

LAIVANSELVITTÄJÄN ROOLI SATAMASSA
Case: Kemi Shipping Oy

Hartikainen Karoliina

Opinnäytetyö
Kauppa ja hallinto
Liiketalouden koulutus
Tradenomi (AMK)

2019

Kauppa ja hallinto
Liiketalouden koulutus
Tradenomi (AMK)

| | | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|--------------|------|
| Tekijä | Karoliina Hartikainen | Vuosi | 2019 |
| Ohjaaja(t) | Kirsti Ketola | | |
| Toimeksiantaja | Kemi Shipping Oy | | |
| Työn nimi | Laivanselvittäjän rooli satamassa | | |
| Sivu- ja liitesivumäärä | 30 + 1 | | |

Opinnäytetyön tavoitteena oli luoda laivanselvitysosastolle viralliset työohjeet työskentelyn tueksi sekä auttaa uutta työntekijää ymmärtämään laivanselvittäjän työtä ja sen syy-seuraussuhteita. Merikuljetuksia ja satamatoimintoja käsiteltiin laivanselvittäjän työn näkökulmasta. Laivanselvittäjän työstä on hyvin vähän tietoa, ja se on usein tuntematon tekijä sataman ulkopuolella. Opinnäytetyö tuo tietoa myös merikuljetuksista ja laivanselvitystyöstä siitä kiinnostuneille.

Teoriaosuudessa käsiteltiin merikuljetuksia ja satamatoimintoja siltä osin, kun ne ovat oleellisia laivanselvityksen työssä tai vaikuttavat siihen. Tutkimus on toteutettu laadullisena case-tutkimuksena Kemi Shipping Oy:ssä. Aineistoa kerättiin tutkimukseen osallistuvalla havainnoinnilla, laivanselvityksen työntekijöiden teemahaastattelulla sekä yrityksessä olemassa olevien vanhojen ohjeiden ja muiden dokumenttien läpi käymisellä. Laivanselvitystyön osuus perustui enimmäkseen noin vuoden mittaiseen osallistuvaan havainnointiin, jonka havainnot on perusteltu merikuljetuksiin ja satamatoimintoihin liittyvään teoriaan peilaten.

Tutkimuksen tuloksissa ilmeni työohjeiden kehityskohteiksi erityisesti vienti-ilmoitusten, dokumentoinnin ja lastipapereiden ohjeistus, joissa on tällä hetkellä epäselviä ja vanhentuneita ohjeita. Laivanselvityksen työtä saatiin kuvattua prosessein havainnollistavan osallistumisen avulla.

Degree Programme in Business
Administration
Bachelor of Business Administration

| | | | |
|--------------------------|------------------------------------|------|------|
| Author | Karoliina Hartikainen | Year | 2019 |
| Supervisor | Kirsti Ketola | | |
| Commissioned by | Kemi Shipping Oy | | |
| Subject of thesis | Role of the Ship Agent in the Port | | |
| Number of pages | 30 + 1 | | |

The objective of this thesis was to create formal working instructions for the ship agency department. The purpose of the working instructions was to support the working and to help a new employee to understand the ship agent's work and its causal relationships. Sea transportation and port operations were dealt with from the ship agent's perspective. There was not very much information about working as a ship agent and he/she is mostly an unknown worker outside the port. This thesis provided information about the sea transportation and the ship agent's work for those who are interested in.

The theoretical part of this thesis included theory about the sea transportation and port operations and how they affect the ship agent's work. This study was implemented as a qualitative case study in Kemi Shipping Oy. The material was collected using participatory observation, theme interviewing the ship agent in Kemi Shipping Oy and also by studying the company's old guidelines and other substantive documents. The participatory observation was done when working on one year as a ship agent. The findings were based on the theory of the sea transportation and port operations.

The results of the study revealed that the development area of the working instructions is especially on the export declarations, documentation and the cargo documents. The previous working instructions included unclear and outdated instructions. The work of the ship agent was described with the help of the demonstration of the processes.

Key words

Sea transport, freighter, ship clearance, ship agent

SISÄLLYS

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | JOHDANTO | 6 |
| 1.1 | Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus | 6 |
| 1.2 | Toimeksiantajan esittely..... | 7 |
| 1.3 | Tutkimusmenetelmät..... | 8 |
| 2 | MERIKULJETUKSET | 10 |
| 2.1 | Merikuljetukset ja satamatoiminta | 10 |
| 2.2 | Merikuljetusten liikennemuodot | 10 |
| 2.3 | Lastit | 11 |
| 3 | LAIVANSELVITYKSEN TYÖ | 13 |
| 3.1 | Laivanselvitys | 13 |
| 3.2 | Aluksen satamakäynnin prosessi | 13 |
| 3.3 | Sisäänselvitys..... | 15 |
| 3.4 | Operointi ja satamakäynti | 18 |
| 3.5 | Ulosselvitys..... | 20 |
| 4 | VIRALLISTEN TYÖOHJEIDEN TOTEUTUS | 23 |
| 4.1 | Taustatiedot..... | 23 |
| 4.2 | Teemahaastatteluiden tuloksia | 23 |
| 4.3 | Viralliset työohjeet | 25 |
| 5 | POHDINTA | 26 |
| | LÄHTEET | 28 |
| | LIITTEET | 30 |

KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET

| | |
|----------|---|
| AREX | Tietojärjestelmä, jossa käsitellään tavaran tullialueelle saapumiseen ja sieltä poistumiseen koskevia ilmoituksia (Tulli 2019a). |
| Bunkraus | Laivan polttoainetäydennys |
| ELEX | Suomen tullin tietojärjestelmä, joka käsittelee sähköisiä vienti-ilmoituksia (Tulli 2019a). |
| ETA | Estimated Time Of Arrival |
| ETC | Estimated Time Of Completion |
| ETS | Estimated Time Of Sailing |
| IMO/FAL | IMO, International Maritime Organization, on kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO 2019a). FAL on meriliikenteen helpottamista koskeva yleissopimus (IMO 2019b). IMO/FAL-ilmoituksilla tarkoitetaan sopimuksen mukaisia ilmoituksia. |
| NOR | Notice Of Readiness, valmiusilmoitus aluksen valmiudesta lastaamiseen tai lastin purkamiseen (LogisticsGlossary 2019). |
| PortNet | Suomalainen sähköinen tiedonsiirtojärjestelmä meriliikenteen toimijoiden ja viranomaisten välillä (PortNet 2019). |
| SOF | Statement Of Facts, aikalaskelma aluksen satamassaoloajasta, johon on merkitty lastaus tai purkuajat sekä mahdolliset muut oleelliset huomautukset (LogisticsGlossary 2019). |

1 JOHDANTO

Merikuljetus tarkoittaa ihmisten ja tavaroiden kuljettamista meritse (Tieteen termipankki 2019). Kaikki tietävät suurin piirtein, miten tavara liikkuu laivalla paikasta toiseen, mutta mitä tapahtuu satamassa ja mikä rooli on laivanselvittäjällä merikuljetusten parissa? Laivanselvittäjä toimii satamassa vierailevan aluksen varustamon paikallisena edustajana ja hoitaa aluksen asioita sen päällystön ja varustamon puolesta.

Laivanselvitys sekä rahtaus ovat hyvin vähän tutkittuja aihealueita niin Suomessa kuin muualla maailmassa (Shipbrokers Finland 2019). Laivanselvitykseen liittyviä opinnäytetöitä oli entuudestaan muutamia, jotka käsittelivät merikuljetuksen prosessia ja laivanselvityksen roolia sekä perehdytyskäytännön laatimista laivanselvitykseen. Työssä, jossa käsitellään laivanselvityksen roolia merikuljetuksissa, käsitellään enemmänkin merikuljetuksia ja sitä, miten merikuljetukset tapahtuvat ja niissä käytettäviä aluksia, jonka ohessa kerrotaan hieman laivanselvittäjän työstä. Tässä tutkimuksessa poiketaan aiemmista keskittymällä satamassa työskentelyyn ja merikuljetuksiin täysin laivanselvittäjän näkökulmasta soveltaen siihen teoretietoa merikuljetuksista ja satamatoiminnoista.

1.1 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus

Opinnäytetyössäni tutkin, mitä on laivanselvittäjän työ ja millaisia ohjeita työn tueksi tarvitaan työn suorittamiseksi. Tutkin laivanselvittäjän työtä sen kokonaisuuden ymmärtämisen kantilta jakamalla työtä pienempiin prosesseihin sekä tarkastelemalla osallistuvalla havainnoinnilla työssä esiintyviä syy-seuraussuhteita. Tutkimus auttaa erityisesti toimeksiantajaa, mutta auttaa havainnollistamaan myös laivanselvittäjän työnkuvaa suuntaa antavasti.

Tutkimuksen tavoitteena on, selkiyttää laivanselvitysosaston työtä virallisilla työohjeilla sekä parantaa uuden työntekijän ymmärrystä laivanselvittäjän työstä, jotta työnteko olisi helpompi aloittaa. Virallisten työohjeiden tarkoituksena on myös selkeyttää työtehtävien jakoa nykyisille työntekijöille ja yhtenäistää laivanselvitysosaston työtä. Laivanselvittäjän työ on moninaista, useiden

asioiden hoitamista samaan aikaan, työtehtävien priorisointia, asioiden organisoimista sekä ennalta arvaamattomien ja uusien ongelmien ratkomista, joissa on tärkeää ymmärtää työn syy-seuraussuhteita, jotta ongelmat osataan ratkaista asiakkaan edun mukaisesti tai tunnistaa kiireellisimmät työtehtävät muiden joukosta.

Toiminnallisena tuotoksena luodaan Kemi Shipping Oy:n laivanselvitysosastolle viralliset työohjeet työskentelyn tueksi sekä uusien henkilöiden perehdytyksen avuksi työpistekohtaisiksi ohjeiksi. Virallisten työohjeiden tarkoituksena ja tavoitteena on yhtenäistää laivanselvityksen työskentelyä tuomalla kaikkien tietoon samat työohjeet. Aiempia työohjeita oli useita erilaisia, joista osat olivat vanhentuneita tai virheellisiä. Tämän lisäksi uutta henkilökuntaa oli perehdytetty suullisesti monen eri henkilön toimesta, jolloin ohjeet muuttuvat sekä jokin tärkeä asia on jäänyt helposti mainitsematta.

Teoriaosuudessa käsitellään laivanselvityksen työtä sekä siihen olennaisesti liittyvää tietoa, jonka tarkoituksena on avata laivanselvityksen työn prosesseja ja niiden syy-seuraussuhteita uudelle työntekijälle. Samalla työ avaa muille asiasta kiinnostuneille, mitä merikuljetusten osalta useinkin ulkopuolisille tuntematon tekijä laivanselvittäjä tekee. Lisäksi kerrotaan merikuljetuksista ja satamatoiminnasta yleisesti, jotta ymmärretään laivanselvittäjän toimintaympäristö.

Tutkimus on rajattu käsittelemään merikuljetuksia vain laivanselvitystyön näkökulmasta sekä laivanselvittäjän työskentelyä Kemi Shipping Oy:ssä. Laivanselvityksen työnkuva on melko laaja, joten toiminnallisen osan työohjeista on rajattu pois yksityiskohtaisiin ohjeisiin menevät työt sekä nopeasti vanhentuvat ohjeet, kuten erinäisten järjestelmien tarkemmat ohjeistukset, lastipapereiden ja laskutuksen ohjeet. Työohjeissa on pyritty keskittymään työtehtäviin ja siihen, kuka työntekijöistä ne hoitaa ja milloin.

1.2 Toimeksiantajan esittely

Kemi Shipping Oy on logistisia palveluita tarjoava satamayhtiö, joka on perustettu vuonna 1894. Palveluita ovat ahtaus-, huolinta-, laivanselvitys- ja korjaamotoiminta. Kemi Shipping Oy:n operatiivinen toiminta tapahtuu Ajoksen

syväsatamassa. Stora Enson Veitsiluodon tehtailla sijaitsevassa satamassa ja öljysatamassa asiakkaita yrityksestä palvelee ainoastaan laivanselvitys. Laivakäyntejä vuodessa tulee noin 440 kappaletta. (Toimintakäsikirja 2019, 4.) Kemi Shipping Oy:n pääasiakkaita ovat rahdinkuljettajat sekä teollisuusyritykset, joista tärkeimpiä ovat tietenkin omistaja-asiakkaat Stora Enso 50% ja Metsä Group 50% (Metsä Fibre 35% ja Metsä Board, Kemi 15%). Kemin syväsatama on Lapin pääasiallinen vientisatama (Vuosikertomus 2011).

1.3 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyö on tehty kvalitatiivista tutkimusotetta käyttäen, case-tutkimusta, jota käytetään, kun tutkimus toteutetaan sen luonnollisessa ympäristössä ja sen toteutuksessa käytetään useita tietolähteitä. Tutkimuksessa halutaan syvällisempi ymmärrys jostain tietystä kohteesta tai kohteista. (Kananen 2013, 54.) Itse laivanselvittäjän työstä löytyy teoretietoa hyvin vähän. Opinnäytetyön teoria on koottu merikuljetuksia ja satamatoimintoja käsittelevistä kirjoista ja verkkolähteistä, joista teoria on peilattu laivanselvityksen työhön ja siihen, mitä ne tarkoittavat laivanselvittäjän työskentelyn osalta. Tutkimus tapahtui sille luonnollisessa ympäristössä, ja aineisto kerättiin haastattelemalla laivanselvityksen työntekijöitä Kemi Shipping Oy:ssä. Opinnäytetyöhön kuului myös toiminnallinen osa, joka ilmenee laivanselvitysosaston virallisina työohjeina. Aineisto kerättiin havainnoimalla laivanselvittäjän työtä tehdessä eli osallistuvalla havainnoinnilla sekä erilaisten työpaikalla olevien dokumenttien, ohjeiden ja muistioiden läpi käymisellä.

Empiirisen aineiston keräämisessä käytettiin teemahaastatteluja (Liite 1). Teemahaastattelussa käytetään teemaa eli isompaa asiakokonaisuutta valmiiden kysymysten sijaan. Teemoja käyttämällä saadaan aikaan keskustelua ja pidempiä vastauksia kuin rajattuihin kysymyksiin, jolloin saadaan helpommin uusia asioita ilmoille, joita ei välttämättä muuten ole ajateltu. (Kananen 2013, 93–94.) Työnkuva laivanselvityksessä on laaja, joten selvittäääkseen tarvittavat työohjeet työskentelyn tueksi pilkottiin työ eri osa-alueisiin ja selvitettiin tätä kautta haastattelemalla eri osa-alueiden ohjeiden tarvetta sekä epäselvyyksiä, joihin kaivattaisiin selkeyttämistä työohjeiden kautta. Teemahaastattelussa tutkitaan myös erilaisten työohjeiden mahdollisesti aiheuttamia haittoja

laivanselvitysosastolla, jonka avulla voimme havaita työhajeita kaipaavia työtehtäviä ja ehkäistä työhajeiden avulla näiden haittojen esiintymisen työssä. Tutkimuksella ei ole tarkoitus yleistää asiaa, vaan se keskittyy puhtaasti case-yrityksen laivanselvitykseen. Nämä työhajeet eivät päde muualla.

2 MERIKULJETUKSET

2.1 Merikuljetukset ja satamatoiminta

Merikuljetus on yksi logistiikan rahtikuljetusten muodoista, joka erottuu selkeästi muista kuljetusmuodoista sen suuren lastin kuljetuskapasiteetin ansiosta (Jonsson 2008, 64). Merikuljetus tarkoittaa käytännössä ihmisten ja tavaroiden kuljettamista meritse (Tieteen termipankki 2019). Kuljetusmuodon haittapuolena on sen joustamattomuus ja kuljetusten rajoittuminen aluksille sopiviin satamiin (Waters 2009, 416). Merikuljetukset saapuvat satamaan, joka on vesi- ja maakuljetusten kohtauspaikka. Siellä maakuljetus vaihtuu vesikuljetukseksi eli merikuljetukseksi tai päinvastoin. (Pöllänen, Säily, Kalenoja & Mäntynen 2005, 74.) Kaikenlaiset kuljetukset vaativat jonkinlaista infrastruktuuria, joka merikuljetusten tapauksessa on satama. Satamassa merikuljetuksen palveluntarjoajana toimii muun muassa agentti eli laivanselvittäjä. (Jonsson 2008, 63.)

Satamissa toimivat satamaorganisaatiot. Satamaorganisaatioiksi kutsutaan niitä organisaatioita, joiden tehtävät ja toiminta vaikuttavat välittömästi satamassa. Tällaisia organisaatioita ovat satamalaitokset, omistajayhtiöt ja satamaoperaattorit eli ahtausliikkeet. Satamaoperaattorit siirtävät lastin laivasta pois tai laivaan sekä valmistelevat lastattavan lastin laivan vierelle ja kuljettavat laivasta nostetun lastin maakuljetusvälineeseen tai satamavarastoon. (Pöllänen ym. 2005, 76–77.) Muita palveluita satamassa tuottaa muun muassa laivanselvitys, ahtausliikkeet, huolinta, huolto- ja korjauspalvelut, hinaus ja luotsaus sekä merimiespalvelut. Sataman palveluita käyttävät varustamot, laivaajat, maaliikenneyhtiöt, teollisuus ja kauppa. Laivanselvityksen palveluita käyttävät laivat ja niiden varustamot. Viranomaisista satamassa vaikuttavat tulli, poliisi ja merenkulun sekä ympäristön viranomaiset (Pöllänen ym. 2005, 77).

2.2 Merikuljetusten liikennemuodot

Merenkulkua voidaan jaotella erilaisiin liikennemuotoihin, jotka on jaettu kahteen pääryhmään: linja- ja hakurahtiliikenteeseen. Linjaliikenne nimensä mukaisesti kulkee säännöllisesti määrättyä reittiä eli linjaa ja poikkeaa vain ennalta

ilmoitetuissa satamissa. Linjaliikenne kulkee aikataulun mukaisesti tai viitteellisen aikataulun mukaisesti. Ensimmäisellä tarkoitetaan tunnin tarkkaa aikataulua ja jälkimmäisellä sitä, ettei alus poikkea jokaisessa satamassa, mikäli tarvetta ei ole. (Pöllänen ym. 2005, 117.)

Hakurahtiliikenne puolestaan on satunnaista tavaroiden kuljettamista ilman säännöllistä aikataulua. Hakurahtiliikenteelle on ominaista täydet laivalastit, jotka ovat yleensä bulk eli irtotavaraa. Hakurahdin ideana on hakea laivalle lastia ja lastille laivaa, eli katsotaan, kuka pystyy parhaiten vastaamaan kysyntään sillä hetkellä. (Pöllänen ym. 2005, 117–118.) Laivanselvittäjän työn kannalta tämä tarkoittaa sitä, että laivoja voi tulla lastaamaan hyvinkin pienellä varoitusajalla, varsinkin jos laiva tulee viereisestä satamasta. Tämä tarkoittaa laivan tuloon liittyvien asioiden pikaista hoitamista.

Sopimusliikenne on hakurahti- ja linjaliikenteen variaatio, joka kuljettaa säännöllisesti tietyn rahtaajan lastia. Tämä tarkoittaa sitä, että lastia tulisi olla suuria määriä ja suhteellisen säännöllisesti, jolloin rahtiajalla on oikeus täyttää alus haluamallaan tavalla. Yleensä sopimusliikenne kuljettaa vain yhden rahtaajan tavaroita. (Pöllänen ym. 2005, 118.)

2.3 Lastit

Laivanselvitystyössä on hyvä tietää, minkä tyyppisiä eri lasteja merikuljetuksissa kulkee, jotta osataan tehdä muun muassa oikeanlaiset tuloilmoitukset viranomaisille sekä ennakoida aluksen tulevia tarpeita. Tapanisen (2013, 47–48) mukaan merikuljetuksien lastit voidaan jakaa kahteen ryhmään: irtolastiin ja yksikkölastiin. Irtolasti (bulk) vie yleensä koko laivan, eikä lastia voida erotella pakkauksiin. Irtolasti voi olla kiinteää tai nestemäistä kuten sementti tai öljy. Irtolastiksi voidaan myös luokitella isommat tuotteet kuten raakapuu tai rakennuslevyt. Irtolastia on pääasiassa neljää eri muotoa: nestemäistä, kaasumaista, kuivaa sekä erikoistuotteita. Kaasumaisen irtolastin kuljetukseen käytetään kuitenkin siihen tarkoitettua kaasutankkeria ja muun nestemäisen lastin kuljetuksiin säiliötankkialusta. Yksikkölasti voidaan myös jaotella neljään osaan: kontteihin, pyörillä kulkeviin, kylmäkonteissa, -perävaunuissa ja rekoissa kulkeviin sekä erikoislasteihin. Konteissa kulkee yleensä kulutustavaraa ja

laitteita, pyörillä kulkeviin kuuluu esimerkiksi erilaiset kuljetusvälineet (autot ja perävaunut) sekä paperirullat, jotka on lastattu pyörillä kulkeviin lauttavaunuihin. Erikoislasti voi tarkoittaa esimerkiksi koneenosia ja muuta erikoiskalustoa ja erilaisen lastaussuunnitelman vaativaa kuljetusta.

Miten voidaan ennakoida laivan mahdollisia tarpeita lastin perusteella? Otetaan esimerkiksi alus, joka tuo irtolastina kaoliinia, joka on pölisevää tavaraa. Purun jälkeen laiva on jäämässä lastaamaan sellua eli paperia. Laiva on pölylastista yltä päältä pölyssä, ja se täytyy pestä, jottei lastattava lasti likaannu. Tämän tiedon perusteella osataan ottaa huomioon lastin purkamisen jälkeen laivan pesuun menevää aikaa ja kysellä kapteenilta tarvittavasta pesukalustosta. Pesun jälkeen laivan täytyy kuivua, ennen kuin siihen lastataan sellua, ja tähän kuluu myös aikaa. Talviaikaan ruumien kuivatukseen käytetään lämmityslaitteita, jotka täytyy vuokrata laivalle. Osataan siis tämän perusteella ennakoida muuhun kuin purkamiseen ja lastaamiseen kuluvaan aikaa sekä informoida palveluiden tarjoajia tarpeesta (myös aikatauluista informointi esimerkiksi seuraavaan satamaan). Huomioidaan vielä kuitenkin sellainen seikka, ettei mitään palveluita tilata ilman kapteenin pyyntöä.

3 LAIVANSELVITYKSEN TYÖ

3.1 Laivanselvitys

Aluksen käynti satamassa vaatii huomattavan määrän erilaisia toimenpiteitä jo ennen sen saapumista, satamassaoloaikanaan sekä lähtiessään. Laivanselvittäjä on satamassa vierailevan laivan varustamon paikallinen edustaja, jonka tarkoitus on hoitaa laivan satamakäynti mahdollisimman vaivattomasti ja nopeasti.

Alukset omistavat tai vuokraavat varustamot, ja varustamoilla on harvoin satamissa omat edustajat näitä toimenpiteitä hoitamassa, jolloin tarvitaan laivanselvitysliikettä eli satama-agentteja hoitamaan aluksen tarvitsemat palvelut sekä varustamoiden edunvalvonnan. Pääsääntöisinä tehtävinä on huolehtia laivan satamakäynnin toimivuudesta, aikataulujen informoinnista, tullilmoituksista sekä tarvittavien palveluiden ja asiakirjojen hoitamisesta ja laskutuksesta. Satamakäynnin toimivuus tarkoittaa erilaisten asioiden järjestelyä ja hoitamista laivan varustamon ja sen miehistön puolesta. Laivanselvittäjä on laivan puolesta yhteydessä muun muassa eri viranomaisiin, tulliin, jäänmurtajiin, luotseihin, laivamuonitukseen, laivaajiin, huolitsijoihin sekä muihin mahdollisiin tarpeellisiin yrityksiin tai henkilöihin. (Pöllänen ym. 2005, 82.)

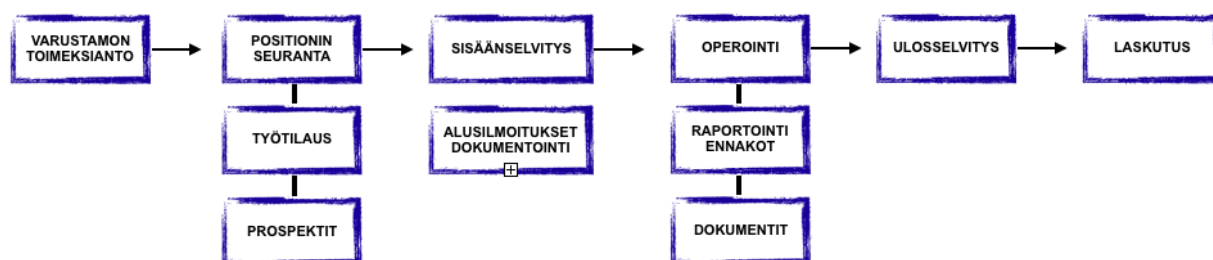
Muita aluskohtaisesti vaihtelevia hoidettavia asioita voivat olla laivan miehistönvaihdot, kapteenin pankista noudettavat käteiset, hankittavat varaosat/tarvikkeet, korjauspalveluiden järjestäminen sekä vaikkapa miehistön lääkärissä tai ruokakaupassa käyttäminen. Yhteyden pitämisen lisäksi laivanselvittäjä hoitaa laivausdokumentit laivan varustamon edustajana sekä on vastuussa laivojen maksuliikenteestä viranomaisille. Työtä tehdään pääsääntöisesti englanniksi työn kansainvälisen luonteen vuoksi. (Kemi Shipping Oy 2019.)

3.2 Aluksen satamakäynnin prosessi

Prosessi tarkoittaa kokonaisuutta, jonka muodostaa toisiinsa liittyvät tapahtumat ja tehtävät. Prosessi alkaa asiakkaan tarpeesta ja loppuu asiakkaan tarpeen

tydyttämiseen. (Logistiikan maailma 2019b.) Tässä tapauksessa asiakkaana toimii satamassa vieraileva alus. Prosessin tarkoituksena on auttaa ymmärtämään laivanselvityksessä tehtävää työtä.

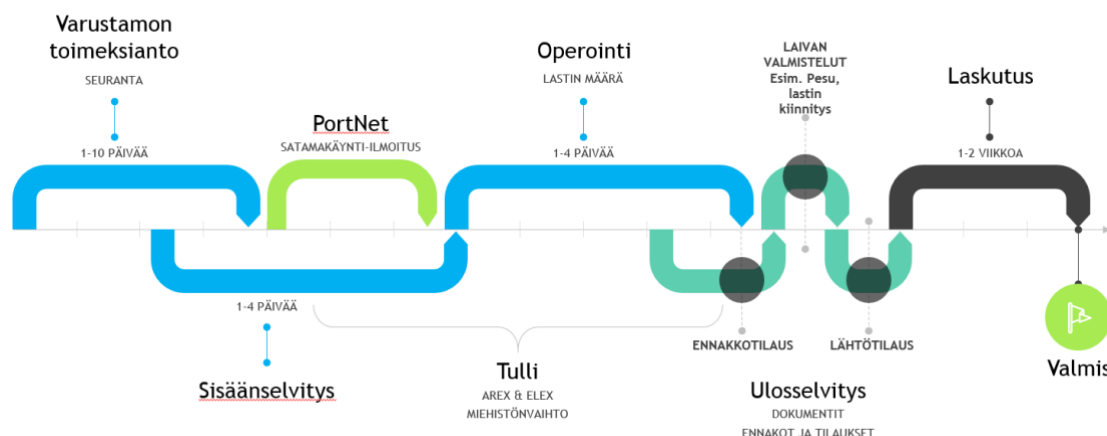
Aluksen satamakäynnin työprosessi alkaa nominaatiosta eli varustamon toimeksiannosta. Toimeksiannosta käy ilmi, mistä ja minne alus on menossa, mitä se lastaa tai purkaa ja koska se olisi arviolta tulossa satamaan. Saapuvasta laivasta tulee informoida lastin käsittelijöitä, sen vastaanottajia ja muita tiedon tarvitsevia henkilöitä. Aluksen positionia ja ETAa (Estimated Time Of Arrival) eli sijaintia ja arvioitua saapumisaikaa seurataan ja näitä tietoja päivitetään edellä mainituille henkilöille. Kuviossa 1 on kuvattu satamakäynnin prosessi suurpiirteittäin. Lähempänä arvioitua aluksen saapumisaikaa arvio tarkentuu ja voidaan järjestää aluksen purun tai lastauksen tyäjengit eli työntekijät. Aluksen tyäjengien selvittyä laitetaan prospektit eli niin sanottu ennakkoviesti, josta käy ilmi aluksen laituripaikka, arvioitu saapumisaika, purkamisen tai lastauksen arvioitu aloitus- ja lopetusaika sekä muita mahdollisia oleellisia asioita.



Kuvio 1. Aluksen satamakäynnin prosessi

Ennen aluksen saapumista tulee huolehtia, että kaikki tarvittava laivan sisäänselvittämiseksi on kunnossa, kuten aluskäynti-ilmoitus ja muut tullilmoitukset. Aluksen saavuttua satamaan aloitetaan sen operointi sovittuun ajankohtaan (mikäli kaikki menee suunnitellusti) ja lähetetään raportti aluksen saapumisesta sekä operoinnin aloittamisesta. Samalla päivitetään arviota valmistumisajasta ja informoidaan lähdön ennakkoajankohtaa lähtöön liittyville osapuolille. Ennen aluksen lähtöä tulee huolehtia kaikki tarvittavat dokumentit ja raportit kuntoon ja että niissä on tarvittavat leimat sekä allekirjoitukset. Lopuksi selvitetään laiva ulos, ja satamakäynnin prosessi päättyy satamakäynnin kustannuksien laskuttamiseen aluksen varustamolta. Kuviossa 2 on sama asia aikajanalla esitettynä.

Aluksen satamakäynti



Kuvio 2. Satamakäynti aikajanalla

Satamakäynnin aikajanana pituuteen vaikuttaa niin moni asia, että esimerkissä on käytetty arviota keskimääräisistä ajoista. Seuranta- ja sisäänselvitysaikaan vaikuttaa muun muassa aluksen tulostatama ja sääolosuhteet. Lastin operointiaikaan vaikuttaa lastin määrä sekä lastin tyyppi. Monia asioita tehdään lomittain, jota aikajanalla on pyritty havainnollistamaan. Seuraavissa luvuissa syvennytään tarkemmin aluksen sisäänselvitykseen, operointiin, satamassaoloaikaan sekä ulosselvitykseen.

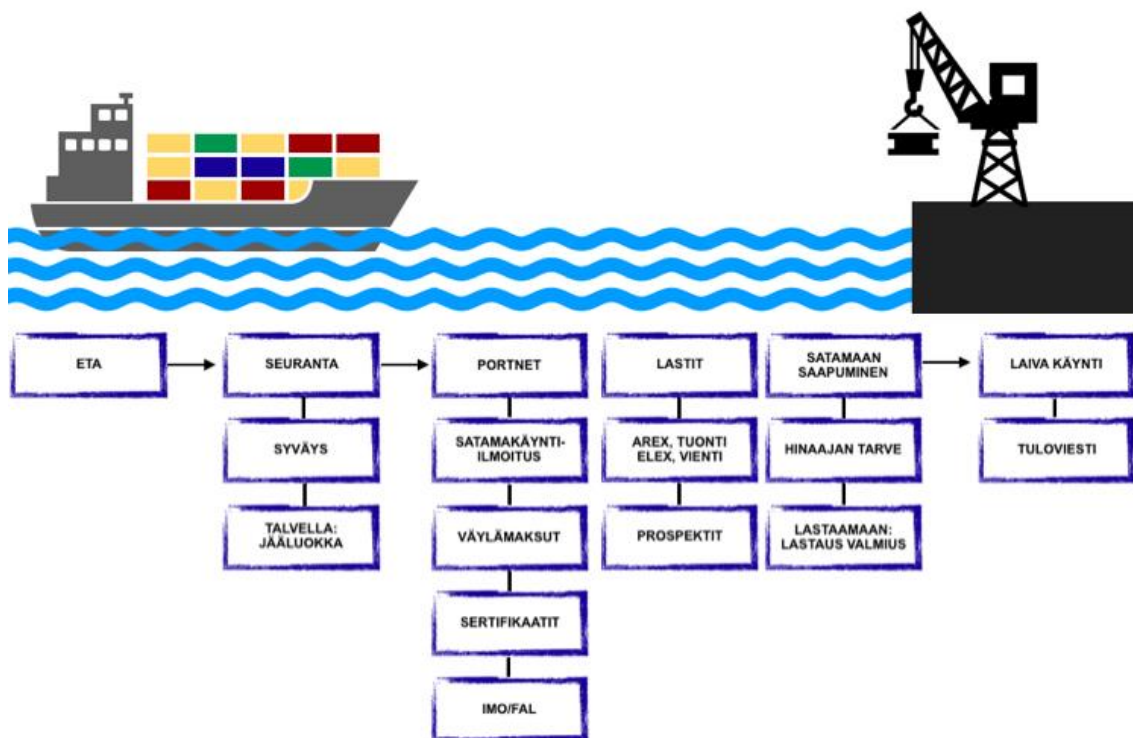
3.3 Sisäänselvitys

Laivan lähestyessä ja ennen sen saapumista laivanselvittäjät järjestävät yhdessä työnjohdon kanssa laivalle laituripaikan, jonka järjestämiseen vaikuttaa muun muassa laivan syväys, pituus ja purun tai lastauksen tapa. Tapanisen (2013) mukaan syväyksellä tarkoitetaan aluksen alimman kohdan ja veden pinnan välistä etäisyyttä. Laituripaikan tietoa tarvitsevat myös esimerkiksi laivan kapteeni ja luotsit, jotta he tietävät, mihin laiva laituroidaan. Luotsi on merenkulun ammattilainen, joka tuntee paikalliset väylät sekä erikoisolosuhteet (Pöllänen ym. 2005, 73). Luotsin työtehtäviin kuuluu muun muassa luotsaus, jolla tarkoitetaan ohjailu- ja navigointipalvelua laivalle (Tapaninen 2013, 151). Tarpeen mukaan laivanselvittäjä informoi myös, tuleeko laiva laituroida keula edellä, perä ramppiin tai vaikkapa kraanat merelle. Kraanat ovat laivalla olevia nostureita, ja mikäli sellaiset laivalla on, ne laitetaan yleensä merelle päin, jotteivat ne ole purun tai lastauksen tiellä.

Laivan syväystä tulee tarkastella myös siltä kantilta, että onko se sopiva väylän kulkusyväykselle. Väylä on pääpisteiden välille muodostuva yhtenäinen kulkureitti vesialueella, joka on merkitty maastoon sekä kartalle (yleiset väylät) (Liikennevirasto 2014, 6). Kemissä Stora Enson tehtailla sijaitsevaan satamaan, Veitsiluotoon, menevien laivojen kanssa tulee olla tarkkana, sillä väylän kulkusyväys on vain 7 metriä. Ajoksen väylän syvyys on puolestaan 10 metriä. Tulee kuitenkin huomioida syvyyksen olevan 7 metriä normaalilla vedenkorkeudella, joten vedenkorkeuden seuraaminen kuuluu myös laivanselvityksen työhön.

Väylän syvyyden merkitystä voidaan havainnollistaa seuraavalla esimerkillä, jossa rahtialus on tulossa Veitsiluotoon tuomaan kuitupuuta. Laivan syvyys on 6,7 metriä, vedenkorkeus on 40 senttimetriä miinuksella ja Veitsiluodon väylän syvyys on 7 metriä. Laivanselvittäjä informoi kapteenia tilanteesta ja keskustelee luotsien kanssa asiasta. Laivan on jäätävä merelle ankkuriin odottamaan vedenkorkeuden nousemista. Ankkuriin jäämisellä merelle tarkoitetaan aluksen ankkurointia ankkurointialueelle, joka on ennalta määritelty ja rajattu alue sitä varten. Ankkuripaikat on merkitty merikartoille. (Liikennevirasto 2014.) Laiva tulee siis myöhästymään arvioidusta saapumisajastaan, joten tästä ilmoitetaan lastin purkajille ja muille asiaan kuuluville henkilöille tai tahoille. Sääolosuhteet vaikuttavat laivanselvittäjän työhön useasti. Kovalla tuulella laivoja ei välttämättä luotsata, tai sateiden takia lastaus tai purku keskeytyy, mikäli lasti ei kestä kosteutta.

Sisäänselvityksen prosessissa (Kuvio 3) on erillinen maininta jääluokasta, joka tulee tarkistaa etenkin talvimerenkulun aikana. Jääluokasta käy ilmi aluksen kyky kulkea jäissä ja sen kestävyys taso. Jääluokka perustuu aluksen konetehtoon, rungon ja kuljetuskoneiston vahvistukseen ynnä muuhun sellaiseen. Jääluokan tarkoituksena on ylläpitää turvallisuutta meriliikenteessä. (Traficom 2018.) Liikennevirasto asettaa liikenne- ja turvallisuusrajoituksia muun muassa meren jäätilanteen mukaan, joka tarkoittaa sitä, että aluksien on täytettävä tietyt jääluokkavaatimukset saadakseen jäänmurtoavustusta väylällä (Suomen talvimerenkulku 2017-2018).



Kuvio 3. Aluksen sisäänselvitysprosessi

Näiden lisäksi laivanselvittäjän velvollisuuksiin kuuluu tarkastella, onko laivan muut sertifikaatit voimassa olevia, ja huolehtia tarvittavat IMO/FAL-ilmoitukset PortNet-järjestelmään. PortNet on Liikenne- ja viestintäviraston sekä tullin ylläpitämä satamaliikenteen tietojärjestelmä, jonne ilmoitetaan aluskäynnit Suomen satamissa. Aluskäynneistä on laitettava: alusilmoitus, lasti-ilmoitus, jäteilmoitus tai tieto alusjätepoikkeusluvasta sekä vaarallisen lastin ilmoitus, mikäli sellaista aluksella on. Alusilmoitus sekä vaarallisen lastin ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen aluksen saapumista satamaan. Lasti-ilmoituksen tulee olla annettuna viimeistään kaksi tuntia aluksen laituriin kiinnittämisen jälkeen. (Traficom, 2018.)

PortNet-järjestelmään on syötettävä myös paljon muitakin ilmoituksia. Alusliikennepalvelulaki edellyttää 24 tunnin ennakkoilmoitusta aluksen saapumisesta, turvatoimi- ja vaarallisen aineen ilmoitusta sekä ilmoitusta lastista ja matkustajista. Ympäristönsuojelulaki edellyttää aluksenjäteilmoitusta. IMO/FAL-yleissopimuksen mukaan on ilmoitettava luettelo miehistöstä, mikäli alus kulkee Suomen satamasta toiseen, mutta jos alus saapuu ulkomailta, sen

täytyy ilmoittaa myös luettelo aluksen varastoista sekä miehistön omaisuudesta. (Liikennevirasto, 2017.)

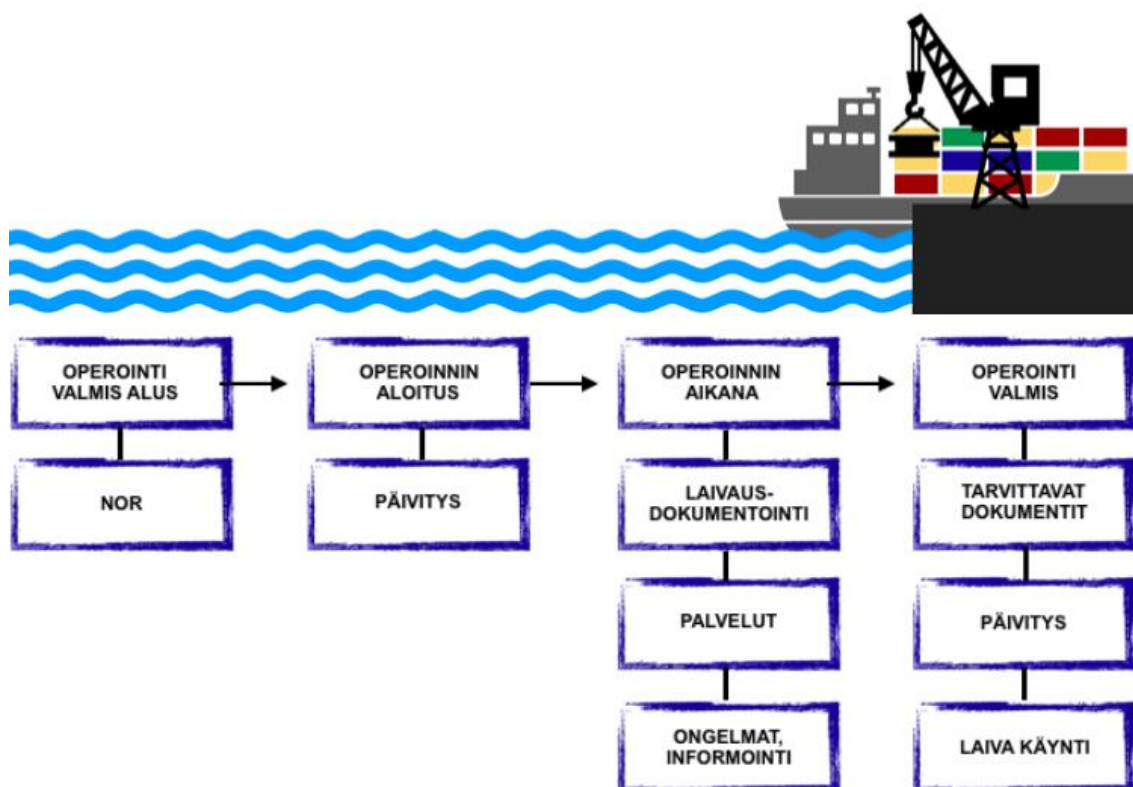
Tuonneista ja vienneistä on tehtävä tullin ohjeistuksen mukaiset ilmoitukset tullille. Suomeen saapuvista kolmansien maiden tavaroista sekä yhteisötavaroista tehdään AREX-ilmoituksia ja lastaavista laivoista tarvittaessa ELEX-vientejä, riippuen lastin purkupaikasta ja maasta (Tulli 2019b). Ennen satamaan tuloa laivan kapteenilta kysytään muita tarpeellisia asioita olosuhteet huomioiden, kuten hinaajan tarvetta kovalla tuulella tai aluksen lastausvalmiutta. Aluksen saavuttua satamaan laivanselvittäjä käy laivalla informoimassa satamakäynnin kulusta, mahdollisista palvelujen toteutuksista, kyselee tuloviestiä varten oleellisia tietoja sekä hoitaa dokumentaatiota.

3.4 Operointi ja satamakäynti

Laivan operoinnista eli lastauksesta, purusta tai molemmista informoidaan asianmukaisia henkilöitä ja tehdään erilaisia laivausdokumentteja riippuen, onko kyseessä purku vai lastaus ja mihin satamaan alus on lastia viemässä tai seuraavaksi menossa. Aluksen kapteeni antaa laivakäynnillä lastausvalmiudesta NOR-dokumentin. Operoinnista tehdään SOF eli aikalaskelma aluksen satamassaoloajasta, johon on merkittynä laivan lastaus- tai purkuajat, mahdolliset keskeytykset ja muut oleelliset huomautukset (LogisticsGlossary 2019). Lastaaville laivoille tehtäviä laivausdokumentteja voivat olla SOF-dokumentin lisäksi muun muassa konossementti, manifesti ja T2L. Konossementti eli Bill Of Lading on todiste kuljetussopimuksesta, kuitti alukseen lastatusta tavarasta ja sitoumus toimittaa tavara sovittuun paikkaan sekä luovuttaa tavara alkuperäisen konossementin esittäjälle (Logistiikan Maailma 2019a). Manifesti on luettelo kaikista samassa paikassa lastatuista ja saman purkusataman omaavista lasteista, ja manifesteilla näkyvät kaikki konossementissa olevat lastit edellä mainitun mukaisesti (LogisticsGlossary 2019). T2L-asiakirja on tullaukseen liittyvä dokumentti, jolla todistetaan tavarantoimittajan yhteisöasema (Tulli 2010). Suomen kautta yhteisöön saapuvista tavaroista eli purettavasta tavarasta on ennen sen saapumista ja sen saavuttua satamaan tehtävä tulli-ilmoitus AREX.

Laivan ahtausprosessissa eli sen lastaamisessa tai purkamisessa on mukana monia eri osapuolia, joita tulee informoida laivaan liittyvistä tapahtumista. Osapuolia ovat esimerkiksi laivan miehistö, ahtausliike, varustamo, laivaaja ja muut alihankkijat kuten satamanostureista vastaava yritys, sekä laivanselvityksen näkökulmasta on vielä informoitava varustamo, seuraavaa satamaa, luotseja, satamavalvoja, hinaajaa, jäänmurtajaa ja muita mahdollisia tahoja, jotka liittyvät laivan satamakäyntiin. Tärkeimpänä tiedottajana koko prosessin kannalta toimii satamaoperaattorin laivanselvittäjä. (Kylmä 2010, 14–15.)

Kuviossa 4 käydään läpi aluksen satamassaoloajan prosessia, joka sisältää niin operoinnin kuin muiden tarvittavien palveluiden suorittamisen. Operoinnin aikana voi ilmaantua erilaisia ennalta arvaamattomia ongelmia, jotka tulee ratkoa yhteistyössä muiden ongelmaan liittyvien sidosryhmien kanssa aluksen etua ajaen. Operoinnin valmistuttua laivanselvittäjä käy tarvittaessa laivalla hoitamassa purkuun tai lastaukseen liittyvät dokumentit kuntoon. Operoinnin valmistuttua siitä informoidaan asiaankuuluville henkilöille.



Kuvio 4. Satamassaoloaika prosessina

Aluksen satamassaoloaikana hoidetaan myös operoinnin ohella aluksen muita tarpeita, jotta se on taas valmis uuteen merimatkaan. Tarpeita voivat olla muun muassa bunkraus, miehistönvaihdot, käyttövesivaraston täydennys, muonitus, sertifikaattien uusiminen, korjaukset tai tarvittavien tuotteiden hankinta (varaosat, käytännön tavarat). Laivanselvittäjä pyrkii järjestelemään tarvittavat asiat kuntoon aluksen satamakäynnin aikana.

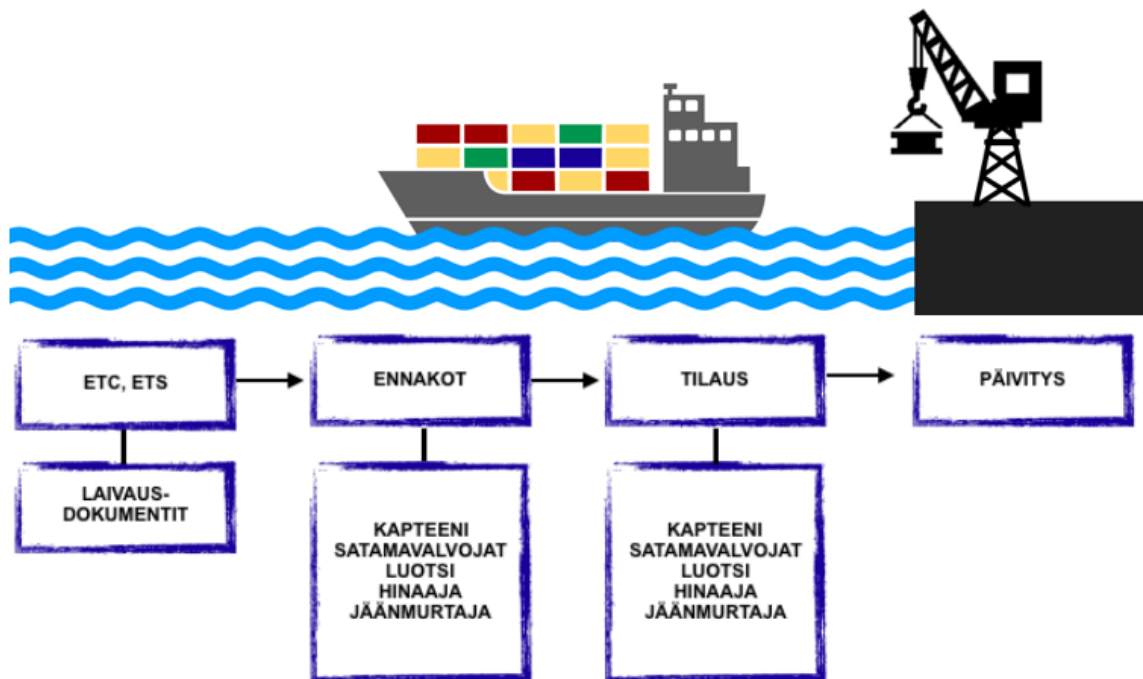
Miehistönvaihto tarkoittaa laivan päällystön vaihtumista osa lähtee kotiin, ja toiset tulevat tilalle. Yleensä laivan miehistö koostuu ulkomaalaisista henkilöistä, joten he lähtevät tai tulevat useimmiten lentäen. Laivanselvityksen tehtäviin kuuluu järjestää miehistönvaihdolle tarvittavat kuljetukset sekä hotellit, jotta kaikki sujuu mutkattomasti. Laivanselvittäjän tulee myös ilmoittaa tullille miehistönvaihdosta ja viisumien leimaamisen tarpeista.

3.5 Ulosselvitys

Laiva on tässä vaiheessa operoitu ja tarvittavat palvelut tai tuotteet laivalle on hoidettu. Kapteenilta on kysytty aiemmin, kauanko alus tarvitsee operoinnin jälkeen aikaa lähtöön, mikä tarkoittaa yleensä lastin kiinnittämiseen tai kansien sulkemiseen tai muuhun viimeistelytyöhön kuluvaan aikaa. Operoinnin aikana informoidaan lähtöön liittyviä osapuolia operoinnin arvioidusta valmistumisajasta ja kapteenin kertomasta ajan tarpeesta, joista ennakoitu lähtöaika eli ETS (Estimated Time of Sailing) muodostuu.

Kesä- ja talviaikoina ulos- ja sisäänselvitykseen tarvittavat palvelut vaihtelevat sääolosuhteiden takia. Palveluiden tarve riippuu myös aluksesta ja jäätilanteesta. Kesäaikana ulosselvitykseen tarvitaan luotsi, mikäli aluksen kapteenilla ei ole luotsausvapautusta, ja satamavalvojat irrottamaan alus. Luotsausvapautus on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä kyseistä alusta ja väylää koskeva linjaluotsikirja tai kyseistä alusta ja väylää tai vesialuetta koskettava erivapaus. (Finnpilot Pilotage Oy 2019.) Tarpeen vaatiessa lähdössä voidaan tarvita myös hinaajan avustusta, esimerkiksi kovalla tuulella. Talviaikana yllä mainittujen lisäksi hinaaja pitää tilata murtamaan satama-altaasta jäät sekä jäänmurtaja avustamaan väylälle ja väylän jäänmurtoon. Edellä mainituille tulee antaa

ennakkoajoja laivan lähdöstä sekä tehdä lopullinen työtilaus vähintään kahta tuntia ennen lähtöä. Kuviossa 5 on kuvattu prosessina aluksen ulosselvitys.



Kuvio 5. Ulosselvitys

Kuvitellaan havainnollistavaan esimerkkitaipaukseen talviaikaan sellua (paperia) lastaava alus, joka ei tarvitse lähtöön hinaajaa. Seurataan aluksen lastauksen arvioitua valmistumisaikaa työnjohtajilta saadun tiedon perusteella, ETC (Estimated time of completion). Kapteeni on ilmoittanut tarvitsevansa tunnin aikaa lastauksen valmistumisen jälkeen lähtöön. Työnjohtoa on kapteenin antaman ajan perusteella pyydetty olemaan yhteydessä tuntia ennen valmistumista, sillä esimerkiksi luotsi täytyy tilata kahta tuntia ennen lähtöä. Tätä ennen luotseille, jäänmurtajalle ja hinaajalle on annettu ennakkoaika lähdöstä, joka sitten vahvistetaan kahta tuntia ennen lopullisen tilauksen aikaa. Hinaaja murtaa satama-altaasta jäätä ja jäänmurtaja väylältä, joten hinaaja täytyy tilata joka tapauksessa paikalle, vaikkei varsinaista hinaustoimintaa tapahtuisi. Työnjohtaja on soittanut sovittuasi yhtä tuntia ennen laivan valmistumista, ja laivanselvittäjät ovat tilanneet laivan lähtöön luotsin, satamavalvojat, hinaajan ja jäänmurtajan sekä sopineet sopivan ajan kaikkien edellä mainittujen toimijoiden sekä laivan kapteenin kanssa.

Laivanselvittäjän työhön liittyy usein erilaisia ennalta arvaamattomia muutoksia tai ongelmia. Ennalta arvaamattomalla muutoksella tai ongelmalla voidaan tarkoittaa esimerkiksi satamanosturin rikkoutumista. Työnjohtaja soittaa puoli tuntia myöhemmin satamanosturin rikkoutuneen, joka tarkoittaa kaiken uudelleen järjestelemistä. Lähdön ajankohta on epäselvä, sillä tieto satamanosturin korjauksen ajankohdasta tai korjaukseen menevästä ajasta ei ole vielä tiedossa. Lähdön työtilaukset on peruttava. Laivanselvittäjä laittaa asiasta päivitysviestin ja jää odottamaan lisäinformaatiota tilanteesta. Tilanteen selvittyä lähtö järjestetään uudelleen. Laivan lähdettyä laitetaan lähtöviesti ja tähän liitteeksi tarvittavat asiakirjat laivan lastauksesta. Lähdön jälkeen laivanselvittäjälle jää vielä tehtäväksi laivausdokumentaatiosta ja laskutuksesta huolehtiminen.

4 VIRALLISTEN TYÖOHJEIDEN TOTEUTUS

4.1 Taustatiedot

Tutkimus on toteutettu kvalitatiivista tutkimusotetta käyttäen, tarkemmin määriteltynä kyseessä on case-tutkimus. Aineiston keräämiseen on käytetty osallistuvaa havainnointia, laivanselvityksen työntekijöiden teemahaastattelua ja yrityksestä löytyvän materiaalin läpikäyntiä.

Kemi Shipping Oy:ssä on laatuohjelman myötä aloitettu tekemään eri työtehtäviin virallisia työohjeita työskentelyn yhtenäistämiseksi ja työn laadun varmistamiseksi. Laivanselvitysosastolla virallisia työohjeita ei vielä ollut ja viime vuonna (2018) tehdyssä opinnäytetyössä, joka koski laivanselvityksen selkiyttämistä LEAN-periaatteella, saatiin tutkimuksen tuloksena yhdeksi kehityskohteeksi työohjeiden selkiyttäminen, johon tämä kyseinen opinnäytetyö nyt viittaa.

Työohjeiden tarkoituksena on selkiyttää laivanselvityksen eri roolien työtehtävien jakoa sekä sitä, milloin ja miten ne tehdään. Laivanselvityksessä työt on jaettu meklarin, laivanselvittäjän ja päivystäjän rooleihin. Näin vältetään epäselvyyksiä, päällekkäisiä töitä, tekemättömäksi jääneitä töitä sekä yhden työntekijän kuormittamista työtehtävillä. Virallisten työohjeiden tarkoituksena on myös helpottaa uuden työntekijän työskentelemistä ja työhön kiinni pääsemistä. Virallisten työohjeiden tarkoituksena on kertoa työnkuva yleisesti menemättä työn yksityiskohtiin, järjestelmien tarkempiin ohjeisiin, laskutukseen tai muihin nopeasti vanhentuviin ohjeisiin, jotta työohjeet pysyisivät mahdollisimman pitkään ajan tasalla. Virallisten työohjeiden lisäksi tutkin muiden työohjeiden tarvetta laivanselvitysosastolla.

4.2 Teemahaastatteluiden tuloksia

Keräsin aineistoa teemahaastatteluilla Kemi Shipping Oy:n laivanselvitysosaston työntekijöiltä. Lähestyin asiaa seuraavilla teemoilla: työohjeissa huomioitavat seikat, työohjeiden tarve työssä, epäselvät työt, jotka kaipaavat ohjeita sekä erilaiset työtavat ja niistä mahdollisesti aiheutuneet haitat. Haastateltavia

työntekijöitä yrityksessä on vain kolme, joten teemahaastattelussa teemojen miettiminen oli ensisijaisen tärkeää, jotta saadaan tutkimusaineistoa riittävästi ja oikeasta asiasta.

Haastattelu lähti liikkeelle virallisten työohjeiden halutusta sisällöstä sekä niissä huomioitavista seikoista. Työohjeiden tarkoitus on selkeyttää laivanselvityksessä tehtäviä töitä ja ylläpitää palvelun laatua työnteon yhtenäistämällä. Virallisista ohjeista haluttiin mahdollisimman pitkään ajan tasalla olevat, joten nopeasti vanhentuvat tiedot kuten lastipapereiden ohjeet, eri järjestelmien käyttöohjeet sekä laskutus rajattiin kyseisten ohjeiden ulkopuolelle. Odotuksiin kuului myös, etteivät ohjeet ole liian yksityiskohtaiset vaan kertovat karkeasti kuka tekee, mitä tekee ja milloin tekee. Haastatteluissa nousi selkeästi esille USA:han menevien laivojen töiden jakaminen sekä jakelulistaohjeiden päivittäminen.

Haastattelujen perusteella eniten työn ohessa käytettyjä ohjeita olivat dokumentointiin ja lastipapereihin liittyvät ohjeet. Ohjeet vaihtelevat purkusataman, maan sekä lastin antajan mukaan. Ongelmiksi koettiin, että ohjeita on kertynyt paljon, niissä on epäselviä merkintöjä sekä seassa on vanhentuneita ohjeita. Toiseksi eniten työssä käytetään tuontiin ja vientiin liittyviä ohjeistuksia, kuten vienti-ilmoitusten ja AREX-ilmoitusten tekoon. Ohjeita kaivattiin myös harvemmin tehtyjen töiden kohdalla, joita olivat haastateltavien mukaan enimmäkseen tulliin liittyvät työt, esimerkiksi T2L-dokumentti, tullaus ja väylämaksualennus.

Epäselviksi ohjeiksi haastattelujen perusteella ilmeni dokumentointi ja lastipapereiden ohjeet sekä AREX-ilmoitusten ohjeet, joiden seassa on jopa virheellisiä ohjeita. Erilaisista työtavoista ei koettu aiheutuneen koskaan huomattavaa haittaa, ja ainoat esille tulleet miinukset olivat tiedonjakamisessa ja perehdyttämisessä. Esimerkiksi mainittiin tiedonjakamisesta USA:han menevien laivojen papereiden teossa (mitkä työt on tehty, mitkä ei), ja toinen työntekijä informoi asioista x aina henkilöille y, kun taas toinen työntekijä ei sitä tee. Näin ollen henkilö y ihmettelee, kun vastaavaa tietoa ei nyt hänelle asti tullutkaan. Jakelulistaohjeiden päivittäminen auttaisi selkeyttämään tätä seikkaa, jolloin varmistetaan, ettei tietoa välitetä ihmisille, jotka eivät sitä tarvitse, ja vielä tärkeämpänä asiana se, että tiedon varmasti saavat henkilöt, jotka sitä

tarvitsevat. Näin parannetaan laivanselvityksen palvelun laatua informoinnin osalta sekä yhtenäistetään informointia laivanselvityksessä. Tämä auttaa myös ymmärtämään, miksi kukakin henkilö tiedon tarvitsee ja mikä on hänen roolinsa aluksen satamakäynnissä. Perehdytystilanteessa erilaiset työtavat koettiin huonoksi siltä osin, että ne saattavat sekoittaa perehdytettävää henkilöä. Virallisten työohjeiden ollessa saadaan minimoitua tätä seikkaa siltä osin, että perehdytettävä henkilö voi ohjeista tarkistaa, mitkä olivat työn tärkeimmät asiat. Toisena ehdotuksena olisi yhden perehdyttäjän käyttäminen, mutta tätä hankaloittaa kiertävä työvuorosysteemi, jossa on päivystys- ja aamuvuoroja. Päivystäjä tekee suurimmaksi osin työtä kotoaan käsin.

Laivanselvityksen henkilökunta on vaihtunut muutaman vuoden sisällä 100 %, joten työohjeiden tarpeet ovat nousseet sen myötä pinnalle. Uusien työntekijöiden perehdytyksissä on havaittu virallisten työohjeiden todellinen tarve ja niiden tuoma apu perehdytyksen tueksi. Haastateltavien mukaan laivanselvitysosastolla on paljon erilaisia työtehtäviä ja muistettavia asioita, sekä poikkeuksien poikkeuksia, joita ei olisi hyvä laskea muistin varaan vaan pyrkiä saamaan tietoa talteen ohjeistuksien avulla.

4.3 Viralliset työohjeet

Virallisten työohjeiden sisällöksi muodostui työnkuvaus, työtehtävien läpikäynti rooleittain, kuka tekee ja milloin, opuksessa käytettyjen termien selittäminen, laivojen tarkemmat työohjeet (purkavat laivat, lastaavat laivat, linjalaivat ja USA-laivat), PortNet-katsaus ja sen velvollisuudet, ohjeistus väylämaksuista sekä muita oleellisia ohjeita kuten miehistönvaihdon ohjeet.

Työohjeita tehdessä tarkennettiin vielä muutamien työtehtävien jakoa ja saatiin selkeytettyä lisää muun muassa USA:han meneviin laivoihin liittyvien töiden tekemistä, ja tätä kautta saatiin tasoitettua työntekijöihin kuormittuvaa työtaakkaa. Tutkimuksessa kartoitettiin virallisissa työohjeissa huomioitavia seikkoja. Huomioitaviksi asioiksi nousi työtehtävien jako laivanselvittäjien roolien kesken sekä pysyminen yleisellä tasolla, tarkoittaen ei niin yksityiskohtaisia ohjeita töistä. Virallisista työohjeista myös toivottiin, että niistä jätettäisiin pois nopeasti vanhentuva tieto.

5 POHDINTA

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, mitä on laivanselvittäjän työ ja mitä työohjeita työskentelyn tueksi tarvitaan, sekä tehdä laivanselvitykseen viralliset työohjeet. Työssä päädyttiin selvittämään laivanselvittäjän työtä käymällä läpi aluksen satamakäynnin vaiheita ja luomalla niistä prosessi asian selkeyttämiseksi. Isompi prosessi jaettiin vielä pienempiin osiin, jotta saatiin työnkuvaa tarkemmin esille ja esitettyä työn eri vaiheisiin liittyviä syy-seuraussuhteita. Pienimmiksi prosessin osa-alueiksi muodostui sisäänselvitys, operointi ja satamassaoloaika sekä ulosselvitys. Tutkimuksessa saatiin vastauksia laivanselvityksen työnkuvaamiseen osallistuvalla havainnoinnilla sekä aiheeseen liittyvän teoriatiedon avulla. Osallistuvaa havainnointia oli noin vuoden ajalta.

Onnistuin omasta mielestäni kuvaamaan aluksen satamakäynnin prosessia selkeästi ja avaamaan samalla yleisiä työssä esiintyviä syy-seuraussuhteita. Työn moninaisen ja vaihtelevan luonteen vuoksi täydellistä syy-seuraussuhteiden selvittämistä on melkein mahdotonta tehdä. Siksi on tärkeää ymmärtää laivanselvityksen työn kokonaisuutta sekä muita aluskäyntiin liittyviä seikkoja, jotta osataan hoitaa ja ratkoa erilaisia tilanteita järkevästi ja oikeassa järjestyksessä.

Tutkimuksen päätteeksi saatiin pyydetyt viralliset työohjeet toteutettua. Viralliset työohjeet toteutuivat toivottujen kriteerien mukaisesti, ja niissä otettiin huomioon haastatteluissa ilmi tulleita seikkoja. Kehityskohteiksi tutkimuksessa nousi epäselvien töiden tai ohjeita kaipaavien töiden osalta selkeästi dokumentointiin ja lastipapereihin sekä tullin säännösten velvoittamiin töihin liittyvät ohjeistukset. Myös muita paljon käytettäviä ohjeita tulisi päivittää. Työn helpottamiseksi työohjeet tulisi käydä läpi, poistaa vanhentuneet tai virheelliset ohjeet ja tarpeen mukaan kirjoittaa ohjeita uusiksi, mahdolliset väärinymmärrykset pois sulkien. Tätä kautta saadaan laivanselvityksen työohjeita selkeämmiksi ja vähennetään työssä tehtäviä virheitä.

Mielestäni onnistuin pysymään hyvin aiheessa ja selvittämään tutkimuksessani laivanselvittäjän työtä sekä tarvittavia työohjeita. Haastateltavia oli hyvin

rajoitetusti, joten suurempaa kyselyä ei mielestäni kannattanut alkaa tekemään. Tutkimuksen toiminnallisena tuotoksena valmistuivat viralliset työohjeet.

Uutena työntekijänä laivanselvityksessä koen ohjeiden olevan erittäin tärkeitä uuden työympäristön ymmärtämiseksi. Ala oli itselleni entuudestaan täysin tuntematon, ja vei aikaa päästä kärryille laivanselvittäjän työstä ja kaikesta sen ympärillä tapahtuvasta. Opin tutkimukseni aikana paljon uusia asioita ja sain loogisia syitä, miksi jokin työtehtävä täytyy tehdä. Tutkimukseni tarkoituksena on helpottaa laivanselvittäjän työn ymmärtämistä sekä siihen kiinni pääsemistä, jotta tulevaisuudessa seuraavalla työntekijällä olisi helpompi ymmärtää työtä.

Tutkimusta voidaan hyödyntää laivanselvittäjän työn ymmärtämisessä sekä uuden työntekijän perehdytyksessä Kemi Shipping Oy:ssä. Eniten työ hyödyttää Kemi Shipping Oy:tä, sillä se on tehty täysin siellä tapahtuvan työskentelyn ohessa havainnoimalla. Tutkimukseni tuo myös tietoa aiheesta kiinnostuneille. Tulee ottaa kuitenkin huomioon, että tutkimuksessa esiin tulleet työtavat ja työtehtävät voivat vaihdella eri yrityksissä laivanselvittäjän työtehtävissä. Tutkimuksen toiminnallisen osan virallisia työohjeita voidaan hyödyntää vain case-yrityksessä.

Olen pyrkinyt esittämään laivanselvittäjän työprosessit yleisellä tasolla, joista käy ilmi työn oleellisia asioita tuomatta esille henkilökohtaisia työtapoja. Havainnollistavan osallistumisen osuutta ja sen luotettavuutta on pyritty tukemaan perustelemalla niitä teoritiedolla merikuljetuksista sekä satamatoiminnoista. Teemahaastattelun haastateltavien mielipiteisiin ei ole vaikutettu tai niitä ei ole ohjailtu haluttuun suuntaan ennalta tehtyjen kysymysten kautta. Haastattelun teemat pyrittiin valitsemaan hyvin avoimiksi mutta tutkittaviin asioihin viittaaviksi. Teemahaastattelut on nauhoitettu, haastattelu on litteroitu ja käyty läpi sisältöanalyysillä haastattelujen tuloksien ja johtopäätöksen luotettavuuden varmistamiseksi. Jatkotutkimusaiheiksi ehdotan työohjeiden päivittämiseen tai niiden ajan tasalla pitämiseen liittyvän käytännön kehittämistä tai tulliin ja lastipapereihin liittyvien työtehtävien ohjeiden päivittämistä.

LÄHTEET

Anttila, R. 2018. Laivanselvityksen selkiyttäminen Lean-periaatteilla. Case: Kemi Shipping Oy. Kemi-Tornion ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Finnpilot Pilotage Oy 2019. Luotsinkäyttövelvollisuus ja vapautukset. Viitattu 5.4.2019 <https://www.finnpilot.fi/tilaa-luotsaus/luotsinkayttovollisuus>.

IMO 2019a. International Maritime Organization. Viitattu 8.4.2019 <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>.

IMO 2019b. International Maritime Organization. FAL forms and Certificates. Viitattu 8.4.2019 <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/FormsCertificates/Pages/Default.aspx>.

Jonsson, P. 2008. Logistics and supply chain management. New York: McGraw-Hill Education.

Kananen, J. 2013. Case-tutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kemi Shipping Oy 2019. Laivanselvitys. Viitattu 14.3.2019 <https://www.kemishipping.fi/palvelut/laivanselvitys/>.

Kylmälä, M. 2010. Ahtausprosessin suunnittelu ja tiedonkulku. Case Kemi Shipping Oy. Kemi-Tornion ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Liikennevirasto 2014. Väylät ja kalastus. Viitattu 15.3.2019 https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2014-04_vaylat_kalastus_web.pdf.

Liikennevirasto 2017. Portnet – meriliikenteen ilmoitustietojen kansallinen single window -järjestelmä. Laivatarkastuskoulutus 18.1.2017. Viitattu 5.4.2019 <https://docplayer.fi/35636850-Portnet-meriliikenteen-ilmoitustietojen-kansallinen-single-window-jarjestelma-laivatarkastuskoulutus.html>.

LogisticsGlossary 2019. Statement of facts. Viitattu 2.4.2019 <https://www.logisticsglossary.com>.

Logistiikan maailma 2019a. Konossementti (Bill Of Lading). Viitattu 5.4.2019 <http://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkomaankaupan-asiakirjoja/konossementti-bill-of-lading/>.

Logistiikan maailma 2019b. Prosessien kehittäminen. Viitattu 5.4.2019 <http://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/tuotanto/prosessien-kehittaminen/>.

PortNet 2019. Etusivu. Viitattu 5.4.2019 <https://app.portnet.fi/Servlet.Mainpage.Frameset>.

Pöllänen, M., Säily, S., Kalenoja, H. & Mäntynen, J. 2005. Merenkulku ja satamatoiminnot. Opetusmoniste 39. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos.

Shipbrokers Finland 2019. Laivanselvitystä koskevaa tutkimusta. Suomen Laivameklariliitto r.y. Viitattu 4.4.2019
<https://shipbrokers.fi/vaikuttaminen/laivanselvitysta-koskevaa-tutkimusta/>.

Suomen talvimerenkulku 2017–2018. Helsinki: Liikennevirasto. Viitattu 5.4.2019
<https://vayla.fi/documents/20485/393082/Suomen+Talvimerenkulku.pdf/66f608e2-e2c8-48f3-ad3c-f9b603fe3219>.

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun logistiikka. Helsinki: Otatieto.

Tieteen termipankki 2019. Merikuljetus. Viitattu 27.3.2019
<http://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:merikuljetus>.

Toimintakäsikirja 2019. Kemi Shipping Oy. Organisaation sisäinen dokumentti.

Traficom 2018. Alusten jääluokat. Viitattu 5.4.2019
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/alusten-jaaluokat>.

Tulli 2010. Tavaroiden yhteisöaseman todistaminen T2L-asiakirjalla tai muulla hyväksyttävällä asiakirjalla. Viitattu 5.4.2019 https://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/tavaroiden-yhteisoaseman-todistaminen-t2l-asiakirjalla-tai-muulla-hyvaksyttavalla-asiakirjalla.

Tulli 2019a. Tullialan lyhenteitä. Viitattu 5.4.2019 <https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/tullialan-lyhenteita>.

Tulli 2019b. Turvatietoilmoituspalvelu (AREX). Viitattu 5.4.2019
<https://tulli.fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/turvatietoilmoituspalvelu-arex->.

Vuosikertomus 2011. Kemin Satama. Viitattu 24.4.2019
<https://www.portofkemi.fi/wp-content/uploads/2018/07/kemin-satama-vuosikertomus-2011.pdf>.

Waters, D. 2009. Supply chain management, an introduction to logistics. Second edition. New York: Palgrave Macmillan.

LIITTEET

Liite 1. Teemahaastattelun runko

Liite 1. Teemahaastattelun runko

Teemahaastattelun runko

Liite 1

Case yritys Kemi Shipping Oy

Teemahaastattelun toteutus

Haastattelija Karoliina Hartikainen

Ajankohta 1.4.2019

Haastateltavat Laivanselvityksen työntekijät

Teemat

Teema 1 Työohjeiden tarve työn eri vaiheissa

Teema 2 Epäselvät ohjeet tai asiat, ohjeita kaipaavat työt

Teema 3 Erilaiset työtavat, niistä koituneet haitat

Teema 4 Ohjeistuksessa huomioitavat asiat