinnollisia töitä ja erilaista työnvalvontaa ja suunnittelua, että niiden tekeminen vahdin ajamisen lisäksi aiheuttaisi liikaa työkuormaa. Käytännöt vaihtelevat laiva- ja varustamokohtaisesti jonkin verran, eikä varsinkaan pienemmissä laivoissa ole mitenkään tavatonta, että kaikki päälystössä ajavat vahtia ja miehistöstäkin korkeintaan yksi henkilö on täysi päivämies.

Oli laiva mikä tahansa, kun se liikkuu merellä, on joku komentosillalla vahdissa. Perämiesten työ merellä on pääsääntöisesti olla vahtipäällikkönä komentosillalla vahtivuorojen mukaan eli vastata laivan navigoinnista ja siihen liittyvistä asioista.

Laivan ollessa satamassa, työ vaihtelee suuresti laivatyyppin mukaan, mutta pääsääntöisesti siihen kuuluu samojen vahtiaikojen puitteissa purkauksen tai lastauksen val-

vontaa. Lisäksi työhön kuuluu vahtiaikojen ulkopuolella jonkin verran lisätöitä sen mukaan miten ne on jaettu missäkin laivassa. Näitä töitä voivat olla työaikakirjojen täyttäminen ja lähettäminen konttoriin, pelastusvälineistä huolehtiminen, jätehuollosta vastaaminen, radiolaitteiden hoitaminen, erilaisia tarkistuskierroksia jne. Miehistöstä aina yksi on koko ajan myös vahdissa, kuitenkin siten, että päivisin ja hyvällä säällä voi vahtipäällikön harkinnan mukaan osallistua päivämiesten mukana muihin töihin. Kuitenkin vahtimies on aina tavoitettavissa radiopuhelimella ja vahtipäällikkönä toimiva perämies on tietoinen missä päin laivaa hän liikkuu. Pimeällä ja huonossa kelissä, jolloin näkyvyys on rajoittunut, vahtimies on komentosillalla tähyttämässä perämiehen käskyjen mukaan. Kiinnityksiin ja irrotuksiin osallistuva kokoonpano vaihtelee laivan koon mukaan, mutta harvoin vahdissa oleva henkilöstö riittää yksinään joten avuksi on herätettävä myös lepovuorossa olevia työntekijöitä. Yleensä kapteeni sekä yliperämies ovat komentosillalla satamaan tullessa ja sieltä lähdettäessä.

Koneosastoon kuuluva henkilökunta on yleisesti kaikki päivämiehiä. Tämän on mahdollistanut konehuoneiden tekniikan ja hälytysjärjestelmien kehittyminen. Aikaisemmin myös koneessa pidettiin jatkuvasti vahtia, mutta nykyään miehittämättömälle konehuoneelle (e0) asetettujen vaatimusten täytyessä riittää työajan ulkopuolella säännöllisten palokierrosten tekeminen. Näitä kierroksia suorittavat usein vahtimiehet ennalta määrätyn väliajoin (esim. 1-4h välein), näin välttyään aiheuttamasta koneosastolle ylimääräisiä herätyksiä työajan ulkopuolella.

Konemestarit ajavat stoppariksi sanottua vahtia, joka ei velvoita olemaan jatkuvasti työssä, mutta aina kun koneessa tulee hälytys pitää stopparivuorossa olevan mestarin lähteä konehuoneeseen tarkistamaan asiaa vuorokauden ajasta riippumatta. Lisäksi on erilaisia erityistä tarkkaavaisuutta vaativia tilanteita jolloin konehuoneen pitää olla miehitettynä. Näitä tilanteita ovat esimerkiksi luotsiajo, satamaan tulo ja lähtö sekä tietyt merialueet. Satamaan tulon ja lähtöön pitää usein myös käyttää konemiehiä kannella, jotta saadaan kokoon tarpeellinen määrä henkilöstöä turvallisen työskenteilyn varmistamiseksi.

## 4.2 Laivatyön erityispiirteet

Laiva työpaikkana on hyvin erityinen verrattuna muihin. Vaatii tietynlaista luonnetta pystyä työskentelemään ja asumaan samassa suljetussa ympäristössä muiden työntekijöiden kanssa ilman, että työjakson aikana käytäisiin kotona. Koska laiva toimii myös työntekijän ainoana asuinpaikkana, on pohdittava kuinka hyvät olosuhteet tämä ympäristö tarjoaa riittävään uneen ja vireyden ylläpitoon. Kyseessä kun ei ole mikään ohimenevä tilanne josta selviää hetken aikaa ponnistelemalla, vaan nämä olosuhteet koskevat merenkulkijaa koko työuran ajan.

Yleisimmät unta häiritsevät ulkoiset tekijät laivan ollessa kulussa ovat melu ja tärinä. Melua syntyy laivan moottoreista sekä etenemisestä, erityisesti talvella jäissä ajamisesta. Ilmeisenä vaikutuksena on nukahtamisen vaikeutuminen, unen levottomuus tai kokonaan herääminen. Uneen laatua koskevia vaikutuksia on tutkittu mittaamalla aivosähkötoimintaa ja tiedetään, että keho alkaa reagoimaan jo 33db kohdalla ja uni-häiriöt tulevat yleisemmiksi 35db jälkeen. Tämän vaiheen jälkeen uni kevenee josta seuraa se, että syvän unen vaiheiden vähenemisen myötä unen palauttava ja virkistävä vaikutus vähenee myös. Eli vaikka heräämiseen asti meteli ei häiritseäkään, on sillä silti vaikutuksia unen laatuun ja koska uni on kevyempää, voivat myös tavallista heikommat ja yllättävät äänet aiheuttaa heräämisen. Laivalla melun vaihtelevuus on yleistä sillä esimerkiksi suunnan ja nopeuden muutokset aiheuttavat erilaista tärinää ja sitä kautta erilaista melua. Vaihteleva melu ja taustamelusta poikkeavat äänet ovat haitallisempia kuin jatkuva tasainen melu. (Haahla & Heinonen-Guzejev 2012)

Selvästi laivaa koskevana erityispiirteenä voidaan myös pitää jatkuvaa tärinää joka välittyy koneista rungon kautta asuintiloihin ja sitä kovempaan mitä lähempänä konehuonetta ollaan. Tärinästä johtuen usein tavarat, hytin seinät, ikkunat ja huonekalut alkavat resonoida tuottaen näin häiritsevää ääntä hyttiin. Äänen lisäksi tärinä saattaa vaikeuttaa nukkumista sen vuoksi, että sänky, jossa ihminen makaa, on kiinni hytin seinässä ja lattiassa ja siirtää näin tärinää kehoon. Usein myös tyyny on kiinni hytin seinässä mistä tärinä siirtyy hyvin epämiellyttävästi pään alueelle.

## 5 MERITYÖAIKALAKI

Suomen lipun alla olevissa aluksissa pitää lain mukaan noudattaa työaikalakia. Tämä laki pyrkii varmistamaan sen, että työntekijöitä ei pidetä työssä vaarallisen pitkiä aikoja putkeen. Kuten on aikaisemmin mainittu, on tarpeeksi väsynyt ihminen verrattavissa humalaiseen. Työaikalakia sovelletaan henkilöihin jotka tekevät työtä suomalaisessa, ulkomaanliikenteessä käytettävässä aluksessa.(Merityöaikalaki 1976/296, 1§) Laki on voimassa myös silloin kun tällainen alus kulkee Suomen satamien välillä. On myös poikkeuksia joita laki ei koske, mutta pääsääntöisesti voidaan sanoa, että merimiesammateissa toimivat kuuluvat työaikalain piiriin.(Merityöaikalaki 1976/296, 2§)

### 5.1 Säännöllinen työaika

Säännöllisen työajan on säädetty olevan enintään 8 tuntia vuorokautta kohden ja enintään 40 tuntia viikon aikana(Merityöaikalaki 1976/296, 4§). Tämä työaika pitäisi pyrkiä sijoittamaan niin, ettei vahtia ajavilla olisi satamavuorokautena (vuorokausi jonka alus on satamassa) töitä muulloin, kuin kello kuuden ja kello 18 välillä. Kuitenkin, jos satamassa vahdinpito on välttämätöntä, voidaan työtä teettää myös näiden aikojen ulkopuolella. Päivämiehien säännöllisen työn pitää olla niin meri- kuin satamavuorokautenakin kello kuuden ja kello 18 välisenä aikana. (Merityöaikalaki 1976/294, 5§)

### 5.2 Ylityö ja lepoajat

Siitä huolimatta mitä työajasta muuten on säädetty, on työnantajalla mahdollisuus korvausta vastaan velvoittaa työntekijä tekemään ylitöitä. Säännöllisen vuorokautisen työajan lisäksi voidaan työntekijää käyttää ylitöiden tekemiseen maksimissaan 16 tuntia viikossa.(Merityöaikalaki 1976/294, 9§)

Vähimmäislepoajat on säädetty niin, että jokaisen vuorokauden sisällä työntekijälle pitää antaa vähintään 10 tunnin lepoaika (vuorokausilepo). Lisäksi jokaisen viikon

aikana(7vrk) täytyy olla vähintään 77 tuntia lepoa. Tämä vuorokausilepo voidaan jakaa enintään kahteen jaksoon, kuitenkin niin että toisen näistä jaksoista on jatkuttava keskeytymättömänä vähintään kuusi tuntia ja lepojaksosten väli ei saa olla yli 14 tuntia toisistaan. Alle puolen tunnin taukoja ei lasketa tähän lepoaikaan ja, jos lepo keskeytyy töiden takia, on työntekijälle taattava tarpeellinen korvaava lepo.(Merityöaikalaki 1976/294, 9a§)

Näihin edellä mainittuihin säädöksiin löytyy laista jonkin verran poikkeustilanteita, jolloin kyseisiä sääntöjä ei sovelleta. Näitä poikkeuksia ovat sellaiset työt joita ehdottomasti tarvitaan ihmisten, aluksen tai lastin turvaamiseksi tai jos työhön kykenevä laivahenkilöstö vähenee merimatkan aikana. Myös toimet joihin on ryhdyttävä muiden auttamiseksi kuten merilaissa(674/1994) säädetään ja osallistuminen erilaisiin pakollisiin pelastus-, sammutus- ja muihin turvallisuusvälineillä pidettäviin harjoituksiin lasketaan poikkeuksiksi. Harjoitukset pitää kuitenkin pyrkiä suunnittelemaan niin, että ne rikkovat mahdollisimman vähän lepoaikoja. Lisäksi poikkeuksiin kuuluu tarpeellinen vahtipalvelu satamassa, satamaviranomaisten määräämä toimenpide ja sellaisen työn tekeminen joka ei kestä odottelua ja sitä ei ole voinut ennalta suunnitella. Nämä poikkeukset eivät vaikuta normaaleihin ylittöihin tai lepoaikoihin. (Merityöaikalaki 1976/294, 10§)



## 6 TUTKIMUS

### 6.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää miten laivaolosuhteet vaikuttavat merellä työskentelevien nukkumiseen ja vireystilaan, sekä millaisia vaikutuksia unen laadulla on psyykkiseen ja/tai fyysiseen hyvinvointiin. Tavoitteena on teemahaastattelun keinoin selvittää merellä työskentelevien eri tehtävissä toimivien kokemuksia unen merkityksestä työn tekemisen laatuun ja onko se aiheuttanut heille ongelmia

### 6.2 Tutkimusmenetelmä

Käytän tutkimusmetodinä teemahaastatteluita, koska näin saadaan luotettavasti selville miten merimiehet kokevat unen merkityksen työskennellessään laivassa. Haastattelun etuna on se, että aineiston keruuta voidaan säädellä joustavasti tilanteen mukaan ja vastaajia myötäillen. Lisäksi haastattelu antaa huomattavasti enemmän mahdollisuuksia tulkita vastauksia kuin esimerkiksi strukturoitukysely. Tiedetään ennalta, että aihe tulee tuottamaan hyvin monitahoisia ja eri suuntiin lähteviä vastauksia. (Hirsjärvi , Remes & Sajavaara , 2007, 200-201)

Haastattelun voidaan ajatella olevan tietynlaista keskustelua ihmisten välillä. Normaalisessa keskustelussa kaikki osapuolet ovat tai ainakin kuvittelevat olevansa samalla viivalla kysymysten esittämisessä ja vastausten antamisessa. Haastattelussa haastattelija on kuitenkin selvästi tilanteen johdossa, sillä hän ohjaa tilannetta ja esittää kysymykset. Tutkimustarkoitusta varten suoritettu haastattelu on systemaattinen tiedonkeruun muoto, koska sillä on selkeät tavoitteet, ja sen avulla pyritään saamaan niin luotettavia ja päteviä tietoja kuin on mahdollista. Tästä syystä suoritettua haastattelua kutsutaankin yleisesti tutkimushaastatteluksi. Tutkimushaastattelu on jaettu useisiin eri haastattelulajeihin, jotka määräytyvät sen mukaan kuinka strukturoitu ( rakenteellinen) ja muodollinen itse haastattelutilanne on. Näiden eroja voidaan havainnollistaa hyvin kahdella ääripäällä, on täysin strukturoitu haastattelu, jossa ennalta kirjoitetut kysymykset esitetään ennalta määrättyssä järjestyksessä tai sitten strukturoimaton, täysin vapaa haastattelu, jossa ennalta on päätetty vain haastattelun aihe ja

keskustelu kulkee omia polkujaan tämän aiheen sisällä. Tutkimushaastattelu voidaan jakaa kolmeen ryhmään strukturoitu haastattelu eli lomakehaastattelu, teemahaastattelu ja avoin haastattelu. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2007, 204)

### 6.3 Teemahaastattelu

Teemahaastattelu sijoittuu tyylinä strukturoidun haastattelun ja avoimen haastattelun väliin. Tyypillistä teemahaastattelulle on, että haastattelussa läpikäytävät aihepiirit eli teema-alueet ovat päätettyjä, mutta kysymyksistä puuttuu tarkka järjestys ja muoto. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2007, 204-205) Näitä teemoja ei voi kuitenkaan valita valmiiksi liikaa, koska silloin kadotetaan teemahaastattelulle tärkeä vapaus ja tilanne muuttuu strukturoiduksi haastatteluksi. Mitä vähemmän valmiita teemoja on sitä vapaampi ja avoimempi haastattelu on ja haastattelijan oman aktiivisuuden merkitys korostuu. (Juvakka & Kylmä 2007: 78-80.)

Teemahaastattelun periaate on siis se, että on valmiita teemoja joista haastattelijä ja haastateltava keskustelevat, joten siinä lähdetään aina siitä oletuksesta, että yksilön kokemuksia, tunteita, uskomuksia ja ajatuksia voidaan tutkia teemahaastattelun keinoin. Se miten haastateltavat itse yksilöinä kokevat ja määrittelevät tiettyjä tilanteita on teemahaastattelussa aina etusijalla, joten haastattelussa haastateltava on pääroolissa haastattelijaan nähden. Menetelmää voidaan pitää puolistrukturoituna, koska yksi asia, haastattelun aiheet eli teema-alueet ovat valmiita ja kaikille haastateltaville samoja. (Hirsjärvi & Hurme, 2001, 47-48)

Koska teemahaastattelut ovat niin avoimia tilanteita ja vaativat haastateltavilta paljon puhumista omista henkilökohtaisista tuntemuksistaan, on tärkeää korostaa haastattelun vapaaehtoisuutta ja tilanteessa olevaa luottamuksen ilmapiiriä. On pyrittävä valitsemaan haastateltaviksi mahdollisimman hyvin itseään ilmaisevia ja haastatteluun vapaaehtoisesti halukkaita ihmisiä, jotta saadaan mahdollisimman moninaisia näkökulmia tutkittavaan asiaan. (Julkunen, Paunonen & Vehviläinen, 1997, 216) (Juvakka & Kylmä, 2007, 78-80). Haastateltaville on ensimmäisessä yhteydenotossa kerrottava selkeästi tutkimusta tekevä laitos tai organisaatio ja perustelut, miksi hänet halu-

taan mukaan sekä tutkimuksen lopullinen tarkoitus. Ennen itse haastattelutapahtumaa on myös hyvä tiedottaa haastateltavalle haastattelun arvioitu kesto.(Eskola & Suoranta, 1999, 93-94)

Koko teemahaastattelu suorituksena voidaan jakaa kolmeen eri vaiheeseen. Ensin tehdään taustatyö, eli etsitään aiheesta tietoa ja sisäistetään se, jonka jälkeen valitaan parhaaksi katsotut tema-alueet. Sitten suoritetaan varsinaiset haastattelut näiden suunnitelmien mukaan ja lopuksi tehdään yhteenveto kerättyjen tietojen pohjalta. (Hirsjärvi & Hurme, 2001, 66-67)

## 7 TUTKIMUSTULOKSET

### 7.1 Haastateltavat

Haastattelin yhteensä kymmentä merimiestä ja mukana oli niin uransa alkupuolella olevia kuin jo eläkkeelle siirtyneitä. Kaikki haastateltavani olivat olleet koko pääasiallisen työelämänsä meriammatissa joitain kesätöitä lukuun ottamatta. Joukossa oli niin miehiä kuin naisia ja ikähaarukka oli 23 - 58 vuotta. Kaikki olivat olleet perusterveitä merellä olonsa aikana. Suurin osa oli tehnyt ikänsä aikana monia erin pituisia työjaksoja ja yleisempinä olivat 2-6 viikon työjaksot. Jotkut olivat kuitenkin tehneet myös viikon työjaksoista puolen vuoden yhtämittaisiin. Haastateltavat olivat työskennelleet eri kokoisissa aluksissa ja laivatyypeistä tankkereilla, kuivarahdeissa, roll-on roll-off -aluksilla, matkustaja-aluksilla, konttilaivoissa ja yhteysaluksilla. Laivojen ammattiryhmistä olivat kaikki edustettuina taloushenkilöstöä lukuun ottamatta eli kansimiehistö ja -päällystö sekä konemiehistö ja -päällystö. Haastateltavat olivat lähes jokainen työskennelleet niin vuorotyöntekijöinä kuin päivämiehinäkin. Vuorotyöntekijöiden vahtijärjestelmistä oli monenlaisista variaatioista kokemusta, mutta yleisimpinä olivat kuitenkin 4/8 ja 6/6. Samat asiat nousivat toistuvasti esiin haastatteluissa, vaikka haastateltavat toimivat täysin erilaisissa meriammateissa ja olivat hyvin laajasta ikäskaalasta.

### 7.2 Haastattelujen toteutus

Aloitin tekemällä kaksi esihaastattelua tietääkseni ovatko teema-alueet (taulukko 1) toimivia. Näissä haastatteluissa selvisi, että vastaukset tulevat osumaan melko hyvin teemojen sisään. Tässä vaiheessa päätin ottaa työaikalain ja lepoajat omaksi teemakseen kun huomasin niihin liittyvien asioiden nousevan esiin. Lisäksi päätin lisätä muutamia tarkentavia kysymyksiä itselleni siltä varalta, että jotain asioita ei tulisi käytyä muuten. Näitä kahta esihaastattelua ei otettu huomioon tuloksissa.

<b>TEEMA-ALUEET</b>	NUKKUMINEN LAIVALLA
	OLOSUHTEET
	FYYSISET VAIKUTUKSET
	VAIKUTUKSET MIELEEN JA VIREYTEEN
	TYÖAIKALAKI

Taulukko 1. Teema-alueet

Yli puolet haastateltavista tunsin jo ennestään ja muiden tiedot sain kyselemällä muilta merimiehiltä olisiko kenelläkään tiedossa sopivia haastateltavia. Tämän jälkeen lähestyin haastateltavia soittamalla ja esittämällä asiani ja miksi haluaisin juuri heitä haastatella, sekä kerroin yleisesti miten haastattelu tehtäisiin ja ettei nimiä tulisi mihinkään julki. Ilmoitin haastattelun kestävän noin tunnin ja tiedustelin heille sopivinta ajankohtaa sekä paikkaa. Kaikki joihin otin yhteyttä suostuivat, mutta muuttaman kanssa ei saatu aikatauluja lopulta sopimaan. Haastateltavat tuntuivat suostuvan mielellään ja osa oli jopa innokkaita päästä kertomaan tästä osasta merimiesten elämää. Yleisesti haastatteluista jäi se kuva, että merimiehet kertovat mielellään työnsä eri osa-alueista kunhan tuntevat, että kuuntelija on aidosti kiinnostunut. Tiedostettiin selkeästi, että maissa työskentelevillä on harvoin tietoa millaista arki merellä on ja haluttiin päästä kertomaan omista kokemuksista. Haastattelut tehtiin minun kotonani, haastateltavien kotona, ravintoloissa ja puhelimessa. Välillä näissä julkisemmissa paikoissa oli selkeästi huomattava taustahälinä, mutta en huomannut sen haittaavan haastateltavia. Käytin nauhuria tilanteen tallentamiseen, koska puhe oli välillä niin monimuotoista ja rönsyilevää, että muistiinpanojen tekeminen samalla olisi ollut täysin mahdotonta. Haastattelin ensin itselleni kaikkein tutuimpia ihmisiä, koska minulla ei ole aikaisempaa kokemusta haastattelemisesta. Päätin, että näin alkukankeus ei aiheuta tilanteeseen vaivautuneisuutta ja haastattelu rullaa eteenpäin vaikka itsellä ei vielä rutiinia olisikaan. Kaikkien kanssa haastattelut sujuivat hyvinkin avoimissa

merkeissä ja tuntui siltä, että kaikki todella keskittyivät antamaan kaiken tietonsa, kokemuksensa ja omat tuntemuksensa aiheesta. Tietenkin se, että tunsin haastateltavia etukäteen ja olin valinnut sellaisia ihmistyyppisiä joiden oletinkin puhuvan sujuvasti, vaikutti siihen, että haastattelut etenivät niin hyvässä hengessä ja keskustelu oli sujuvaa. Kuitenkin tunsin ilmapiirin olevan yhtä otollinen myös niiden kanssa joita en tuntenut etukäteen ja uskon että varsinkin vanhemmilla merimiehillä se, että haastattelija on itse toiminut samassa ammatissa muuttaa suhtautumista huomattavasti positiivisempaan suuntaan. Lopulta haastatteluiden kesto oli 45 minuutin ja puolen-toista tunnin välillä.

### 7.3 Haastattelutulokset

Vaikka haastattelin kohtalaisen pientä määrää merimiehiä, kerääntyi silti aineistoa melko massiivinen määrä. Kerätyn aineiston runsaus onkin teemahaastattelulle hyvin tyypillistä. Haastateltavien puhuessa eri teema-alueisiin kuuluvia asioita tuli puheessa myös eri aikoihin ja puhe oli muutenkin usein hyvin värikästä ja paljon vilisi myös aiheita jotka eivät tähän työhön suoranaisesti liity. Kaikkea materiaalia ei tietenkään ole tarpeellista analysoida, koska keskustelut poukkoilivat myös paljon teema-aiheiden ulkopuolella. Kuuntelin uudestaan ja kirjoitin puhtaaksi (litteroin) haastatteluista kertyneen materiaalin aina vuorokauden sisällä itse haastattelutilanteesta. Analyysin suunnittelu käynnistyi jo ensimmäisten haastatteluiden aikana kun aloin pistämään merkille usein toistuvia vastauksia. Lisäsin työaikalain ja lepoajat omaksi teemakseen, kun huomasin alusta asti, että jokaisella haastateltavalla oli niistä jokin mielipide ja halusin varmistaa loppuissakin haastatteluissa, että saan kerättyä mielipiteen myös näistä asioista. Haastatteluistani voidaan myös kuvailla ”itsestäänkorjautuvaksi”, koska esittelin haastateltaville tekemäni tiivistelmät heidän sanomisistaan ja annoin mahdollisuuden vielä korjata, jos joku tulkinta tai tiivistys ei ollutkaan sitä mitä he olivat yrittäneet viestittää. (Hirsjärvi & Hurme, 2001, 135-137)

### 7.4 Vastaukset teema-alueittain

Vastaukset ovat osaksi karsittuja ja tiivistettyjä, koska useat lauseet olisivat olleet muuten hyvin vaikeita muuttaa kirjalliseen muotoon sekä sisälsivät paljon epäolen-

naistakin tietoa. Vaikka seuraavaksi esittelen vastauksia teema-aiheiden mukaan ja ohjaavien lisäkysymysten alla, ei puolissakaan haastatteluista tarvittu näitä kysymyksiä sillä halutut aiheet tulivat jo omatoimisesti esiin haastateltavien puheessa osoittamalla heille vain halutut teemat.

#### 7.4.1 Nukkuminen laivalla

Aloitin esittelemällä ensimmäiseksi teemaksi nukkumisen laivalla ja pyysin kertomaan aivan yleisellä tasolla miten kokee kaiken nukkumiseen ja uneen liittyvän työjakson aikana. Aiheet, jotka nousivat yleisemmin esiin tämän teeman sisällä, olivat unen laatu, unen pituus, heräily kesken unien, nukahtaminen ja unirytmä.

*”Täysin erilaista kuin kotona”*

*”Uni hieman kevyempää kotiin verrattuna”*

*”Nukun ihan päin helvettiä laivalla, muutenkin maissakin aika huono nukkumaan niin laivalla se sitten moninkertaistuu”*

*” Mietin usein jääkö syvä uni kokonaan välistä työjakson aikana, koska nukun vain pätkissä max 5-6h kerrallaan”*

*” Nukahtaminen ja nukkuminen törnin alussa muutaman päivän vaikeaa ”*

*” Uni kevyttä ja aika katkonaista, ikinä ei oikein saa nukuttua kun vasta sitten kun pääsee kotiin”*

*” On se laivalla nukkuminen on vähän niin ja näin”*

*” Uni tuntuu jotenkin hiukan kevyeltä”*

*” Jotenkin on koko ajan hiukan valppaana, pinnallista unta”*

*”Tuntuu ettei saa ollenkaan sitä syvää unta”*

*”Pitkän työjakson aikana ei enää lopulta kunnonkaan unet auta”*

*”Itse unen laadussa en juurikaan eroa huomaa, totun yleensä nopeasti outoonkin rytmiiin ja työjakson aikana se ei ainakaan nykyisessä jobissa paljoa vaihtele”*

*”Vaikka nukkuu sen 6h niin ei se virkistä kunnolla kun se on niin kevyttä unta”*

*” Kaikkeen sopeutuu kun vaan miettii lomaa ja että sitten saa levätä”*

Kaikki paitsi yksi kokivat unensa olevan jossain muodossa huonompaa laadultaan kuin normaaleissa olosuhteissa maissa. Tämä liitettiin useasti siihen, että jotenkin on koko ajan valmiudessa eikä osata rentoutua niin hyvin, että saavutettaisiin täysin syvää unta ainakaan useimpina päivinä töissä ollessa.

Jatkuvasti nousi esiin unta häiritsevänä tekijänä sellaiset päivät jolloin etukäteen jo oletetaan, että kesken syvimmän unen saattaisi tulla herätys töihin.

*”Jos olettaa, että kesken unien saattaa tulla herätys, veikkaan, että kroppa muistaa kuinka ikävää se oli viimeksi, joten odotus häiritsee nukahtamista”*

*”Joskus saattoi saada vain 1-2h unta vaikka olisikin ollut mahdollisuus nukkua, koska alitajuisesti odotti herätystä”*

*”Keho ei suostunut nukahtamaan, koska alitajuisesti pelkäsi herätystä hetken päästä”*

*”Jos epäilen herätyksen tulevan kesken unien, nukahdan kyllä, mutta saatan herätä kesken unien ja jäädä kyttäilemään koska puhelin soi”*

*” Jos arvaan, että voi tulla herätys, en saa unta kun pelkään, että koska se tulee”*



*”Kytäilee koska tulee herätys niin uni katkeilee”*

*”Tiedät, että oma vuoro lähteä töihin saattaa tulla kesken unen niin ei oikein nuku, mutta sitten taas pitkällä merimatkoilla nukun paremmin kun tiedän olevani ”turvasa” ”*

*” Jos nyt epäilen, että tulee herätys kesken unien niin silloin saatan kyllä heräillä automaattisesti jo ennen sitä ja pyöriä punkassa kun odottelee”*

Heräämistä normaalisti omaan työvuoron alkuun ei koettu mitenkään erityisen hankalaksi asiaksi ja useimmat tunsivat myös heräämisen yllättäenkin olevan nopeaa kun tiedettiin, että saattaa olla kiire toimimaan.

*” Herääminen helppoa tilanteesta riippumatta”*

*” Ei ole vaikeuksia herätä normaalisti tai yllättäviin herätyksiin, pääsen kyllä heti ylös”*

*” Jos tulee stopparissa hälytys niin kyllä sinne heti herää ja lähtee”*

*”Joskus kun tietää, että odottaa jokin tylsä työ niin herääminen vähän vaikeaa, mutta jos tulee yllättäen herätys niin jotenkin se adrenaliini ja muu saa nopeammin ylös”*

*” Jotenkin se puhelimen soiminen säikäyttää niin paljon, että herään jo siihen ihan täysin”*

Työn raskaus, ulkoilma ja vanha univelka olivat niitä asioita joiden tunnettiin helpottavan nukahtamista useimpina päivinä, jotkut kokivatkin nukahtamisen vaikeiksi nimenomaan vain niinä päivinä jolloin tilanne oli normaali ja olisi pitänyt nukahtaa vain normaaliin iltaväsymykseen.

*”Stressi häiritsi nukahtamista”*

*”Ei se itse nukahtaminen vaan koko yön aikana sellainen et heräilee”*

*”Kun oli nukahtanut niin uni usein kuitenkin sikeää raskaasta työstä johtuen”*

*”Nukahtaminen töissä kestää kauan, pyörin vaan punkassa”*

*”Nukahtaminen itsessään ei ongelma kun niin paljon ulkoilmassa, siitä alkaa vasta vaikeudet kun pitäisi pysyäkin unessa”*

*”Nukahdan yhtä hyvin kuin kotonakin eikä herääminenkään vaikeaa”*

*”Joskus tulee pyörityä hereillä silloin kun pitäisi saada nukuttua, jos on vaikka tullut nukuttua päivällä ihan liikaa, yleensä kuitenkin niin hektistä, että kun sinne punkkaan pääsee niin ei siinä kauaa mene”*

Unien pituus koettiin melko vaihtelevasti, koska jokainen tietenkin tarvitsee eri määrän unta, mutta yleisesti kerrottiin sitä, ettei suositellut 8 tuntia päivässä toteudu oikeastaan ikinä. Haastatellut yleisesti kokivat kuitenkin kaikki erikoisemmat rytmit ja unen määrät ihan puhtaasti tottumiskysymyksiksi ja uskonkin, että yli viisi vuotta laivoilla olleista on jo karsiutunut pois ne jotka eivät pysty sopeutumaan eri rytmeihin kohtuullisessa ajassa. Kaikkein vaikeimmaksi kerrottiin tilanteet, jossa esimerkiksi omat vahtiajat vaihtuvat työjakson aikana niin ettei tottuminen ole mahdollista.

*”Kun vaihdettiin kesken vahdin viikoksi pelkkään yövahtiin, oli vaikeuksia palata takaisin omaan vahtiin, meinasi nukahtaa työssäänkin”*

*”Jos vahdit vaihtuvat kesken työjakson on sisäinen kello taas yhtä sekaisin kuin töihin tullessa”*

*”Kunhan rytmi pysyy kohtuullisen samana niin ei merkittäviä vaikeuksia”*

*”Harvoin nukun pitkää vaikka omassa työssä saisiikin lähes aina sen täyden kahdeksan tuntia, jos vain pystyisi nukkumaan”*

*”Vaikka hiukan tavallista pienemmillä unilla meneekin niin nukkunut sitten päivänunia, ei voi oikeen valittaa kun vertaa vahtia ajaviin”*

*”Koskaan ei kuitenkaan ole koko kuutta viikkoa mennyt vähillä unilla vaan sit on tullut stoppi jossain vaiheessa ja nukkunut melkeen kellon ympäri”*

*”Tasaisuutta en löydä työjakson aikana vaan välillä sitten tasoitetaan yksittäisillä päivillä ja sitten taas valvotaan”*

*”Nukun yleensä 6-4 tuntia, eikä lähes ikinä putkeen”*

*”Pistää väsyttämään erityisesti kun ei koskaan saa oikeen mitään säännöllistä rytmiä töissä”*

*”Maksimissaan 6h kerrallaan ja yleisemmin pätkissä sekini”*

*”Päivässä maksimissaan 7tuntia josta 4-6 putkeen”*

Ne jotka joutuivat työskentelemään niin, että päivällä pitäisi nukkua, pitivät sitä häiritsevänä. Kuitenkin päivällä nukkumista pidettiin häiritsevänä usein kausittain vuodenaikojen ja laivan liikkumisalueen mukaan. Lisäksi harva sanoi työskennelleensä pitkiä aikoja putkeen vain yhdessä työvuorossa. Useat myös mainitsivat hytin pitemmisyysverhojen poistavan tämän ongelman.

*”Kun työrytmi oli normaalin vuorokausirytmien vastainen, oli vaikea pakottaa itsensä nukkumaan päivällä, koska niin valoisaa”*

*”Koska pitää pakottaa itsensä nukkumaan epäluonnollisina aikoina, valoisuus sekoittaa sisäistä kelloa varsinkin kesäaikaan”*

*”Päivällä kun pitää nukkua niin niissä laivoissa missä ei ollut pimennysverhoja niin valo häiritsi”*

*” Pimennysverhot ollut aina niin yö on aina kun haluaa”*

*”Joskus kun aamuaurinko just noussut ja pitäisi ruveta nukkumaan niin ei sitä oikeen heti pysty kun keho sanoo, että nyt herätään vasta”*

#### 7.4.2 Olosuhteet

Tässä teemassa halusin tietää miten laiva ympäristönä vaikuttaa haastateltavien nukkumiseen ja mitä asioita he kokevat ärsyttävinä tekijöinä työjaksonsa aikana. Muutamat ilmoittivat olevansa jo niin tottuneita asuttuaan enemmän laivoilla kuin kotona ettei juuri mikään laivassa itsessään häiritse heitä. Suurin osa kuitenkin koki joitain asioita unen laatua ja nukkumista huonontaviksi tekijöiksi joihin eivät uskoneet ajankaan kanssa tottuvansa.

Sänkyjen erot tuntuivat menevät aika tasan sen mukaan kuinka uusi alus on niin sitä paremmat sängyt. Moni haastatelluista koki sängyissä säästämisen huonona toimintana varustamon puolelta. Osa selvästi oli jopa tuohtunut tästä, koska koettiin, että hytti ja sänky ovat tärkeimmät henkilökohtaiset asiat merimiehelle ja niissä pihistely on työtekijöiden aliarvioimista. Myös se, että sänkyynsä ei itse voi vaikuttaa, vaikka haluaisikin ja usein tulevan nukkumapaikkasi huonous mahdollisesti pitkäksikin ajaksi selviää vasta laivaan astuttaessa, koettiin harmittavaksi.

*”Sängyt olivat aluksi pelkät vanerit, mutta varsinkin viime vuosikymmenillä hyviä”*

*”Sänky ja tyynyt ovat ihan okei nykyisessä laivassa, joskus ollut ihan karseita virityksiäkin”*

*”Sängyt yleisesti ihan okei”*

*”Huono sänky ja tyynyt, pistää ärsyttämään kun tähän olisi ollut niin helppo hiukan panostaa, paikat kipeinä kun herää”*

*”Sänky, tyynyt ja peitto aina huonoja, eikä mitään valinnanvaraa, että et voi oikein itse tehdä asialle mitään sitten kun toteat asian muuta kuin valittaa ja se ei ole koskaan muuttanut mitään”*

*”Sänky on aika huono kyllä, olisi niitä voinut useammin uusia”*

*”Yhdessä varustamossa saatiin porukalla läpi se, että tilattiin kunnon patjat sinne niin ne oli kyllä luksusta ja oikeasti vaikutti kaikkeen, pelkästään jo se, että varustamo kuunteli ja toteutti muutti jo henkeä positiiviseen suuntaan”*

*”Kiva heittää sellasta puolta vuotta patjalla minkä läpi tunnet sen pohjavanerin, mutta tietty joskus ollut hyviäkin”*

*”Nykyään ei valittamista, ennen oli mitä oli”*

Tärinä ja normaali kulkumeteli olivat asioita jotka jakoivat paljon mielipiteitä. Useat kokivat ne kaikkein helpoimpina häiriötekijöinä joihin tottuu nopeasti eivätkä ne juurikaan häiritse, osa tuntui jopa nauttivan tutusta äänestä ja pientä osaa ne häittasivat nukkuessa.

*”Normaali kulkumeteli ei häirinnyt”*

*”Tärinät ja surinat ei häiritse”*

*”Nukun laivan ollessa kulussa paremmin kuin satamassa, jotenkin rauhoittavaa se koneen ääni”*

*”Konemelu kaikkein pahin, vanhoja laivoja missä ollut niin kaikki natisee ja nitisee sen mukana”*

*”Tärinä ja melu häiritsevät unta”*

*”Meteli tai tärinä ei haittaa”*

*” Muuten tiedostan kyllä laivan melut ja tärinät muttei kyllä itseäni haittaa”*

Moni löysi kuitenkin häiritseviä melunlähteitä muualta ja tähän varmasti vaikuttaa se, että ihmiset tottuvat siihen perusmeluun joka laivalla on aina, mutta harvinaisemmat ja lyhytkestoiset äänet häiritsevät enemmän.

*”Jäissä ajaminen häiritsti unta suuresti”*

*”Ilmastoinnin meteli varsinkin alkuun on häiritsevää”*

*”Muiden töistä tulevat äänet kantautuvat hyttiin häiritsevästi”*

*”Jäissä ajo pitää häiritsevää ääntä”*

*”Ja päivällä kun yrität nukkua niin, että muiden puhe ja sellainen kuuluu hyvin niin haittasi”*

*”Joskus jos satun nukkumaan ihan kevyesti niin herään jo laivan käännökseen kun se taustamelun soundi muuttuu”*

*”Jos joku nyt joutuu vaikka rälläköimään seinän takana niin ei sitä silloin tietenkään pysty nukkumaan”*

*”Joskus sitä vaan keskittyy liikaa vaikkapa muitten puheeseen minkä kuulee omaan hyttiin kun pitäisi nukkua tai joku unohtaa että joku saattaa nukkua ja kiskaisee kunnan naurut siinä oven takana niin se oli siinä sitten”*

*”Jäiden pauke haittaa aina alkutalvesta, mutta sitten kun tarpeeksi ryskinyt niissä niin saa taas unta kun tottuu”*

Laivan heiluminen sään takia innoitti lähes jokaista haastateltavaa runsaaseen tarinan kerrontaan ja mielellään kerrottiin kovimmat ja pisimmät myrskyt joita oli koettu. Yleinen kuva on se, että kovassa kelissä harva pystyy nukkumaan ja sitä pidetään hyvin raskaana fyysisesti muutenkin. Pienemmät keinumiset olivat monen mielestä jopa miellyttäviä ja auttoivat nukkumaan paremmin. Tässä vaiheessa sängyt nousivat taas esiin ja suurin osa mainitsikin sen auttavan jos sänky oltaisiin sijoitettu poikittain laivan keulaan nähden. Tämä estäisi ihmisen jatkuvan kierimisen laivan liikkeiden mukana ja tarjoaisi edes mahdollisuuden saada unta myrskyssäkin.

*”Kun keli aiheutti rullaamista, ei pystynyt nukkumaan ollenkaan”*

*”Keli ei häiritse, tietenkin tiettyyn rajaan asti, jos punkassa pysyy niin rullaus ei häiritse nukkumista”*

*” Rullaaminen estää kokonaan nukkumisen tai ainakin voin sanoa, että häiritsee”*

*”Niissä laivoissa missä punkka pitkittäin niin ikävämpi nukkua rullaamisen aikana, jos poikittain niin olisi edes pieni mahdollisuus saada unta”*

*”Joskus pakko mennä sohvalle (joka siis poikittain) että pysyy kydyssä ja saa vähän unta”*

*”Onneksi sentään sänky poikittain niin ei kieri niin paljon rullatessa”*

*”Pieni rullaaminen on kuin kehoa keikutettaisiin, tietty kunnolla kun mennään niin ei sitä kukaan pysty nukkumaan”*

*”Kunnolla kun rullaa niin en nuku ollenkaan”*

*”Pieni rullaus ihan okei, mutta jos kunnan kelit niin ei unesta tule mitään kun ei pysy missään paikallaan”*

*”Rullaaminen häiritsee kyllä unta. Jos siis mennään kunnolla”*

(Rullaaminen on laivan keinumista sivulta toiselle)

### 7.4.3 Fyysiset vaikutukset

Tässä alueessa haastateltavia ohjattiin pohtimaan huomaavatko he fyysisiä vaikutuksia kehossaan jotka johtuisivat vähäisestä unesta, unen laadusta tai yleisesti erikoisemmista päivärytmeistä. Haastateltavilla oli täysin ymmärrettävästi hieman ongelmia osoittaa, mistä mikäkin särky johtuu ja tuntuikin, että harva halusi täysin ilman varmaa tietoa syyttää vähäistä unta asioista. Koettiin vaikeaksi eritellä mikä johtuu mistäkin kun kyse on omasta kehosta, mutta kuitenkin löydettiin joitain kohtia minkä uskottiin suoraan johtuvan huonosta tai vähäisestä unesta. Näitä olivat kehon yleinen väsymys, huono olo, päänsärky, nesteen kerääntyminen ja silmien kiinni meneminen töissä ollessa.

*”Yleinen väsynyt olo, lihakset olivat väsyneitä”*

*”En kuitenkaan voi sanoa huomaavani merkittäviä fyysisiä vaikutuksia, ainakaan niin, että voisin täysin sanoa niiden johtuvat unen puutteesta”*

*”Ensimmäisellä viikolla päätä särkee ja epäilen sen johtuvan unen vähenemisestä kotiin verrattuna”*

*”Päivisinkin jaksaa ihan hyvin eikä kroppa tunnu mitenkään erityisen väsyneeltä, aina nukkunut huonosti niin varmaan tottunut”*

*”Joskus ihan pari kertaa ollut niin, että niin väsynyt, että mennyt pari kolme päivää palautua siitä”*

*”Tunnen kyllä kropassa, että se väsy nopeammin kun ei ole levännyt riittävästi”*

*”Päätä särkee ja se tuntuu muutenkin ihan kuin olisi täynnä puuroa ja jumissa”*

*”Tuntuu että neste pakkautuu kehoon ja kroppa jotenkin panttaisi sitä”*



*”Silmät painaa ja tuntuu väsyneiltä ja iho kalpeampi”*

*”Ehkä pientä päänsärkyä ollut väsymyksen takia”*

*”Joskus olen ollut niin väsynyt, että ihan huono olo tullut ja oksettaakin”*

Vapaa-ajalla liikunnan harrastaminen jakaantui selvästi kahteen leiriin. Yhdessä porukassa ne joilla kunto ja perustat ovat hyvällä tasolla ja jaksavat väsymyksestä huolimatta lähteä liikkumaan ja toisessa ne joilla varmasti muutenkin on hieman kynnystä liikuntaan niin väsymys jo valmiiksi tappaa edes ajatuksen lähteä hikoilemaan.

*”Urheilu jäi vapaa-ajalla helposti univelan takia pois”*

*”Jaksan urheilla runsaasti töissä ollessani”*

*”Pohdin usein, että vaikuttaako erikoinen unirytmisi esimerkiksi kuntosalituloksiin huonontavasti, mutta en osaa sanoa varmasti”*

*”Jaksaa käydä iltasin juoksemassa juoksumatolla”*

*” Pystyn kuitenkin pakottamaan itseni kuntosalille niin se piristää hieman”*

*” En kyllä juurikaan liiku vapaa-ajalla, kyllä sitä silloin menee vaan nukkumaan velkaa pois”*

*” On niin väsynyt ettei kiinnosta yhtään mennä urheilemaan”*

*”Normaalissa merellä olossa punntaan kyllä joka päivä, mutta jos jotain spesiaalia että suurin osa ajasta valvotaan töissä niin kyllä sitä silloin vaan nukkuu ja syö kun vapaalle pääsee”*

#### 7.4.4 Vaikutukset mieleen ja vireyteen

Tämän teeman alle haastateltavat kertoivat unen vaikutuksista mielialoihinsa ja kuinka he kokevat työskentelyn ja päätöksien tekemisen väsyneenä. Pyrin myös ohjaamaan heitä kertomaan ovatko he huomanneet vaikutuksia esimerkiksi havainnointiin tai reagoimiseen.

Mielialoista löytyi yhteisenä asiana selvästi negatiivisten tunteiden korostuminen ja erityisesti kerrottiin kuinka viha ja ärtymys nousevat helpommin pintaan, eikä oikein jaksaisi keskustella kenenkään kanssa kovinkaan positiiviseen sävyyn. Myös selvä yhteys stressin kanssa oli huomattavissa.

*”Pinna paloi normaalia helpommin ja stressasi paljon enemmän”*

*”Kesken unien kun on porukka herätetty huomaa pinnan olevan kireänä niin itsellään kuin muilla ja riitelyä tulee helpommin”*

*”Huomaan kyllä muista, että vihaisempia väsyneenä, mutta itsellä ei sellasta tule, ehkä vaan vähän hiljasempi tulee”*

*”Vitutus nousee ja kaikki ärsyttää”*

*”Tulee kitistyä muille ja töiden aloittaminen aiheuttaa aina valitusta”*

*”Riidellään paljon väsyneinä”*

*”Stressaa paljon helpommin ja pienetkin asiat pyörivät mielessä”*

*”Ei kiinnosta puhua kenellekään ja ennemmin sitä menee vaan hyttiin kun jää sosiaalisoimaan”*

*”Alkaa vituttamaan ja mieltii vaan, että pääsispä jo kotiin”*

*”Vaikea pitää yllä iloista naamaa”*

*”Stressaa helpommin kaikkea turhaakin ja yleinen kiinnostus mihinkään on aika vähäistä”*

*”Pienetkin asiat vituttavat, yksinään tulee kiukuteltua kun ei muihin viitsi purkaa”*

Moni koki vaikeaksi saada aivoja toimimaan väsyneenä niin terävästi kuin työ vaatisi. Varsinkin tämä korostui niissä tilanteissa kun jouduttiin heti yllättävän heräämisen jälkeen toimimaan tai poistuttiin kesken työn hetkeksi nukkumaan ja palattiin takaisin.

*”Kesken unien heräämisen jälkeen kesti normaalia kauemmin olla ns. ”tilanteen tasalla”*

*”Urakan aikana hetkeksi nukkumaan, herättyä vaikea päästä nopeasti kärryille mitä muut ovat sinä aikana tehneet”*

*”Vaikeampi keskittyä ja saada itsensä tilanteen tasalle”*

*”Huomaa kyllä, jos herätetään kesken unien käynnistelemaan koneita niin pitää enemmän keskittyä”*

*”Aloitan jonkun homman ja lähden pois siitä, kun pitäisi tulla väsyneenä takaisin niin ei saa oikein koppia missä vaiheessa mennään”*

*”Keskittyminen ja arviointikyky herpaantuu ja sitten taas itseluottamus kärsii siitä silleen, ettei oikeen uskalla yksin ruveta mihinkään ja pelkää niitä virheitä”*

*”Ei sitä välttämättä ihan terävimmillään ole”*

*”Tuntuu kuin olisi krapulassa eikä aivot vaan toimi”*

Myös kerrottiin vaikeuksia muistamisessa ja tämä useasti yhdistettiin siihen, että väsyneenä saattavat rutiinit joita tehnyt lukemattomia toistoja tuntuakin yllättäen vaikeilta tai saattavat unohtua kokonaan.

*” Muistan huonommin väsyneenä, voi olla että ne omat rutiinitkin mitä joka aamu tekee niin tökkii, tekee joka päivä niin silti ”*

*” Huomaan, että teen jotain helppoa rutiinia ja silti saattaa punainen lanka kadota ”*

*”Normaalit rutiinit ei todellakaan ole mikään itsestänselvyys, että onnistuu ”*

*”Muisti ei oikein toimi ja sitten jää niitä asioita tekemättä mitkä yleensä aina hoi-  
taa ”*

*”Harmittaa kun joskus jää ihan vaan väsymyksen takia tekemättä joku ihan yleinen  
juttu kuin vaikka lippujen nosto, kun ei vaan muista ”*

Väsyneenä paikallaan istuminen ja tehtävät jotka eivät niinkään vaadi ruumiillista ponnisteluja vaan aivoja ja tarkkaavaisuutta koettiin hyvin haastaviksi väsyneenä. Osa oli jopa sitä mieltä, että lähinnä joutuvat taistelemaan nukahtamista vastaan eikä mihinkään muuhun pysty keskittymään.

*” Vahdissa välillä nukahtaminen niin lähellä, että kaikki energia menee siihen taiste-  
luun eikä tule oikein seurattua niitä asioita mitä pitäisi ”*

*”Yytsikissä vaikea keskittyä muuhun kuin hereillä pysymiseen ”*

*”Haastavaa keskittyä komentosillalla ja pitää oikein monta kertaa tarkistaa uudestaan että näkikö sitä vaikka jonkun poijun oikein, vaikea luottaa omiin silmiin heti ”*

*”Kyllä jokainen komentosillalla työskennellyt tunnistaan sen kun suoraa vaan edessä eikä muita laivojakaan näkyvissä ja univelka painaa niin saa kyllä kävellä ympyrää ja juoda kahvia ettei nukahda, siinä se tarkkaavaisuuskin sitten kärsii”*

*”Tarpeeksi väsyneenä alkaa näkemään ihan omiaan ja säikähtelemään turhia”*

*”Aikaisemmin kun ei vielä ollut mitään oikeaa vastuuta pelottelemassa niin nukahtelin helposti tähytykseen jos ei ollut mitään tarkkaa kohdetta annettu”*

*”Muutaman kerran luukkuvahtina olen yksinkertaisesti nukahtanut, hävettävää kun toisten turvallisuus kuitenkin kyseessä”*

Yllättäviin tilanteisiin reagoiminen tuntui olevan vaikeampaa väsyneenä kuin normaalisti.

*”Nopeaa reagointia vaativissa tilanteissa kesti turhan kauan toimia ja ajatus kulki turhia polkuja”*

*”Kaikki reagointi paljon hitaampaa kuin hyvin nukkuneena”*

*”Silleen väsyneenä helposti siirtää vaikeita päätöksiä muille”*

*”Kun olen täysin poikki ja tapahtuu jokin yllättävä asia kuten laivan kallistuminen, tuntuu se paljon suuremmalta ja säikähtää enemmän”*

*”Joku yllättävä tilanne hyppää silmille, varsinkin joku vaarahomma niin kyllä pää hetken luistaa tyhjänä ennen kuin reagoi”*

Muutama haastateltu kertoi kuitenkin pystyvänsä reagoimaan nopeasti heti herätyksen jälkeen, koska sama adrenaliini joka herättää selvittää ajatuksetkin nopeasti.

*” Itseäni ei kuitenkaan haittaa niin etten pystyisi keskittymään työhön tai huomaisin jotain vaikutuksia omassa työssä, ikinä edes meinannut nukahtaa vahtiin”*

*”Ytysikissä (komentosillalla tähystäessä) helppo pysyä hereillä normaalissa työrytmissä vaikka olisikin yksitoikkoista eikä havainnointikaan lipsu”*

*”Vaikka vain muutama tunti unta ennen herätystä, pystyn toimimaan nopeasti ja tehokkaasti kunhan saan hetken juoda kahvia ja poltella tupakkaa ennen tilanteeseen astumista”*

Ruokailutottumuksiin kerrottiin myös väsymyksen vaikuttavan, varsinkin niiden keskuudessa jotka jatkuvasti työskentelivät öisin ja nukkuivat päivisin. Selvästi oli huomattavissa myös, että sellaisina aikoina kun tehdään pitkää ylityötä eikä oikein ehditä nukkumaan ei kiinnitetä syömisiin yhtä paljon huomiota kuin normaalisti.

*” Tulee ahmittua ihan vaan väsymyksen takia”*

*” Kun olen väsynyt niin ei ruoka oikein maistu, tulee vain juotua kahvia”*

*”Rytmi sellainen, että yleensä heräilee lounasaikaan niin ei se oikein maistu”*

*” Joskus kun ihan loppu niin sitä vaan polttee tupakkaa ja juo kahvia kun ei kiinnostaa syödä”*

*”Väsyneenä annan aina itselleni luvat ahmia ihan mitä vain, jotenkin silleen, että ei tähän nyt tarvitse keskittyä kun on töissäkin niin rankkaa”*

*”Pitkää päivää ja väsyttää niin helposti tulee palkittua itsensä kaikilla herkuilla ja joskus taas ei maistu mikään kun keho ihan jumissa”*

*”Ei tule työjakson aikana oikeen mitään muuta tehtyä vapaa-ajalla kuin syötyä ja nukuttua”*

#### 7.4.5 Työaikalaki

Ensimmäisistä haastatteluista lähtien havaitsin, että puhuttaessa levon määrästä ja nukkumisesta alkavat haastateltavat kertoa myös omia kokemuksiaan ja mielipiteistään erityisesti lepoajoista ja niiden noudattamisesta. Tämän jälkeen lisäsin sen omaksi teemakseen, jotta sain varmistettua vastauksen myös niiltä muutamilta jotka eivät tästä aiheesta automaattisesti alkaneet kertomaan.

Lepoajoissa oli selvästi se huomattavissa, että mitä pienempi miehistöisessä aluksessa merimies oli työskennellyt, sitä ongelmallisemmaksi hän koki niiden noudattamisen. Isommalla miehistöllä kerrottiin olevan helpompaa antaa lepoa yllättävien tilanteiden ulkopuolella toisin kuin esimerkiksi aluksissa joissa on vain yksi perämies. Kaikki pitivät lepoaikojen merkkäamista lakiin tarpeellisena, mutta eivät kuitenkaan uskoneet niiden toteutumiseen ainakaan ilman miehistöjen kasvattamista. Päälylystössä työskentelevät joiden työtä lepoaikojen valvominen on, olivat myös osaksi sillä kannalla, että pitäisi olla mahdollisuus joustaa enemmän esimerkiksi tilanteissa joissa tiedetään, että pitkä lepo olisi mahdollista kuitenkin muutaman päivän päästä.

*” Kyllähän lepoajoista yritetään pitää kiinni, mutta välillä vaan mahdotonta kun niin pieni miehistö ”*

*”Onhan lepoajat ihan hyvä asia, mutta välillä voisi olla joustavampia, kun jos muuten vaan lepäillään ja sitten pitäisi vaikka yksi päivä paukuttaa yhtä soittoa niin en pitäisi sitä kauheen vaarallisena”*

*”Mielestäni lepoaikoja pitäisi noudattaa ettei oltaisiin niin väsyneitä aina, mutta ei-pä kukaan uskalla oikein kieltäytyäkkään kun sinne töihin herätetään”*

*”Aika paljon huomannut, että varsinkin kannella ylipäälylystössä ja pienillä laivoilla niin ei oikeen pysty lepoaikoja noudattamaan niin ukko on voinut olla ihan kuutamolla kun ei ole välttämättä viikkoon nukkunut kuin jotain ihan pätikäunia”*

*”Kaunis ajatus, mutta menee ihan jobin mukaan pystyykö noudattamaan, ei noissa pikku laivoissa ainakaan mitään saumaa mennä lain mukaan ilman, että porukkaa otettaisiin lisää”*

*”Hyvä se on tarkkailla ettei ketään ihan loppuun ajeta, mutta joskus tuntuu typerällä kun joutuu vetämään aikuisia ukkoja pois töistä ettei lepoajat pauku vaikka tuntisivatkin jaksavansa, kun sitten taas pitkillä merimatkoilla aikaa levätä vaikka viikko yhteen soittoon”*

*”Työaikalakeja ei ole noudatettu missään missä olen ollut niin kuin pitäisi”*

*”Yleisesti kuitenkin pyritään noudattamaan työaikalakia, mutta kuitenkin jotain poikkeuksia kun ei vaan tietyissä rooleissa pysty, lyhyitä matkoja ja purkaus ja lastaus putkeen niin menee väkisin yli”*

Niiden työtuntien merkkauksesta joista seuraisi lepoaikojen ylittymistä, piti suurin osa melko harvinaisena. Pääasiassa kerrottiin, että varustamoiden suunnalta oli ohjeistettu, että lepoaikarikkeitä ei yksinkertaisesti saa tulla, vaikka käytännössä niiltä olisi-kin mahdotonta välttyä. Muutamit myös mainitsivat, että ylityöt olivat täysin kiellettyjä, vaikka niitäkin pitäisi tehdä jotta saisi tehtävät suoritettua. Sama vastaus toistui jokaisen kohdalla ainakin jossain muodossa, tunteja ripotellaan löysempiin päiviin niin että paperilla näyttää työtuntien jakautuvan tasaisesti pidemmälle aikavälille ja jos tämäkään ei mahdollista niin jätetään kokonaan merkkauksesta ns. ”laittomat tunninit”. Monet myös kertoivat huomaavansa laivoilla sellaisen ilmapiirin, ettei liian pitkistä päivistä oikein uskalleta valittaa, joko sen takia, että pelätään oman työn puolesta tai sitten siksi ettei haluta leimautua mitenkään muita heikommiksi tai valittajiksi.

*”Näiden merkkaukseen on vaihtelevaa, välillä pistetään eteenpäin vähän kuin näpättyksenä, että menee laittomiksi päiviksi, mutta usein vaan siirrellään pitkin kulkua niin, että näyttää hyvälle”*

*”Ei tunneta sanaa ylityö”*



*”Vaikka kuinka merkkaut niitä tunteja niin eteenpäin lähtee kaunisteltuina silleen että lepoajat näyttävät oikeita paperilla”*

*”Ylitöitä siirrellään muihin päiviin niin ettei lepoajat mene rikki vaikka oikeesti oltaisiinkin oltu liian pitkää töissä”*

*”Huomannut useita vaaratilanteita ihan vaan sen takia että ollaan liian väsyneitä”*

*”Työaikalain noudattaminen on aika kyseenalaista, yritetään paljon kiertää niin, että käsketään merkkautamaan tunnit johonkin eri päiviin”*

*” Ylitöitä ei saa tehdä, mutta kuitenkin mahdotonta olla tekemättä”*

*” Valvomisen ja stressin ja paineen sekoitus välillä vetää jonkun ihan loppuun”*

*” Yleensä katotaan kuitenkin aika hyvin ja noudatetaan eikä päästetä yli”*

*”Joskus käsketty merkkautamaan hätätyönä sellaisia juttuja mitkä eivät siihen kuulu ihan vaan ettei vaikuttaisi maksimitunteihin”*

*”Aina vaan vähennetään porukkaa niin totta kai jäljelle jääneet joutuvat venymään enemmän että se laiva liikkuu kuitenkin niin siinä ei tällaiset lepoajat kyllä paina mitään. Miten valvot kun merimiehet itsekin suostuvat tekemään yli valittamatta kun pelkäävät töiden puolesta”*

## 7.5 Yhteenveto haastatteluista

Haastateltavat pitivät liian vähäistä unta ja yllättäviä herätyksiä yhtenä isoimmista ammattinsa kuormitustekijöistä. Kukaan ei kuitenkaan maininnut, että näistä syistä olisi valmis lopettamaan merellä työskentelyn tai joutuisi hakeutumaan sairauslomalle. Valvomisen koettiin sellaisena osana merellä työskentelyä joka tulee väkisin ammatin mukana. Useimmat myös olivat sitä mieltä, että valvomisen kestää, koska se on

niin kausittaista työjakson sisällä. Tällä tarkoitettiin sitä, että laivan kiertäessä rannikoilla useita satamia lyhyessä ajassa, on jaksaminen koetuksella, mutta taas merimatkoilla tilanne tasaantuu. Haastateltavat jotka työskentelivät vain lyhyitä matkoja tekevillä aluksilla, kokivat työjaksojen olevan niin lyhyitä, että sen ajan jaksaa vähäläkin unella. Kukaan ei siis pitänyt ammattiin kuuluvaa valvomista miellyttävänä, mutta siedettävänä kylläkin.

Vanhemmat merimiehet mainitsivat, että valvominen ja kesken yötä heräily tulivat iän myötä koko ajan vaikeammaksi ja vaikuttivat myös enemmän mielialoihin. Osa nuoremmista, erityisesti kansimiehistössä työskentelevistä, epäilivät myös, että herääminen ja valvominen tulevat haastavimmiksi kun ikää alkaa kertymään lisää. Useat korostivat hyvän fyysisen kunnon ylläpitoa, jotta unen vähyden vaikutuksista selviää helpommalla. Vastausten perusteella yhdessäkään aluksessa ei noudateta ainaakaan kirjaimellisesti merityöaikalakia, mutta harva piti tätä suurena ongelmana. Enemmänkin tunteja oltiin valmiita tekemään, kunhan niistä saisi oikean ylityökorvauksen. Lepoaikojen ylityksiä pidettiin enemmänkin tilanteina joita tulee väkisin laivaa tehokkaasti operoidessa ja niille ei voitaisi mitään ilman, että miehistön kokoa lisättäisiin. Kerrottiin, että harvoin kukaan vie mitenkään eteenpäin työaikojen rikkomuksia. Syitä mainittiin pääasiassa kaksi, ei haluta, että muut pitävät jotenkin heikompana työntekijänä tai sitten pelätään oman työpaikan puolesta eikä haluta mainetta valittajana.

Kukaan ei kertonut tehneensä tai todistaneensa isoja virheitä jotka olisivat johtuneet suoranaisesti väsymyksestä. Kuitenkin rutiineihin kuuluvia pienempiä töitä unohdeltiin väsyneenä ja työskentelyä pidettiin normaalia hitaampana. Monille tuotti vaikeuksia päästä tilanteen tasalle heti herättyään, jos uni oli keskeytetty lyhyeen. Myös nopeisiin tilanteisiin reagoimista pidettiin vaikeana, jos henkilö oli herätetty vain vähän aikaisemmin. Komentosillalla yöllä hereillä pysyminen oli myös monelle vaikeaa ja koettiin, että taistelu väsymystä vastaan vei huomiota niiltä asioilta joita oikeasti pitäisi seurata. Muutamat myös kertoivat, että joutuvat tarkastamaan havaintojaan muutamaan kertaan ennen kuin luottavat silmiinsä, kun ovat tarpeeksi väsyneinä vahdissa. Kuitenkin lähes jokainen mainitsi, että jos jo herättäessä tiedostetaan, että on vaikea tilanne edessä niin adrenaliini herättää täysin eri tavalla kuin johonkin ennalta tylsäksi tiedettyyn tehtävään. Samoin komentosillalla työskentelevät kertoivat,

että tilanteet joissa väsymys on todella painanut, ovat olleet merialueilla joilla ei ole yleensä tapahtunut tai ei oleteta tapahtuvan mitään vahdin aikana, kun taas tarkkuutta vaativissa paikoissa vastuu ja pakotettu keskittyminen pitivät hereillä ja tarkkana eritavalla.

## 8 LOPPUSANAT

Riittävän unen merkitystä ihmisen fyysiseen ja psyykkiseen hyvinvointiin ei voi kiistää. Kun nukkumiseen tulee häiriötekijöitä, unen laatu kärsii ja se aiheuttaa erilaisia ongelmia, etenkin epäsäännöllistä työtä tekevien joukossa. Merimiehet ovat ammattikuntana sellainen ryhmä, joiden unen laatuun vaikuttaa useita erilaisia häiriötekijöitä, johtuen laivan aiheuttamista rajoitteista työympäristönä sekä merimiesten työnkuvasta. Kun työntekijällä ei ole paras mahdollinen vireystila, on sillä selvä vaikutus työn laatuun sekä työturvallisuuteen.

Laivoilla työskentelevät tuskin ikinä pystyvät nukkumaan suositusten mukaisia määriä tai kunnon yöunia yhteen putkeen. Se kuinka paljon haittaa tästä seuraa on hyvin paljolti yksilöstä kiinni. Osa vain yksinkertaisesti selviää pienen univajeen kanssa paremmin kuin toinen, mutta kaikki laivoilla varsinkin vuorotyössä olevat pärjäävät varmasti ainakin kohtuullisesti, koska muuten työskentely olisi pidemmän päälle käytännössä mahdotonta. Asiat, joihin voidaan itse vaikuttaa, ovat rajallisia, koska meriammatista on mahdotonta poistaa meren itsessään tuomia häiriötekijöitä. Kuitenkin paremmalla henkilöstösuunnittelulla ja joidenkin töiden suuremmalla ennakoinnilla voitaisiin mahdollisesti pystyä vähentämään töiden vaatimaa valvomista. Tällä hetkellä miehistöjen koot ovat sellaisia, että jaksetaan jotenkuten, mutta lepoaikoja ei varsinkaan pienemmissä aluksissa pystytäkään noudattamaan jatkuvasti. Varustamolta helppo ja suhteellisen halpa parannus olisi myös tarkistaa ovatko sängyt, patjat ja tyynyt tarpeeksi laadukkaita tai ainakin muistaa uusia niitä sopivin väliajoin.

Valitsin tämän aiheen opinnäytetyökseni, koska laivoilla työskennellessäni, väsymys ja jaksaminen olivat monesti puheenaiheena ja itselläni oli tunne, että usein tehtiin töitä jaksamisen rajoilla. Lisäksi tietynä vuodenaikana saattoi olla pitkiäkin kausia, ettei hereillä ollessa nähnyt juurikaan luonnonvaloa ja huomasin sen vaikuttavan paljon omaan olotilaan. Teoriatietoa unesta oli hyvin runsaasti saatavilla ja sain tarvittavat tiedot lähinnä kotimaisista julkaisuista. Tutkimuksessa käytetyt teemahaastattelut olivat mielestäni hyvin onnistuneita ja sain paljon luotettavaa tietoa henkilöiltä jotka työskentelevät laivoilla. Aihe on henkilökohtainen, mutta ei kovinkaan arka useim-

mille, joten uskon jokaisen puhuneen kaunistelematta ja totuuden mukaisesti omista kokemuksista ja tuntemuksistaan.

Lisätutkimuksissa voisi jakaa laivalla oleville merimiehille työjakson ajaksi mittauslaitteet, jotta saataisiin tarkkaa dataa unen laadusta. Jos näin toimittaisiin, pyrkisin saamaan mukaan isomman määrän tutkittavia jotta varmistettaisiin tarpeeksi kattava otanta. Finnpilotilla on käynnissä yö väylällä –tutkimus, jossa tutkitaan henkilöstön jaksamista ja yötyön kuormittavuutta kyselyn ja kenttämittauksien avulla. Tutkimuksen väliraportti valmistuu keväällä 2015 ja tästä saadaan varmasti paljon syventävää tietoa aiheesta.

## LÄHTEET

Aronen, A-M & Pihl, S. 2012. Unen taidot, 1.painos, Kustannus Oy Duodecim, Bookwell Oy, Porvoo

Breen, E., Caudill, M., Irwin, M., Olmstead, R & Witarama T. 2014. Sleep loss activates cellular inflammation and signal transducer and activator of transcription (STAT) family proteins in humans. Viitattu 10.3.2015.

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/25451613>

Eskola, J & Suoranta, J. 1999. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Jyväskylä: Gummerus

Haahla & Heinonen-Guzejev 2012. Melun terveystvaikutukset ja ympäristömelun häiritsevyys. Viitattu 29.2.2015.

[http://www.hel.fi/hel2/ymk/julkaisut/2012/julkaisu\\_12\\_12\\_net.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ymk/julkaisut/2012/julkaisu_12_12_net.pdf)

Hirsjärvi, S., Remes, P & Sajavaara P. 2007. Tutki ja kirjoita 13. osin. uud. p. Helsinki: Tammi

Hirsjärvi, S & Hurme, H. 2001. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino

Huovinen, M & Partinen, M. 2007. Terve uni. 2.painos. Dark Oy. Vantaa. WSOY Helsinki

Juvakka, T. & Kylmälä, J. 2007. Laadullinen terveystutkimus. Helsinki: Edita prima Oy

Merityöaikalaki. 1976. 1976/294 muutoksineen.

Onnettomuustutkintakeskus. 2004. Väsymyksen syyt ja yleisyys komentosilta työkentelyssä. Viitattu 22.3.2015  
[http://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/vesiliikenneonnettomuuksientutkin-ta/2004/s32004m\\_tutkintaselostus/s32004m\\_tutkintaselostus.pdf](http://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/vesiliikenneonnettomuuksientutkin-ta/2004/s32004m_tutkintaselostus/s32004m_tutkintaselostus.pdf)

Partinen, M. 2015. Unihäiriöt. Viitattu 3.3.2015.  
[http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p\\_artikkeli=seh00052](http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=seh00052)

Partinen, M. 2014. Unesta terveyttä. Viitattu 1.3.2015.  
[http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p\\_artikkeli=onn00112](http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=onn00112)

Partinen, M. 2014.b. Epäsäännöllinen työaika ja vuorotyö. Viitattu 9.3.2015  
[http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p\\_artikkeli=dlk01013](http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=dlk01013)

Partinen, M. 2012. Vireys, väsymys ja suorituskyky. Viitattu 14.3.2015  
[http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p\\_artikkeli=dlk01007](http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=dlk01007)

Paunonen, M & Vehviläinen-Julkunen, K. 1997. Hoitotieteen tutkimusmetodiikka. Helsinki: WSOY

Suomen lääkäriliitto. 2005. Yötyön ja pitkien työrupeamien aiheuttamien haittojen ehkäisy. Viitattu 20.3.2015  
[https://www.laakariliitto.fi/site/assets/files/2707/voty\\_o\\_opas.pdf](https://www.laakariliitto.fi/site/assets/files/2707/voty_o_opas.pdf)

Työterveyslaitos. 2014. Uni ja vireys. Viitattu 28.2.2015.  
[http://www.ttl.fi/fi/tyohyvinvointi/tyoaika/uni\\_ja\\_vireys/Sivut/default.aspx](http://www.ttl.fi/fi/tyohyvinvointi/tyoaika/uni_ja_vireys/Sivut/default.aspx)

Vilkko-Riihelä, A & Laine, V. 2005. Mielen maailma 3 – Ihminen ja tieto. WSOY