

Laiva-, sekä linjakohtaisten olosuhteiden vaikutus Godby shippingin laivahenkilöstön työtyytyväisyyteen

Opinnäytetyö

Eetu Koskinen

Examensarbete för Sjökapten - examen

Utbildningen I sjöfart

Åbo 2021

BACHELOR`S THESIS

Author: Eetu Koskinen

Degree Programme and place of study: Degree program in Maritime Management -Turku

Specialisation: Captain

Supervisor(s): Ritva Lindell

Title: Ship-, and line specific circumstances influence on worker satisfaction within onboard personnel of Godby Shipping

Date: 10.11.2021 Number of pages: 54 Appendices: 3

Abstract

The goal of this thesis was to find out how worker satisfaction within onboard employees of Godby is affected by varying traffic areas and different liner traffic. In the thesis the ship as a working environment and the specialties of that were studied on correlation to their effect on worker satisfaction.

Language: Finnish

Key words:

Work satisfaction, Working environment

EXAMENSARBETE

Författare: Eetu Koskinen

Utbildning och ort: Utbildningen i Sjöfart -Åbo

Profilerings: Sjökapten

Handledare: Ritva Lindell

Titel: Fartyg-, och linjespesifika förhållandernas påverkan på arbetstrivsel av sjöpersonal inom Godby Shipping

Datum: 10.11.2021 Sidantal: 53

Bilagor: 3

Abstrakt

Syftet i den här examesarbeten var at reda ut trivsel av sjöpersonal inom Godby Shippings fartyg i olika traficområden och trafiklinjer. I arbetet undersöktes skeppet som arbetsmiljö och dess specialiteternas påverkan på arbetstrivsel.

Språk: Finska

Nyckelord:

Arbetstrivelse, Arbetsförhållanden, Arbetsmiljö

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Eetu Koskinen

Koulutus ja paikkakunta: Merenkulun koulutusohjelma -Turku

Profilointi: Merikapteeni

Ohjaaja(t): Ritva Lindell

Nimike: Laiva,- sekä linjakohtaisten olosuhteiden vaikutus Godby shippingin laivahenkilöstön työtyytyväisyyteen

Päivämäärä: 10.11.2021

Sivumäärä: 53

Liitteet: 3

Tiivistelmä

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää miten Godby shipping- varustamon työntekijöiden työtyytyväisyys eroaa erilaisilla liikennealueilla ja linjoilla. Työssä tutkittiin laivaa työympäristönä ja sen erikoispiireiden vaikutusta työtyytyväisyyteen.

Kieli: Suomi

Avainsanat:

Työhyvinvointi, työolosuhteet, työympäristö

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	1
1.1	Tavoite.....	1
1.2	Ongelmanasettelu.....	1
1.3	Rajaus.....	1
2	Työhyvinvointiin vaikuttavat tekijät.....	2
2.1	Lepo	2
2.2	Vapaa-aika	2
2.3	Vuorotyö.....	3
3	Laiva työympäristönä	3
3.1	Työolot yleisesti	3
3.2	Työaika.....	4
3.3	Olosuhteet.....	5
3.4	Työturvallisuus.....	5
4	Ympäristön vaikutus työhyvinvointiin.....	6
4.1	Melu, värinä ja aluksen liike	6
4.2	Lämpötila	7
5	Varustamon esittely.....	8
5.1	Alukset ja merihenkilöstö	8
5.1.1	Misana ja Misida	9
5.1.2	Mistral	10
5.1.3	Link Star	11
5.1.4	Baltic Bright.....	12
5.1.5	Midas ja Mimer	13
6	Tutkimuksen toteutus	14
7	Tutkimuksen tulokset ja päätelmät.....	14

7.1	Perustiedot	15
7.2	Työaika/Työmatka	18
7.3	Laivan varustelu ja viihtyvyys	24
7.4	Työturvallisuus.....	27
7.5	Ympäristö.....	29
8	Kriittinen tarkastelu	34
9	Hakemisto	34
10	Lähteet.....	36

Liitteet

1 Johdanto

Tämän opinnäytetyön tarkoitus on selvittää miten tyytyväisiä Godby Shipping-varustamon laivatyöntekijät ovat työolosuhteisiinsa hyvin erilaisilla linjoilla. Varustamon seitsemän eri laivaa liikennöivät tämän työn kirjoitushetkellä erittäin erilaisilla linjoilla ja tavoite on kyselyn perusteella selvittää miten erilaiset työtahdit ja ympäristöolosuhteet vaikuttavat merihenkilöstön tyytyväisyyteen varustamon sisällä.

Merityö eroaa merkittävästi maissa tehtävistä töistä ei vain työn laadun takia vaan ympäröivän ympäristön sekä työaikojen puolesta. Koko laivan henkilöstöön vaikuttavat ympäröivät ympäristöolosuhteet tavalla tai toisella. Koska henkilöstö myös asuu laivalla vaikuttaa ympäristö myös mahdollisuuteen viettää vapaa-aikaa ja jopa mahdollisuuteen levätä.

1.1 Tavoite

Tarkoituksena on tutkia miten erilaiset ympäristöolosuhteet vaikuttavat yhtiön laivahenkilöstön tyytyväisyyteen. Tavoite on, että yhtiö saisi dataa jonka perusteella voitaisiin pyrkiä parantamaan henkilöstön hyvinvointia nykyisessä liikenteessä sekä varautumaan mahdollisiin muutoksiin myöhempään rahtaukseen valmistautuessa.

1.2 Ongelmanasettelu

Miten tyytyväisiä Godby shipping-varustamon laivatyöntekijät ovat vallitsevissa keliolosuhteissa. Millä tavoin toimintamalleja tai varustusta voitaisiin muuttaa laivakohtaisesti laivahenkilöstön hyvinvoinnin parantamiseksi.

1.3 Rajaus

Tutkimuksessa tutkitaan Godby shipping-varustamon laivoilla työskentelevän merihenkilöstön työtyytyväisyyttä vallitsevissa työolosuhteissa. Tutkimus on kohdennettu

vain Godby shipping-varustamon työntekijöihin eikä siten voida pitää yleispätevänä kaikkien merimiesten työssä.

2 Työhyvinvointiin vaikuttavat tekijät

Työhyvinvointi on terminä varsin laaja ja vaikeasti määriteltävä eikä sen kokonaisvaltainen tulkinta olisi tarkoituksenmukaista tässä lopputyössä. Siksi tässä työssä keskitytään muutamaa työhyvinvointiin vaikuttavaan tekijään, jotka ovat laivaolosuhteissa erityisen mielenkiintoisia johtuen siitä, että sekä työ-, lepo-, sekä vapaa-aika vietetään pääsääntöisesti laivalla.

2.1 Lepo

Lepo on monialainen prosessi, joka tapahtuu yhdistelmänä unta ja mielekästä vapaa-ajan tekemistä. Tässä kappaleessa keskityn kuitenkin tarkemmin lepoon nimenomaan hyvän unen lähtökohdasta. Lääkärikirja Duodecimin kirjoittajan Timo Partosen mukaan aikuisen riittävän yönunen määrä on n.7-9 tuntia vuorokaudessa (Partonen 2021). Merityöaikalaki 9.4.1976/296 luku 4 osa 9a määrittää vähimmäislepoajaksi 10 tuntia 24 tunnin ajanjaksolla jaettuna kahteen jaksoon siten että toisen jaksoista on oltava vähintään kuusi tuntia (Finlex 296/1976, 9a§). Eli teoreettisesti jokaisen laivalla työskentelevän pitäisi saada riittävästi unta.

Laivatyölle tyypilliset unen määrää vähentävät tekijät ovat harvoin läsnä muissa työympäristöissä. Näihin tekijöihin lukeutuvat ympäristön vaikutukset kuten äänilämpötilat ja kosteus, jatkuva kova ääni, laivan värinä ja erityisen voimakkaat laivan liikkeet. (Grech M. 2015).

2.2 Vapaa-aika

Vapaa-aika laivatyössä eroaa ns. ”normaalista” työstä siinä, että laivalla vapaa-aika vietetään pitkälti samassa ympäristössä kuin työaika. Työhyvinvointia edistäviä tekijöitä on vapaa-ajalla monia kuten lepo ihmissuhteet ja harrastukset. Samat asiat vapaa-ajalla voivat olla myös työhyvinvointia heikentäviä tekijöitä. Vapaa-aika on vähemmän palauttavaa, jos

esimerkiksi työntekijällä on huoli läheisistä tai muita stressiä aiheuttavia ihmissuhdeongelmia. Muut henkilökohtaiset haasteet kuten univaikeudet, erilaiset elämän kriisitilanteet ja väsymys vaikuttavat vapaa ajan palauttavaan vaikutukseen täten heikentäen työhyvinvointia. Vapaa-ajan vaikutus työhyvinvointia parantavana tekijänä on parhailaan silloin kun se koostuu itselle mielekkäistä asioista, hyvistä ihmissuhteista, levosta, terveellisistä elintavoista ja harrastuksista (Karim L., Kettunen J., Kuparinen N. 2021).

2.3 Vuorotyö

Vuorotyö on työaikalain mukaan työtä, jossa vuorot vaihtuvat säännöllisesti ennakolta sovituin ajanjaksoin (Finlex työaikalaki 872/2009). Terveysvaikutuksia on erityisesti yötyöllä, joka määritellään työnä, joka tehdään klo 23.00 ja 06.00 välisenä aikana (Finlex työaikalaki 872/2009). Määritelmällisesti laivatyötä voidaan siis kutsua vuorotyöksi ja osa vuoroista on väistämättä yötyötä. Vaikka vahtirytmisi olisi säännöllinen tekee työn luonne siitä silti vaihtelevaan johtuen reitti-aikatauluista sekä muiden toimijoiden kuten sataman ahtaajien aikatauluista joihin laivan henkilöstön pitää sopeutua kaikilla osastoilla.

Noin neljäsosa vuorotyöläisistä kokee itsensä jatkuvasti väsyneeksi. Vuorotyö vaikuttaa unihäiriön, univajeen ja työn stressitekijöistä johtuvan unettomuuden syntyyn. Vuorotyöstä aiheutuu monia terveydelle haitallisia rytmitysongelmia kuten unen häiriintyminen ja unen lyhentäminen, sekä poikkeava ruokailurytmi, joka aiheuttaa ruuansulatuselimistön oireilua. Vuorotyön riskeihin voidaan vaikuttaa työvuorojärjestelmillä, joissa tärkeimpiä tekijöitä ovat säännöllisyys, sekä korkeintaan 8-10 tunnin vuorot. Myös yksilöllinen vaikuttaminen vuorojen ajoittumiseen ja suunnitteluun parantaa merkittävästi työtyytyväisyyttä. (Kaipinen A. 2015)

3 Laiva työympäristönä

3.1 Työolot yleisesti

Laiva on työympäristö, joka pyörii 24 tuntia vuorokaudessa ja työympäristö on liikkuva, joten ympäröivät olosuhteet ovat jatkuvasti vaihtelevat. Sen lisäksi että laivassa työskennellään, vietetään siellä työpäivän aikana myös vapaa-aika yksin tai työyhteisön

kanssa luoden myös sosiaalisesti maatyöstä eroavan ympäristön. Laivan miehistö jaetaan karkeasti kolmeen osastoon Kansipäällystön, Konepäällystön ja miehistön. Työympäristö, jossa suurin osa työajasta vietetään, määräytyy pitkälti osaston mukaan, Konepäällystö ja konemiehistö työskentelevät pääsääntöisesti konehuoneessa ja konevalvomossa, kansipäällystö työskentelee pääsääntöisesti komentosillalla ja kansimiehistö työskentelee pääsääntöisesti kannella tai lastiruumassa (Haavisto S., Kallunki V., Kirvesniemi T, Korpivaara L., Lehtonen O., Oravasaari T., Pekkola J.)

3.2 Työaika

Työaika voidaan määritellä merityössä kahtena osana: työaika laivassa eli työjakso kokonaisuutena ja työjakson aikana toteutuva varsinainen päivittäinen työaika. Työjakson pituudet vaihtelevat suomalaisilla laivoilla suurestikin mutta yleisesti voidaan kuitenkin sanoa, että suomalaisella laivalla noudatetaan 1:1 vuorottelujärjestelmää, eli jokaista työssäolojaksoa seuraa yhtä pitkä vapaa jakso eli vastikevapaa (Merityöaikalaki 296/1976). Vaikka työssäolojakso olisi samanmittainen voi työmatka laivalle olla todella erilainen. Osa laivoista voi parhaassa tapauksessa vaihtaa työntekijän kotikaupungissa, kun taas joillekin laivoille voi joutua matkustamaan monta päivää monella eri liikennevälineellä. Linjaliikenne (laiva liikennöi ennalta määrättyä linjaa pitkän aikaa) on vaihtosatamien kannalta työntekijälle helppo sillä vaihtosatama ei vaihdu ja työjakson alku-, ja loppumispäivät on helppo ennakoida. Laivat, jotka ajavat ns. ”villillä linjaa” eli lasti ja reitti vaihtelevat ovat töihin matkustamisen kannalta vaihtelevampia.

Työaika työssäolojakson aikana ja sen jaottuminen määräytyy pitkälti osaston ja tehtävän mukaan. Yleisin tapa on, että työaika jakautuu vahtivuoroihin, jossa on 4 tuntia työaikaa jota seuraa 8 tuntia vapaa-aikaa. Vahtijärjestelmiä on monenlaisia ja ne riippuvat paljon laivan tyypistä ja liikennöntialueesta. Osa työntekijöistä laivalla tekee myös normaalia päivätyötä (Haavisto S., Kallunki V., Kirvesniemi T, Korpivaara L., Lehtonen O., Oravasaari T., Pekkola J.).

3.3 Olosuhteet

Olosuhteet laivalla vaihtelevat paljon riippuen laivan tyypistä, koosta ja ympäröivistä sääolosuhteista. Laiva rakentuu lähes poikkeuksetta monesta eri tasosta, joihin kuljetaan eri kokoisia ja jyrkkyyksillä olevia portaita tai tikapuita ja erilaisia käytäviä. Kulkureitit voivat olla sisä-, tai ulkotiloissa riippuen laivasta. Kompastumisista, liukastumisista sekä laitteisiin ja rakenteisiin satuttamisesta johtuvat tapaturmat ovatkin laivoilla yleisiä. Työtilat ovat monesti ahtaita ja vaikeasti saavutettavia.

Osa kansiosaston töistä joudutaan tekemään varsinaisen työtason ulkopuolella (rungen ulkosivun maalaustyöt tms.), koneosastolla joudutaan tekemään huolto-, ja korjaustöitä tiloissa, jotka ovat ahtaita ja kuumia. Automaatio on keventänyt monia ennen fyysisesti raskaita töitä, mutta jossain tilanteissa työntekijät joutuvat edelleen tekemään fyysisesti kuormittavaa työtä (Teperi A-M., Puro V., Perttula P., Ratilainen H., Tikkaja M., Miilunpalo P., Sihvola M.).

3.4 Työturvallisuus

Kansainvälisen merityöyleissopimuksen mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevilla aluksilla, jotka ovat bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 bruttotonnia on oltava merityösertifikaatti. Sertifikaatin myöntää suomessa liikenne-, ja viestintävirasto Traficom, ja sen edellytyksenä on tehty työsuojelutarkastus. Yli 500 bruttotonnisissa aluksissa vaaditaan myös, että noudatetaan laivakohtaista työturvallisuusjohtamisjärjestelmää (ISM-koodia). Laivan rakenteellisesta turvallisuudesta ja vaatimuksista määrää ”laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja teknisestä käytöstä” (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä. 1686/2009, 57§).

Työturvallisuus on laivoissa erityisen tärkeää johtuen siitä, että etäisyys terveydenhuoltoon voi olla todella pitkä. Työturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä on monia kuten kapeat kulkuväylät, laivan liikkeestä aiheutuva työvälineiden vaikea käsittely, kemikaalien käyttö, äärimmäiset lämpötilat ja lastauskaluston toiminta (Teperi A-M., Puro V., Perttula P., Ratilainen H., Tikkaja M., Miilunpalo P., Sihvola M.).

4 Ympäristön vaikutus työhyvinvointiin

Laivatyölle ominaista on, että työtehtävät on kyettävä suorittamaan säästä riippumatta. Erityisesti kansiosaston töistä huolto-, aluksen kiinnitys ja irrotus sekä lastin kiinnitys ja muu käsittely on usein tehtävä ulkoilmassa säästä riippumatta. Pohjoisilla leveysasteilla kylmyys ja sen mukanaan tuomat sekä jäätymiset luovat haasteita rutiininomaisiinikin tehtäviin. Eteläisillä leveysasteilla taas kuumuus voi tehdä olosta tukalaa.

4.1 Melu, värinä ja aluksen liike

Aluksen koneista, potkurilaitteistosta ja huoltotöissä käytettävistä työkoneista aiheutuu merkittävää melua. Joissain aluksissa varsinkin trooppisilla alueilla toimivilla voivat ilmastointilaitteet olla merkittävä melun lähde. Konehuone on, yleensä aluksen meluisin paikka, jossa melutaso saa olla enintään 100db. Koneen toiminnan valvonta tehdään konevalvomossa, jossa suurin sallittu melutaso on 70 db. Rungon värinää aiheuttavat koneisto, lastinkäsittely ja sääolosuhteet. Nämä tekijät poissulkien sääolosuhteet ovat laivan ollessa kulussa suhteellisen vakioit ja ne vaikuttavat jonkun verran työntekijöiden työskentelyyn sekä hyvinvointiin (Kaipinen 2015).

Laiva on liikkuva alusta, joka toimii sääolosuhteiden määrittämässä ympäristössä. Meluun värinään ja liikkeeseen on kaksi ulkoista tekijää, joilla on poikkeuksellisen suuri vaikutus: aallokko ja jää.

Aallokon vaikutus laivan liikkeeseen riippuu aallon koosta ja kohtaamiskulmasta laivan runkoon. Suoraan keulasta osuva aalto luo nosteen laivan keulaan, joka alas tullessaan osuu kovalla voimalla meren pintaa aiheuttaen voimakasta rungon värinää ja melua, rungon lisäksi melun lähteinä voivat olla mahdolliset irtotavarat, jotka liikkuvat laivan sisällä. Liikkuminen laivassa kovassa vasta-aallokossa voi olla vaikeata ja varsinkin laivoissa, joissa asuintilat ovat keulassa voi jopa paikallaan oleminen olla ajoittain haastavaa. Sivu-, tai peräaallokko taas aiheuttaa laivan rullaamista, joka tekee laivalla liikkumisen ja työskentelyn vaikeaksi. (Kaipinen 2015)

Jää on merkittävä tekijä työolosuhteisiin pohjoisilla leveyspiireillä. Jään murskautuminen runkoa vasten on epätasaista ja voimakasta aiheuttaen merkittävää rungon värinää ja melua.

Jäässä edetäkseen laiva joutuu ”hakkaamaan” kovan jään pintaa vasten, joka ilmenee rungon liikkeissä tärinän lisäksi nykimisenä johtuen jään paksuuden vaihtelusta. Jää ei ajaessa osu ainoastaan keulaan vaan raahautuu runkoa pitkin koko vesilinjan pituudelta, jolloin ääni varsinkin vesilinjan alla voi olla todella voimakas (Kaipinen 2015).

4.2 Lämpötila

Lämpötilan vaihtelu laivaympäristössä tapahtuu sekä sisä-, että ulkotiloissa työskennellessä. Kansiosastolla siirrytään päivän aikana sisätiloista ulos ja takaisin, jolloin lämpötilan vaikutus voi olla todella voimakas riippuen ulkoilmasta. Koneosastolla taas voi suurien koneiden vaikutuksesta olla todella kuuma. Vaikka ihminen pystyy sopeutumaan suurinkiin lämpötilan vaihteluihin, on kylmyyden ja kuumuuden sietokyky rajallinen. Työhyvinvointi edellyttää lämpöviihtyvyyttä eli tyytyväisyyttä ympäristön lämpöoloihin. Ihmisen elimistö toimii parhaiten, kun se luovuttaa yhtä paljon lämpöä kuin tuottaa (Kaipinen 2015).

Kuumaassa työskentelyn riskeinä on pintaverenkierron lisääntyminen ja raskas hikoilu, jotka vaikeuttavat kehon neste-, ja suolatasapainon ylläpitoa. Myös kostea ja seisova ilma vaikeuttavat hien haihtumista ja siten kehon lämmön tasaamista. Nämä lämpöolosuhteet voivat ilmetä konehuoneessa sekä kansitöissä tietyissä ilmastoissa. Philipsburgissa St. Maartenin saarella jossa Mimer Liikennöi oli keskilämpötila heinä-, elokuussa 2020 28 °C (weather spark).

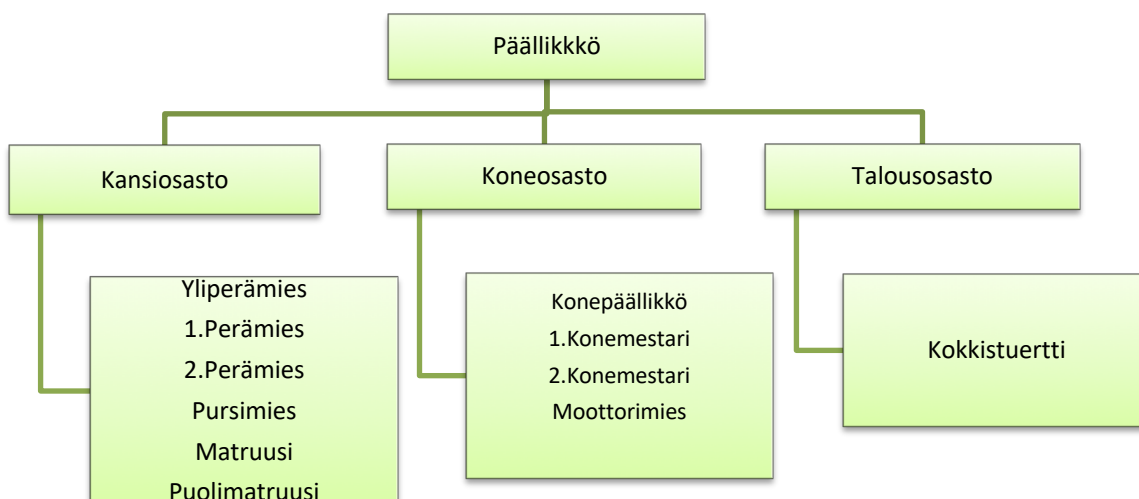
Kylmällä työympäristöllä tarkoitetaan ympäristöä, jonka lämpötila on alle +10-12 °C. Tässä lämpötilassa kylmä alkaa vaikuttamaan käsien ja jalkojen jäähtymisenä kevyessä työssä. Kun lämpötila laskee alle -10 °C alkaa kylmä haitata työntekoa, tuulisessa ja kosteassa säässä haitat voivat tuntua jo 0°C:ssa. Viitetiedoksi mainittakoon Rauman Kylmäpihlajan sääaseman keksilämpötila aikavälillä 1.12.2019 - 31.1.2020 oli 2,9 °C (Ilmatieteenlaitos). Tämä aikana 2 Godby shippingin laivaa (Link Star ja Baltic Bright) liikennöivät aktiivisesti Raumalta. Kylmänsietokykyä voivat heikentää univaje, väsymys sekä neste-, ja energiavaje (Kaipinen 2015).

5 Varustamon esittely

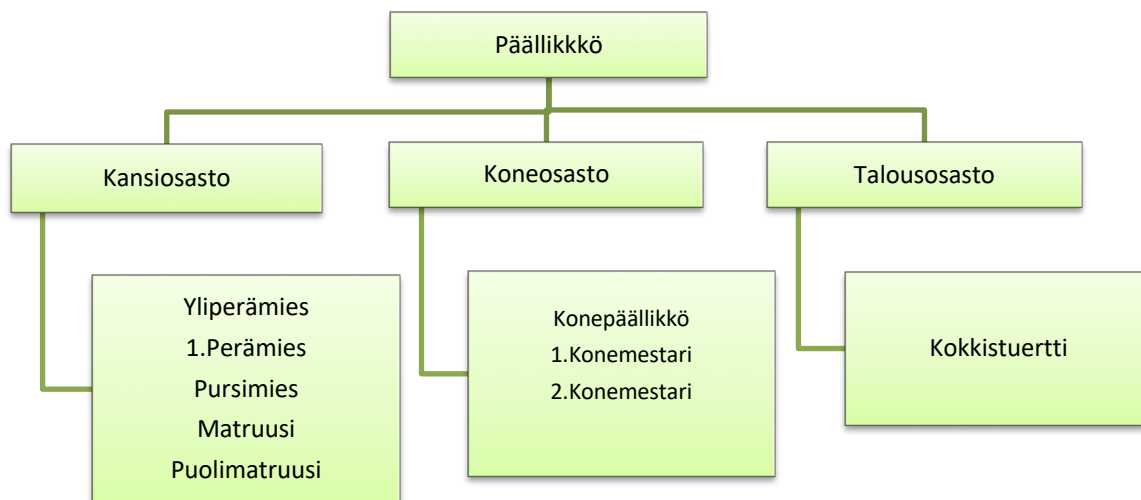
Godby Shipping ab on Ahvenanmaalainen varustamo, jonka pääkonttori sijaitsee Maarianhaminassa. Varustamo on perustettu 1973 ja sen henkilöstön vahvuus on noin. 200 henkilöä. Godby Shipping ryhmä koostuu kahdesta yrityksestä, jotka ovat Godby Shipping Ab sekä Oy Trailer-Link Ab. Godby Shipping Ab on vastuussa management pohjalta eli se hoitaa laivojen rahtauksen, laivojen teknisen hoidon, turvallisuus- ja ympäristövastuun, miehityksen, talouden, vakuutukset sekä lakiasiat. Oy Trailer-Link Ab on Laivojen omistaja. Varustamon toimitusjohtajana toimii Dan Mikkola (Godby Shipping 2021).

5.1 Alukset ja merihenkilöstö

Tämän työn kirjoitushetkellä Godby Shipping- varustamolla on 7 RO-RO laivaa kokoluokassa 4000 - 12000 DWT. Laivat ovat nimeltään Misana 11 407DWT, Misida 11 407DWT, Mistral 7438DWT, Link Star 4453DWT, Baltic Bright 6302DWT, Midas 4491DWT Ja Mimer 4491DWT. Merihenkilöstöä on n.200 kpl. Laivahenkilöstön organisaatiot laivatyypeittäin ovat seuraavanlaiset: (Godby Shipping 2021).



Taulukko 1 Laivahenkilöstön rakenne m/v Misana, m/v Misida ja m/v Mistral



Taulukko 2 Laivahenkilöstön rakenne m/v Link Star, m/v Mimer ja m/v Midas

Godby Shippingin laivoilla noudatetaan 1:1 vuorottelujärjestelmää eli töissä oltua päivää vastaa päivä vapaata. Vuorottelujaksot ovat eri laivoissa eripiruiset seuraavanlaisesti (aika töissä/aika vapaalla): m/v Link Star ja m/v Baltic Bright 4/4 viikkoa, m/v Midas ja m/v Mimer 6/6 viikkoa, m/v Misana ja m/v Misana 5/5 viikkoa, m/v Mistral kesäkautena huhtikuu-syyskuu 6/6 viikkoa ja talvikaudella lokakuu-maaliskuu 4/4 viikkoa. (Godby Shipping 2021)

5.1.1 Misana ja Misida

Misana ja Misida ovat sisaraluksia, jotka on rakennettu vuonna 2007. Laivojen mitat ovat pituus:165,75m, leveys: 24,40m, kaistametrejä lastia varten 2155m ja kuollut paino (DWT) eli aluksen maksimikantavuus mukaan luettuna lasti, polttoaine, vesivarannot, tarvikkeet ja henkilöstö on 11407DWT. Laivat ovat Norjalaisen Sea-cargon rahtauksessa reitillä, joka kiertää satamia Norjassa, Tanskassa ja Hollannissa. Lastina on pääsääntöisesti trailereita. Misanan keskimääräinen satamaa tahti on 7 satamaakäyntiä viikossa ja Misidan 8 satamakäyntiä viikossa. Misanan ja Misidan Vuorottelu oli 13.9.2021 asti 6/6 jolloin se vaihdettiin 5/5 järjestelmään. (Godby Shipping 2021)



Kuva 1 m/v Misida (Godby Shipping 2021)

5.1.2 Mistral

Mistral on rakennettu vuonna 1999. Laivan mitat ovat pituus:153,45m, leveys: 20,60m, kaistametrejä lastia varten 1625m ja kuollut paino (DWT) eli aluksen maksimikantavuus mukaan luettuna lasti, polttoaine, vesivarannot, tarvikkeet ja henkilöstö on 7438DWT. Mistral on Färsearilaisen Smyril Linen rahtauksessa reitillä Tanska-Färsearet-Islanti ja lasti on pääsääntöisesti trailereita. Mistralin keskimääräinen tahti on 4 satamakäyntiä viikossa. Mistralin vuorottelu on 13.9.2021 alkaen kesäkautena (huhtikuu-syyskuu) 6/6 viikkoa ja talvikaudella (lokakuu-maaliskuu) 4/4 viikkoa. Enne muutosta vuorottelu oli 6/6 viikkoa mutta johtuen Pohjois-Atlantin sääolosuhteista muutettiin vuorottelua työntekijöiden jaksamisen parantamiseksi. (Godby Shipping 2021)



Kuva 2 Mistral (Godby Shipping 2021)

5.1.3 Link Star

Link Star on rakennettu vuonna 1989 ja se on Midaksen ja Mimerin sisaralus. Laivan mitat ovat pituus:107,45m, leveys: 17,00m, kaistametrejä lastia varten 405m ja kuollut paino (DWT) eli aluksen maksimikantavuus mukaan luettuna lasti, polttoaine, vesivarannot, tarvikkeet ja henkilöstö on 4453DWT. Link Starin vähäinen kaistamäärä johtuu sivuhissistä, joka on ainoa tapa lastata alakannelle eikä siihen mahdu Ro-Ro lastia. Myös sääkansi on avattavien luukkujen päällä eikä siihenkään voi lastata Ro-Ro lastia. Link star on suomalaisen UPM oy:n rahtauksessa, jossa lasti on pääosin paperirullia ja muita paperiteollisuuden tuotteita kuten sellua ja sahatavaraa. Laivan reitti on vaihteleva mutta pääsääntöisesti reitit vievät suomesta Manner-Eurooppaan ja Brittein saarille, jolloin satamakäyntejä tulee keskimäärin 1 viikossa. Link Starin vuorottelujärjestelmä on 4/4 viikkoa. (Godby Shipping 2021)



Kuva 3Link Star (Godby Shipping 2021)

5.1.4 Baltic Bright

Baltic Bright on rakennettu vuonna 1996. Laivan mitat ovat pituus:134,40m, leveys: 20m, kaistametrejä lastia varten 1068m ja kuollut paino (DWT) eli aluksen maksimikantavuus mukaan luettuna lasti, polttoaine, vesivarannot, tarvikkeet ja henkilöstö on 6302DWT. Baltic Bright on suomalaisen UPM oy:n rahtauksessa, jossa lasti on pääosin paperirullia ja muita paperiteollisuuden tuotteita kuten sellua ja sahatavaraa. Laivan reitti on vaihteleva mutta pääsääntöisesti reitit vievät suomesta Manner-Eurooppaan. Satamakäyntejä tulee keskimäärin 2kpl viikossa. Baltic Brightin vuorottelujärjestelmä on 4/4 viikkoa. (Godby Shipping 2021)



Kuva 4m/v Baltic Bright (Godby Shipping 2021)

5.1.5 Midas ja Mimer

Midas ja Mimer ovat sisaraluksia, jotka on rakennettu vuonna 1990. Laivojen mitat ovat pituus:108,35m, leveys: 17m, kaistametrejä lastia varten 1032m ja kuollut paino (DWT) eli aluksen maksimikantavuus mukaan luettuna lasti, polttoaine, vesivarannot, tarvikkeet ja henkilöstö on 4491DWT. (Godby Shipping 2021)

Midas on Yhdysvaltalaisen Accordia shippingin rahtauksessa Yhdysvaltojen ja karibian saarien sekä etelä-amerikan välisessä liikenteessä. Rahtina on pääsääntöisesti trailereita, kuorma-autoja, busseja ja työkoneita. Satamakäyntejä tulee keksimäärin 1kpl viikossa. Midaksen vuorottelujärjestelmä oli 13.9.2021 asti 8/8 viikkoa jolloin se vaihdettiin 6/6viikkoa- järjestelmään. (Godby Shipping 2021)

Mimer on Ranskalaisen CMA CGM:n rahtauksessa Karibian saarten välillä. Rahtina on pääsääntöisesti trailereita. Satamien lyhyistä väleistä johtuen tulee Mimerille keskimäärin 10 satamakäyntiä viikossa. Mimerin vuorottelujärjestelmä on 6/6 viikkoa. (Godby Shipping 2021)



Kuva 5. m/v Midas (Godby Shipping 2021)

6 Tutkimuksen toteutus

Tämän opinnäytetyön tutkimus tehtiin kvantitatiivisena kyselytutkimuksena. Tutkimuksen toteuttamiseksi Godby Shippingin henkilökunnalle jaettiin kysely henkilökunnan sähköpostituslistalle. Vaikka yrityksen virallinen työkieli on englanti, sai kyselyyn vastata englanniksi, suomeksi tai ruotsiksi. Aika kyselyyn vastaamiseen oli 2 viikkoa ja siinä ajassa saatiin 48kpl vastauksia. Kyselyn aineiston keräämiseen käytettiin google forms kyselysivustoa, jossa oli kolme erillistä kyselyä eri kielillä. joiden tulokset kerättiin yhteen tähän työhön. Kysymysten sisältö ja määrä muotoiltiin tätä työtä varten riittäviksi ja rajattiin siten että ne pätevät nimenomaan Godby Shippingin laivoilla työskentelijöille.

7 Tutkimuksen tulokset ja päätelmät

Tässä kappaleessa käydään läpi kyselytutkimuksen tulokset osio ja kysymys kerrallaan. Kysely on jaettu kolmena kappaleena suomeksi, englanniksi ja ruotsiksi (liitteet 1, 2 ja 3). Tulokset kaikista kyselyistä on yhdistetty tässä työssä tutkijan toimesta tulosten selkeyttämiseksi. Kyselyn tuloksia ei eritellä kielen mukaan koska se ei olisi tämän tutkimuksen kohdalla olennaista. Vastauksia eri kielillä tuli kuitenkin, Suomeksi: 20kpl, Ruotsiksi: 25kpl ja Englanniksi: 3kpl. Vastauksia kyselyyn oli 48kpl. Varustamon mukaan

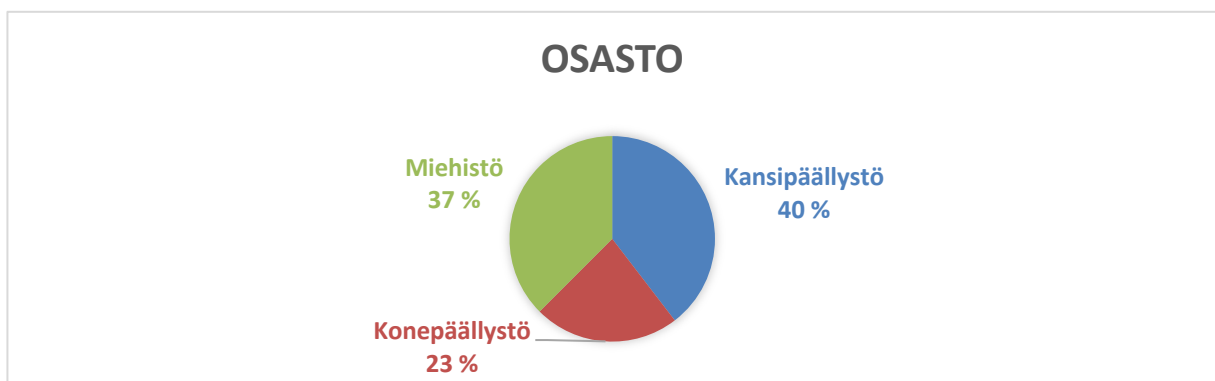
työntekijöitä laivoilla on kirjoittamishetkellä 200 kpl eli vastausprosentiksi tuli 24%. Päätelmät tuloksista tehdään kyselyosittain.

7.1 Perustiedot

Tässä kyselyn ensimmäisessä osiossa kysyttiin vastaajien perustietoja eli osastoa, työskenneltyä aikaa varustamossa, asuinpaikkaa ja laivaa. Perustietojen tarkoitus oli saada kokonaiskuva vastanneiden otannasta ja sitä kautta tulosten validiudesta.

Osasto

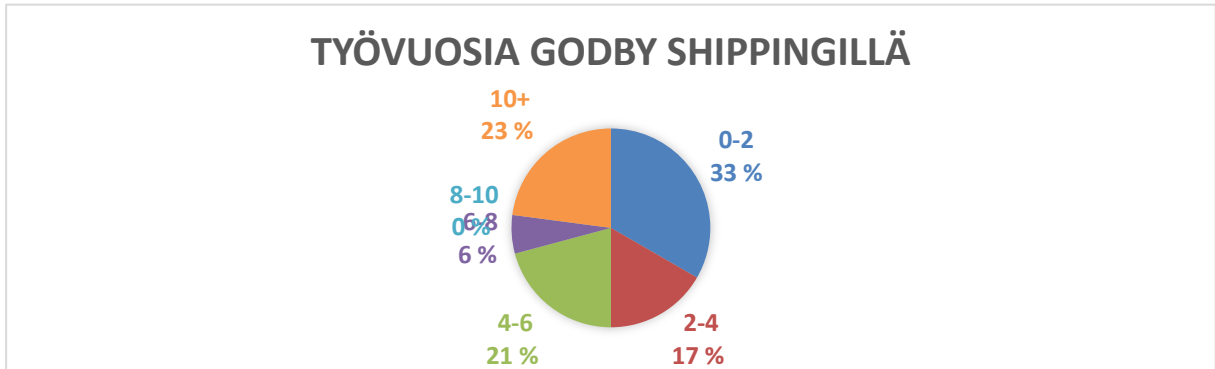
Laivan työyhteisö voidaan karkeasti jakaa kolmeen osastoon ja vastauksen kyselyyn tulivat melko tasaisesti kaikilta osastoilta, Kansipäällystö 19kpl 40%, konepäällystö 11kpl 23%, miehistö 18kpl 23%.



Taulukko 3 Osasto

Vuosia työskennelty Godby Shippingillä

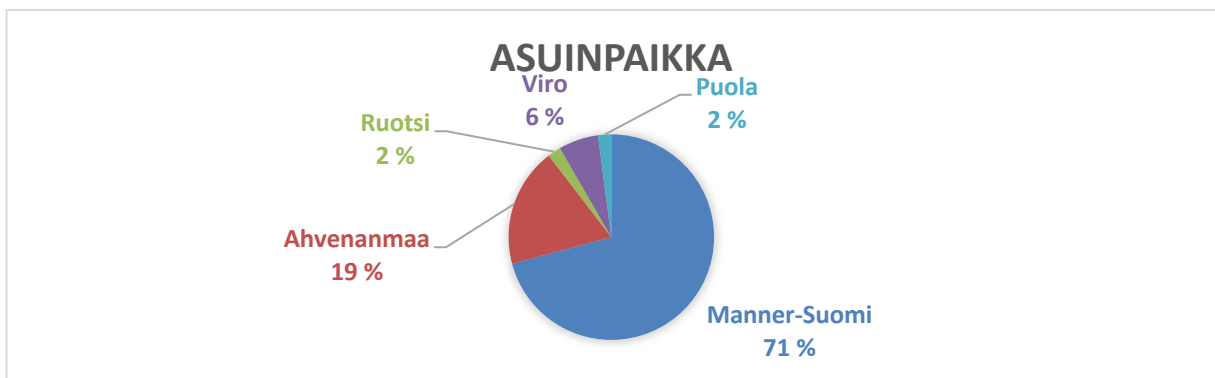
Melkein puolet vastaajista oli varustamossa työskentelyajan ääripäissä eli yhteensä 46% oli työskennellyt joko 0-2 vuotta tai yli 10 vuotta varustamossa. Muut ajat 6-8 vuotta 6%, 4-6 vuotta 21% ja 2-4 vuotta 17% jakautuivat melko tasaisesti, ainoastaan 8-10 vuotta työskennelleitä ei ollut vastanneista ainuttakaan.



Taulukko 4 Työvuosia Godby shippingillä

Asuinpaikka

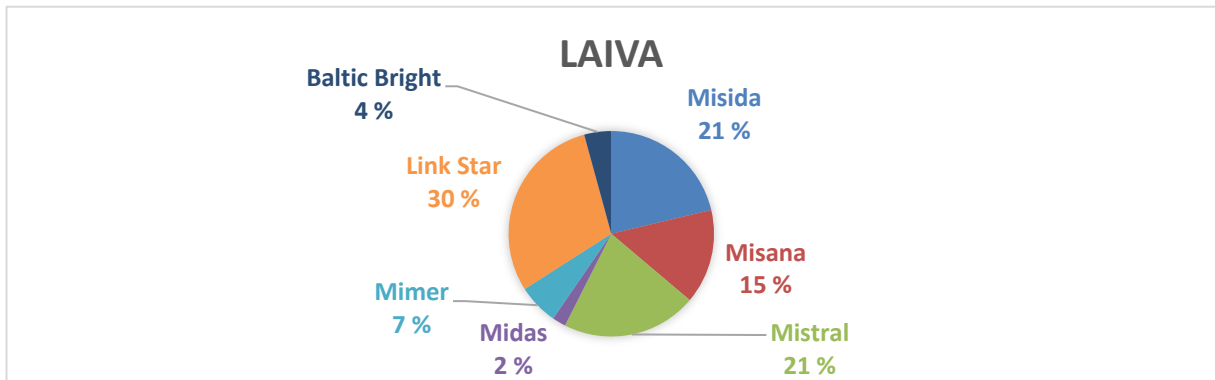
Vastanneiden asuinpaikkaa kysyttiin referenssitietona tutkimusta matkustusaikoihin liittyen. Koska varustamon kotipaikka on Ahvenanmaalla, voitiin olettaa, että ainakin osa vastaajista asuu siellä mikä vaikuttaa merkittävästi työmatkan pituuteen. Vaihtoehtoina oli myös Ruotsi koska varustamon laiva Baltic Bright ostettiin juuri ruotsista ja osa sen henkilökunnasta vaihtoi yhtiötä laivan mukana. Myös Virossa tulevia työntekijöitä on kirjoittajan oman kokemuksen mukaan. Kyselyssä oli myös avoin vaihtoehto muulle maalle, johon ainoa vastaus oli Puola 2%. Ylivoimainen enemmistö vastaajista 71% asuu mannersuomessa, toiseksi suurin osuus 19% Ahvenanmaalla, ruotsissa ja puolassa vain yhteensä 4% ja Virossa 6%.



Taulukko 5 Asuinpaikka

Laiva

Laivakohtainen vastausjakauma oli melko hajautunut Link Star 30%, Misida 21%, Mistral 21% Misana 15%, Mimer 7%, Baltic Bright 4% ja Midas 2%. Tulosten kannalta olennaista on kuitenkin, että kaikista varustamon laivoista saatiin vastaus.



Taulukko 6 Laiva

Vaikka kyselyyn vastaajien määrä suhteessa laivatyöntekijöiden kokonaismäärään varustamossa oli verrattain pieni 24% oli otanta kuitenkin jakauman puolesta hyvä läpileikkaus. Vastauksia saatiin hyvä jakauma kaikilta osastoilta, eri aikoja varustamossa työskennelleitä, ja vähintään yksi vastaus jokaiselta laivalta. Varustamo on ahvenanmaalainen ja laivat ovat suomen lipun alla joten olisi kohtuullista olettaa että suurin osa työntekijöistä asuisi manner-suomessa tai Ahvenanmaalla. Kyselyyn vastanneiden perusteella oletamus voidaan todeta päteväksi sillä vastaajista 90% ilmoitti asuvansa mannersuomessa tai Ahvenanmaalla (Taulukko 3).

7.2 Työaika/Työmatka

Miten pitkä työssäolajaksosi on keskimäärin

Tämän kysymyksen tarkoitus oli kartoittaa henkilöstön keskimääräisen työssäolajakson pituutta. Työssäolajaksolle on määritetty varustamon puolesta pituudet, jotka ovat laivakohtaisia, mutta vaihtelua esiintyy hieman. Tulokset heijastavat hyvin, että työjaksojen pituus on pitkälti sitä mitä varustamossa ollaan sovittu eli yhteensä 96% prosenttia vastanneista työskentelee keskimäärin 4-5 viikkoa 54% tai 6-7 viikkoa 42%. 2-3 viikkoa 2% tai 5-6 viikkoa 2% ovat yksittäisiä poikkeuksia.



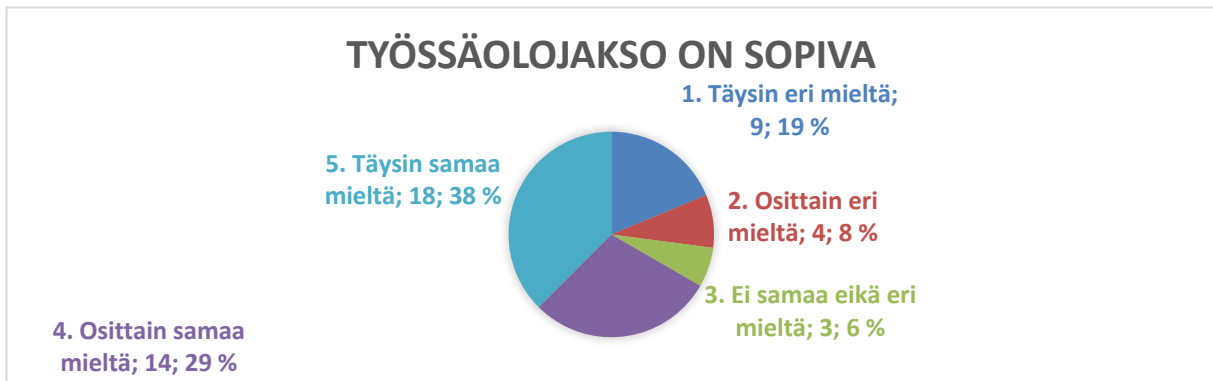
Taulukko 7 Työssäolajakso keskimäärin

Työssäolajakson pituus on mielestäni sopiva

Työssäolajakson pituuteen tyytyväisyyden selvittäminen on merkittävä ja mielenkiintoinen kysymys sillä koronavirus-pandemian vaikeutettua matkustusta jouduttiin joissakin varustamon laivoissa pidentämään työssäolajaksoja. 13.9.2021 muutettiin aikoja osittain takaisin lyhyempiin jaksoihin. Suurin osa vastaajista 38% pitävät nykyistä työjaksonsa pituutta erittäin sopivana ja 29% sopivana. 6% vastaajista ei ole mitään mieltä ja 8% ei ole

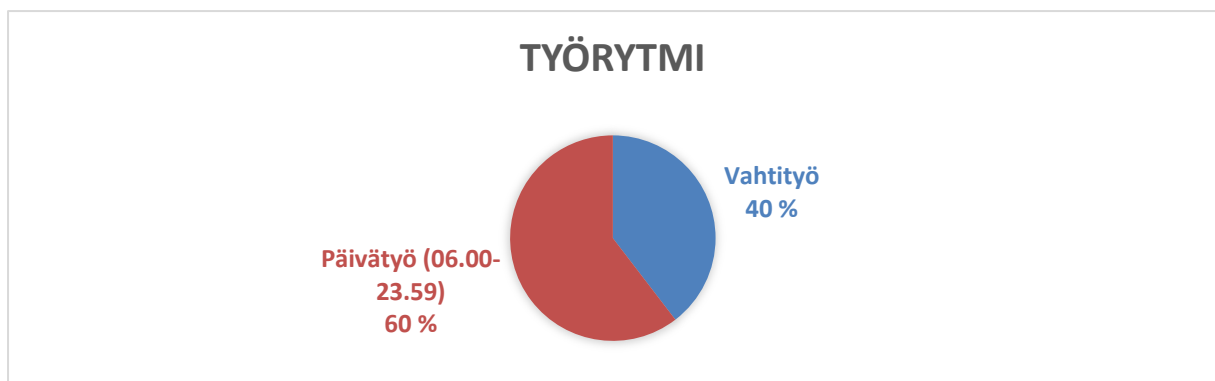
pidä työssäolojaksoaan täysin sopivana, 19% vastaajista oli sitä mieltä, että työssäolojakson pituus ei ole lainkaan sopiva.

Taulukko 8 Työssäolojakso on sopiva



Työrytmini on

Laiva työympäristönä pyörii 24 tuntia vuorokaudessa, josta johtuen työajat joudutaan jaottelemaan osittain vahteihin. Tämän kysymyksen tarkoitus oli, kartoittaa kuinka moni osa vastaajista työskentelee vahdissa ja kuinka suuri osa tekee päivätyötä. Jakauma oli selkeä, 60% vastanneista tekee päivätyötä ja 40% vahtityötä.



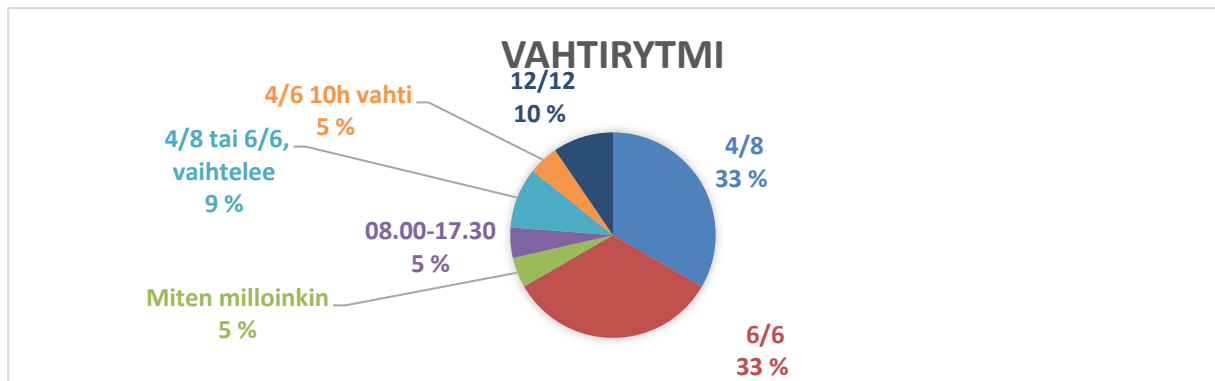
Taulukko 9 Työrytmi

Jos vastasit edeltävään vahtityö niin mikä on työrytmi (Aika töissä/aika vapaalla, ei mukaan lukien jäämisvuoroja)

Tämä kysymys tarkoitettiin vain vahtityötä tekeville ja tuloksista voi huomata, että vastausvaihtoehtojen suppeus hajautti vastauksia. Varsinaisina vaihtoehtoina olivat

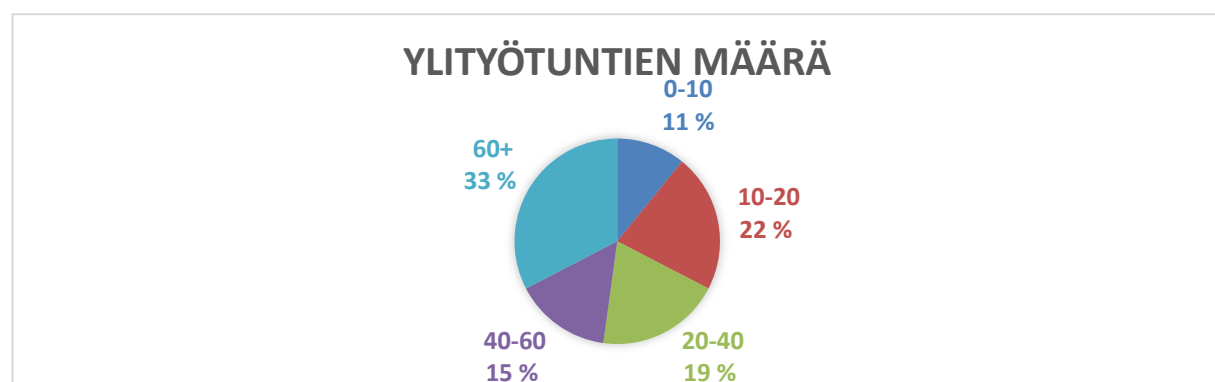
(töissä/vapaalla) 4/8 joka päti 33%:iin vastaajista ja 6/6 jonka osuus oli myös 33%. Kolmas vaihtoehto oli avoin johon, vastauksia olivat: 5% ”mitä milloinkin”, 5% ”8 -17.30” joka lukeutuu määritelmällisesti päivätyöhön eli vastaus kysymykseen ei ole validi, 9% ”4/8 tai 6/6 vaihtelee”, 5% ”4/6 10h vahti” ja 10% ”12/12”.

Taulukko 10 Vahtirytmii



Keskimääräinen ylityön määrä kuussa (yli 8h päivässä ylittävä aika)

Tehty ylityö ns. ”normaalin” työajan lisäksi on tätä kyselyä varten määritelty yli 8h päivässä ylittävä työaika. Erilaiset linjat ja eri tehtävät laivalla vaikuttavat merkittävästi tehdyn ylityön määrän mikä näkyy tasaisena jakaumana kysymyksen vastauksissa. Ylitöitä vastaajat tekivät kuussa seuraavanlaisesti: 0-10h/kk 11%, 10-20h/kk 22%, 20-40h/kk 19%, 40-60h/kk, 15%, 60+h/kk 33%.

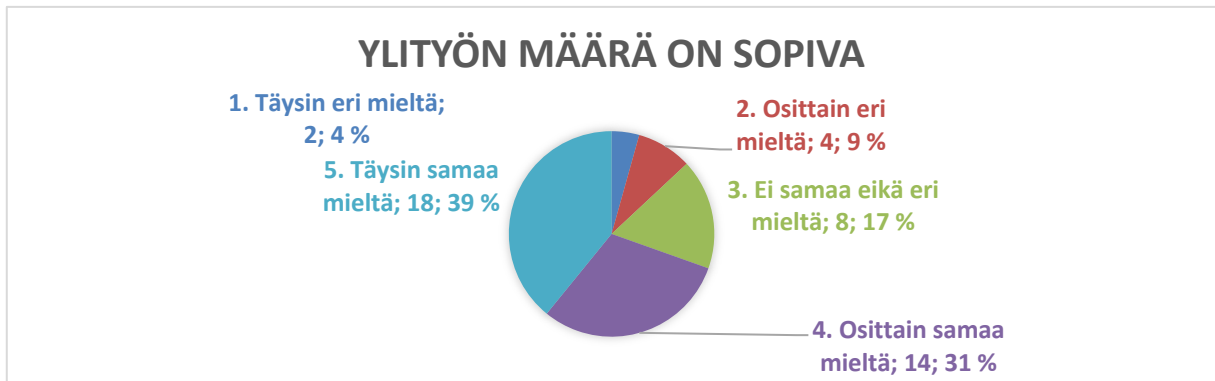


Taulukko 11 Ylityötuntien määrä

Ylityön määrä on sopiva

Kuten edellisessä kysymyksessä huomattiin tekevät monet varustamon työntekijät melko suuren määrän ylitöitä. Tämän kysymyksen tulos kuitenkin osoittaa, että suuri osa 39% pitää

tuntimäärää sopivana ja lähes yhtä suuri osa 31% pitää määrää sopivana. Täysin tyytymättömiä olivat 4% vastaajista ja melko tyytymättömiä 9%, Neutraalisti tuntimäärään suhtautui 17% vastaajista.



Taulukko 12 Ylityön määrä on sopiva

Ehdin palautumaan työaikojen välissä riittävästi

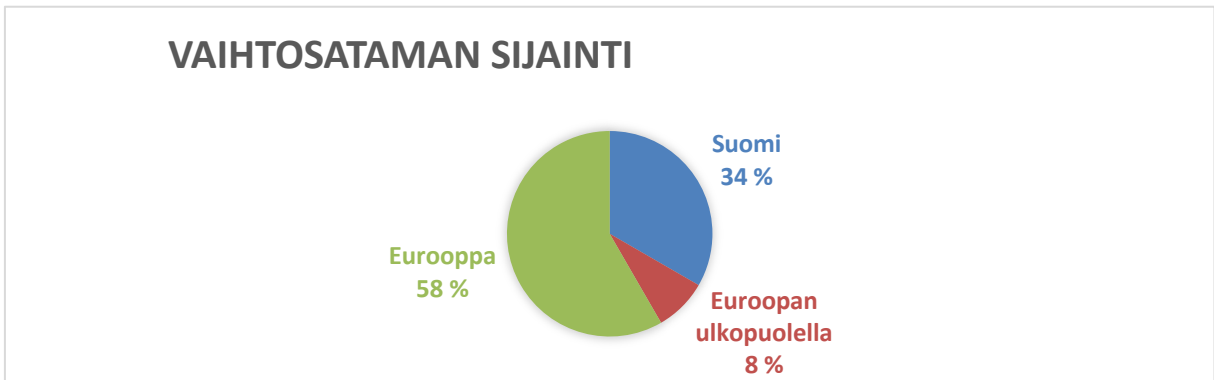
Kyseessä on tutkimus työhyvinvoinnista ja hyvinvoinnin kulmakiviä on riittävä lepo ja palautuminen. Levon saaminen työympäristössä, joka toimii koko ajan voi olla haastavaa. Kuitenkin enemmistö 44% pystyi palautumaan työaikojen välissä riittävästi, 23% enimmäkseen riittävästi, 17% ei ollut mitään mieltä, 8% osittain eri mieltä palautumisen ehtimisestä ja 8% täysin eri mieltä.



Taulukko 13 Ehdin palautumaan työaikojen välissä

Vaihtosatama sijainti

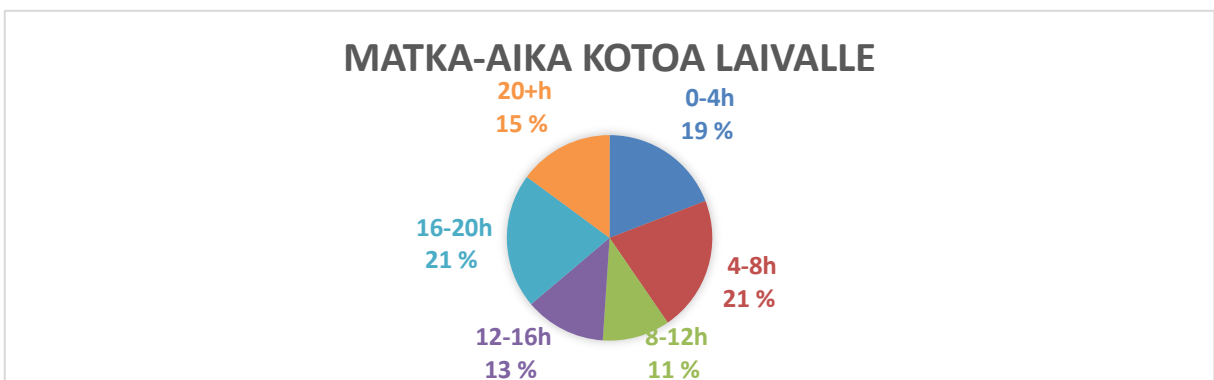
Linjaliikenteessä vaihtosatama on useimmiten sama, joten sitä voitiin tässä yhteydessä kysyä. Matkustaminen laivalle määrityy pitkälti sen mukaan, missä kohtaa linjaliikennettä on paras vaihtaa. Suurin osa vastaajista 58% vaihtaa Euroopassa, toiseksi suurin osa 34% suomessa ja loput 8% Euroopan ulkopuolella.



Taulukko 14 Vaihtosataman sijainti

Keskimääräinen matka-aika kotoa laivalle

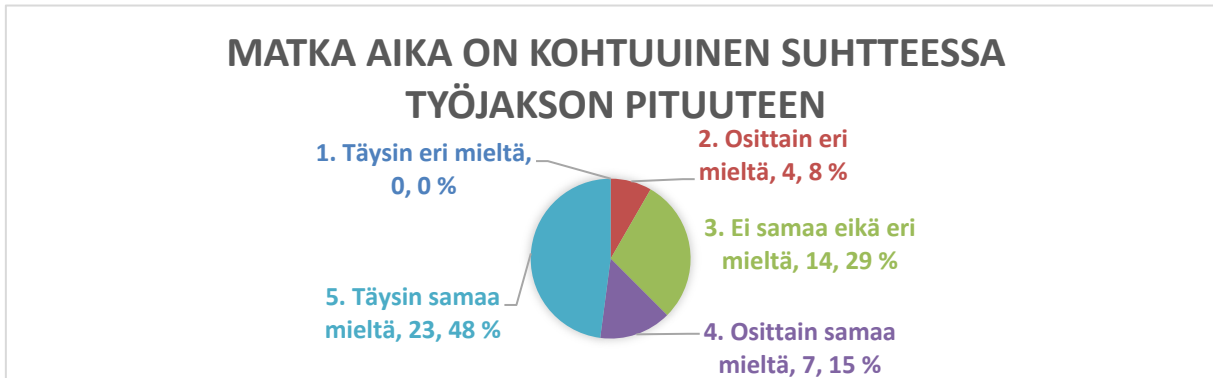
Matka-ajan kotoa töihin määräytyy pitkälti asuinpaikan ja vaihtosataman sijainnin perusteella. Matkustaminen on merkittävä osa merenkulkuammattia ja siihen menevä aika vaikuttaa paljon työssä viihtyvyyteen. Kyselyssä matkustusajat jakautuivat melko tasaisesti suurimmalla osalla kesti joko 0-4 tuntia 21% tai 16-20 tuntia 21%. Lopuilla matka töihin kesti 0-4 tuntia 19%, yli 20 tuntia 15%, 12-16 tuntia 13% tai 8-12 tuntia 11%.



Taulukko 15 Matka-aika laivalle

Matka-aika on kohtuullinen suhteessa työvuoron pituuteen

Matka ajan suhteessa työjakson pituuteen koki täysin kohtuulliseksi enemmistö eli 48% vastaajista, kohtuulliseksi 15%, ilman mielipidettä oli 29%, osittain kohtuuttomaksi koki 8% ja kenenkään mielestä matka-aika ei ollut täysin kohtuuton.



Taulukko 16 Matka-aika on kohtuullinen

Tämän osion tarkoitus oli kartoittaa varustamon työntekijöiden työaikoja, matka-aikoja ja tyytyväisyyttä niihin. Työssäolojakso on merenkulkuammattilille ominainen piirre koska työ vaatii laivalla läsnäoloa ilman mahdollisuutta poistua kotiin. Godby shippingillä on määritelty laivakohtaisesti työssäolojakson pituus, joka tulosten valossa näytti pitävän enemmistöllä vastaajia. Kuten aiemmin mainittu on varustamossa jouduttu Koronavirus pandemian aiheuttamien matkustusvaikeuksien takia muutamaan työjaksojen pituuksia ja viimeisin muutos on tehty vähän ennen kyselyn lähettämistä työntekijöille (13.9.2021). Vaikka työssäolojaksojen pituuksia on jouduttu muuttamaan mutta enemmistö työntekijöistä 67% oli täysin tai osittain samaa mieltä (taulukko 6) työssäolojakson sopivuudesta.

Työrytmi jakautui melko tasan vahtityötä ja päivätyötä tekeviin (taulukko 7). Työrytmi vaikuttaa paljon levon mahdollisuuksiin ja ylityön määrään. Palautumiseen laivaympäristössä liittyvät omat haasteensa mutta kuitenkin enemmistö vastaajista 67% oli täysin tai osittain samaa mieltä siitä, että he ehtivät palautumaan töiden välissä riittävästi (taulukko 11). On huomattava, että vastaajista 60% tekee päivätyötä, joka auttaa välttämään yöllä työskentelyn ja päivällä lepäämisen haittoja.

Ylityötä varustamon työntekijät tekevät vaihtelevia määriä, maltillisista 0-10h/kk suuriinkin määriin 60+h/kk. Kuitenkin 70% vastaajista oli täysin tai osittain samaa mieltä siitä, että ylityön määrä on sopiva (Taulukko 10).

Matkustaminen laivalle on merenkulkuammattissa välttämätöntä eikä ole lainakaan tavatonta, että matka voi olla pitkäkin. Tämän kyselyn tulosten mukaan varustamon sisällä

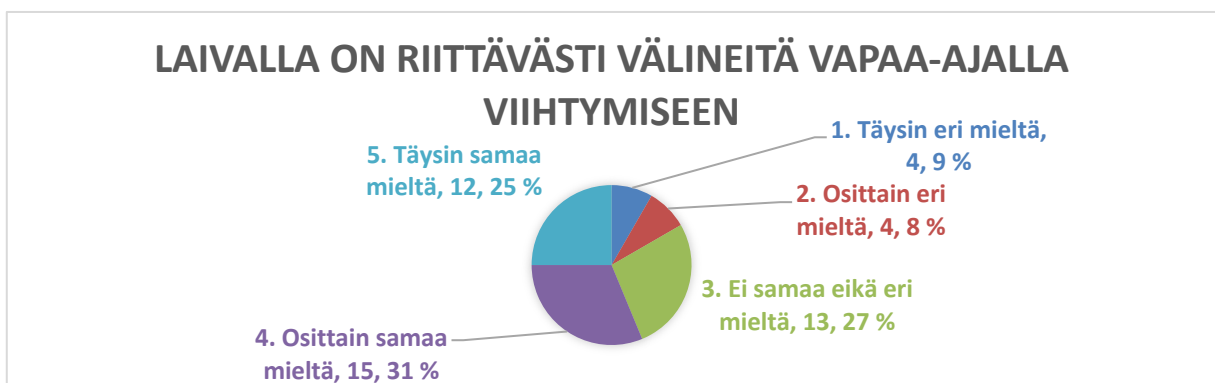
matkustusaika laivalle hajautuu melko paljon mikä varmasti ainakin osaltaan selittyy sillä, että vaihtosatamien sijainnit ovat melko hajanaisia. Vaikka hajontaa matka-ajoissa oli paljon (taulukko 13) oli enemmistö 92% täysin samaa mieltä, osittain samaa mieltä tai täysin ilman mielipidettä siitä, että matka-aika on suhteellinen työssäolojakson pituuteen.

7.3 Laivan varustelu ja viihtyvyys

Laivan varustelu vapaa-ajan viettoa varten on merkittävä tekijä työntekijöiden hyvinvointia varten, sillä työssäolojakson aikana lavalla vietetään sekä työaika että vapaa-aika. Siksi tämän osion tavoite oli kartoittaa mitä mieltä vastaajat ovat laivalla tarjolla olevista vapaa-ajan mahdollisuuksista ja laivan viihtyvyydestä.

Laivalla on riittävästi välineitä vapaa-ajalla viihtymiseen

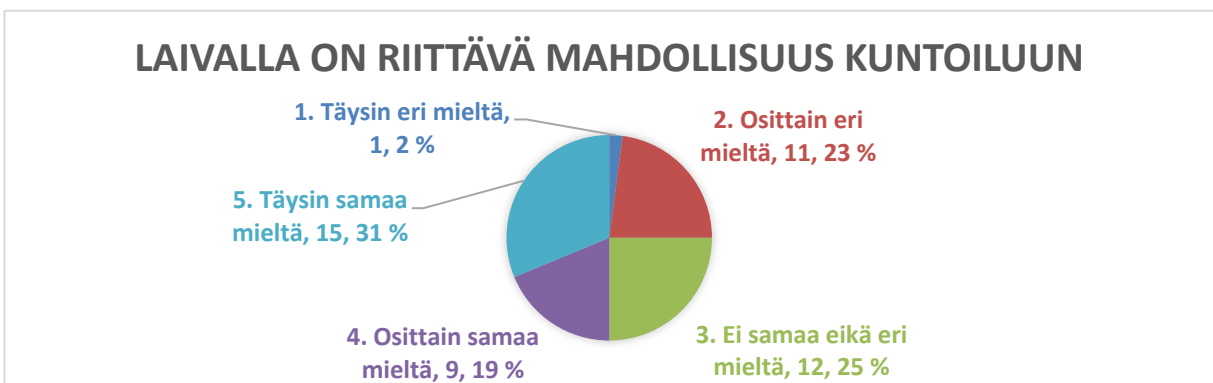
Välineillä vapaa-ajalla viihtymiseen tarkoitetaan tässä yhteydessä viihdykkeitä kuten elokuvia, pelejä, kirjoja ja muita sellaisia välineitä, joita voi käyttää itsensä viihdyttämiseen vapaa-ajalla. Väitteestä että välineitä on riittävästi 25% oli täysin samaa mieltä, 31% osittain samaa mieltä, 27% ei ollut mitään mieltä, 8% osittain eri mieltä ja 9% oli täysin eri mieltä.



Taulukko 17 Laivalla on riittävästi vapaa-ajan välineitä

Laivalla on riittävä mahdollisuus kuntoiluun

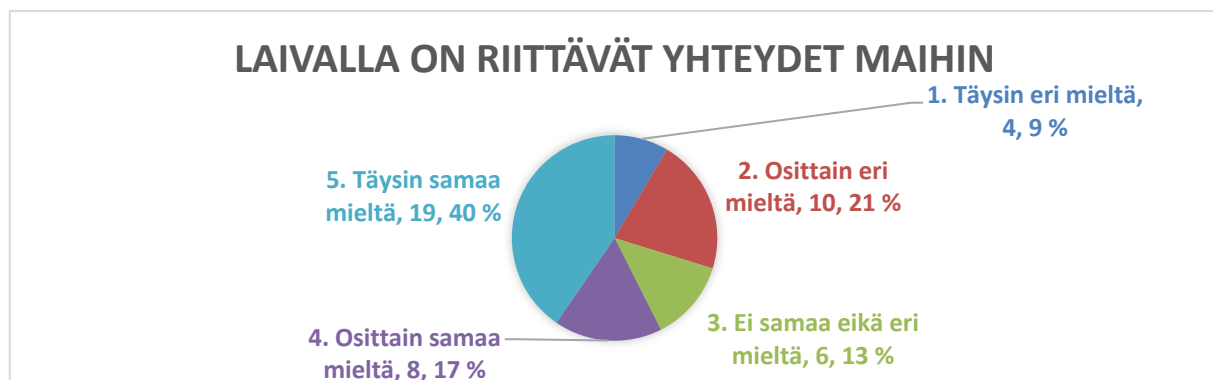
Kuntoilu on monelle tärkeä työkalu kehon ja mielen ylläpitoon ja sitä kautta työhyvinvointiin vaikuttava tekijä. Siksi esitettiin väite, että laivalla on riittävä mahdollisuus kuntoiluun josta 31% oli täysin samaa mieltä, 19% osittain samaa mieltä, 25% ei ollut mitään mieltä, 23% osittain eri mieltä ja 2% oli täysin eri mieltä.



Taulukko 18 Laivalla on riittävä mahdollisuus kuntoiluun

Laivalla on riittävät yhteydet maihin

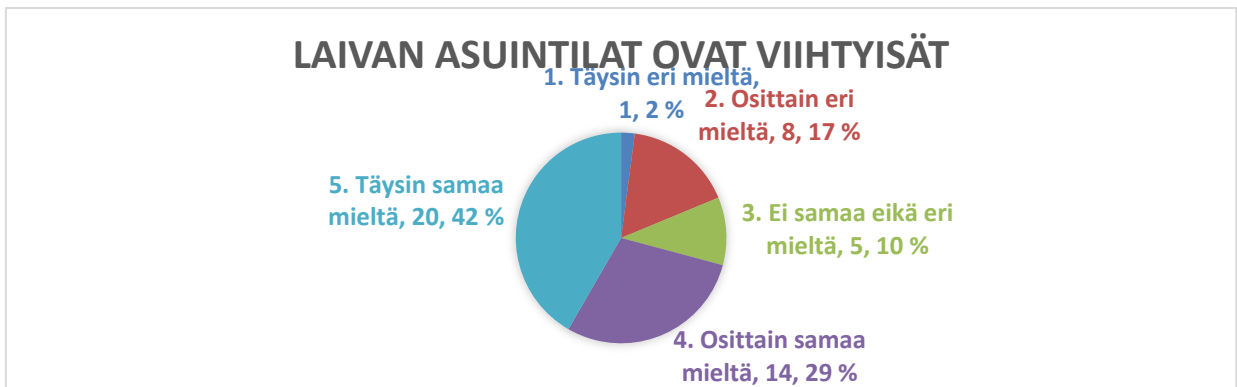
Kun merenkulkija lähtee töihin jää muu elämä maihin, joten hyvinvointia edistää mahdollisuus olla yhteydessä kotiin/maihin. 40% vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että laivalla on riittävät yhteydet maihin, 17% oli osittain samaa mieltä, 13% ei ollut mitään mieltä, 21% oli osittain eri mieltä ja 9% oli täysin eri mieltä.



Taulukko 19 Laivalla on riittävät yhteydet maihin

Laivan asuintilat ovat viihtyisät

Asuintulojen viihtyisyys on kytköksissä yleiseen viihtyvyyteen laivassa. ”Laivan asuintilat ovat viihtyisät” väitteestä täysin samaa mieltä oli vastaajista 42%, osittain samaa mieltä 29%, ei mitään mieltä 10%, osittain eri mieltä 17% ja täysin eri mieltä 2%.



Taulukko 20 Laivan asuintilat ovat viihtyisät

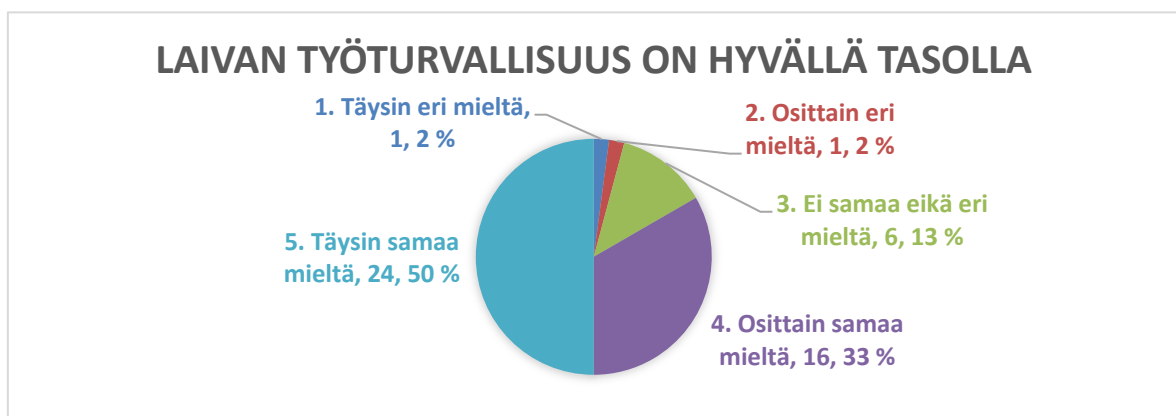
Laivan varustelu ja viihtyvyys kytkeytyvät suoraan mahdollisuuksiin viihtyä töissä työajan ulkopuolella, joka voi olla suurin osa vuorokaudesta. Varustelu ja viihtyvyys ovat myös asioita joihin varustamo pystyy vaikuttamaan konkreettisesti halutessaan. Suomessa varustamoja ja merenkulkijoita tukee myös MEPA (meripalvelu) joka toimittaa laivoille viihdykettä. Godby Shippingin laivojen keski-ikä on 24 vuotta, joka varmasti vaikuttaa jo osaltaan laivojen sisutuksen viihtyisyyteen. Miehistön tilojen hyvästä hoidosta kuitenkin kertoo se että 71% vastaajista oli sitä mieltä, että laivan tilat ovat viihtyisät tai todella viihtyisät (taulukko 18). Yhteydenpitovälineistöä maihin on myös pidetty ajan tasalla sillä 57% vastaajista oli täysin tai osittain samaa mieltä siitä, että yhteydet maihin ovat. 30% vastaajista oli kuitenkin eri tai täysin eri mieltä yhteyksien riittävydestä, joten parannettavaakin on (taulukko 17). Mahdollisuus kuntoiluun oli 50%:n mielestä hyvällä tasolla ja 23% koki siinä olevan parantamisen varaa. Verrattain suuri osa vastaajista 25% ei ollut mitään mieltä mikä osaltaan selittyy sillä, etteivät kaikki halua harrastaa liikuntaa laivalla ollessaan tai eivät tarvitse siihen erikseen välineitä varustamon puolesta (taulukko 16). ”Laivalla on tarpeeksi välineitä vapaa-ajalla viihtymiseen” jakoi väitteenä mielipiteitä suuren osan 27% ollessa asiasta neutraaleja. Enemmistö oli kuitenkin täysin 25% tai osittain 31% samaa mieltä.

7.4 Työturvallisuus

Tämän osion tarkoitus on saada kuvaa työntekijöiden mielipiteistä varustamon työturvallisuuden tasosta ja siihen suhtautumisesta. Turvallinen työympäristö on tärkeä tekijä hyvinvointiin ja erityisen tärkeä on tunne siitä, että turvallisuus otetaan vakavasti.

Laivan työturvallisuus on hyvällä tasolla

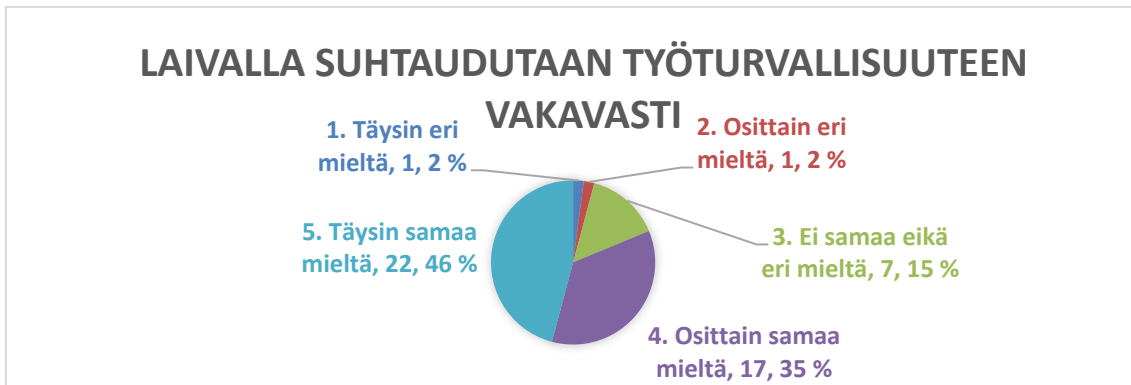
Tämä kysymys on varsin laaja mutta antaa karkean kuvan vastaajien näkemyksestä siitä miten turvallinen heidän työympäristönsä on. 50% vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että työturvallisuus on hyvällä tasolla, 33% oli osittain samaa mieltä, 13% ei ollut mitään mieltä, 2% oli osittain eri mieltä ja 2% täysin eri mieltä.



Taulukko 21 Työturvallisuus on hyvällä tasolla

Laivalla suhtaudutaan työturvallisuuteen vakavasti

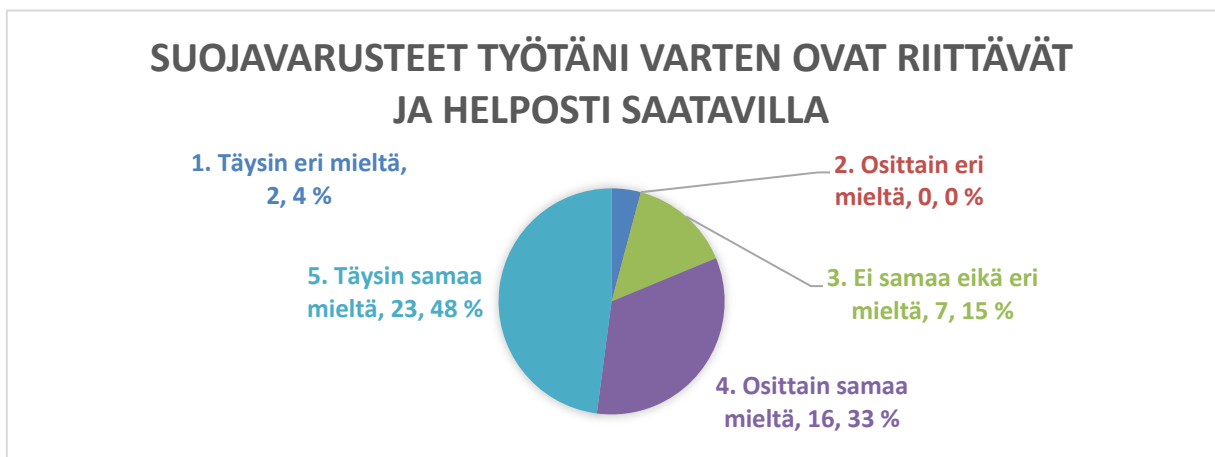
Tämä kysymys on melko tunnepohjainen mutta tärkeä indikaattori siitä, miten työntekijät kokevat työturvallisuuteen suhtauduttavan laivoilla. 46% vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että työturvallisuuteen suhtaudutaan vakavasti, 35% oli osittain samaa mieltä, 15% ei ollut mitään mieltä, 2% osittain eri mieltä ja 2% täysin eri mieltä.



Taulukko 22 Työturvallisuuden suhtaudutaan vakavasti

Suojavarusteet työtäni varten ovat riittävät ja helposti saatavilla

Suojavarusteet ovat oleellinen osa työturvallisuutta ja niiden saatavuus tarvittaessa on suuri tekijä siihen, käytetäänkö varusteita yleensäkin. Toteamukseen ”suojavarusteet työtäni varten ovat riittävät ja helposti saatavilla” vastasi vastaajista olevansa täysin samaa mieltä 48%, osittain samaa mieltä 33%, ei mitään mieltä 15%, osittain eri mieltä 0% ja täysin eri mieltä 4%.



Taulukko 23 Suojavarusteet työtäni varten ovat riittävät

Työturvallisuus ja kokemus siitä, että turvallisuuden suhtaudutaan vakavasti vaikuttaa merkittävästi henkiseen hyvinvointiin ja sitä myötä työhyvinvointiin. Turvallisuuden voidaan vaikuttaa konkreettisesti panostamalla suojavarusteisiin. Myös työpaikkakulttuurissa on tärkeää luoda ilmapiiri missä omaan ja muiden turvallisuuteen

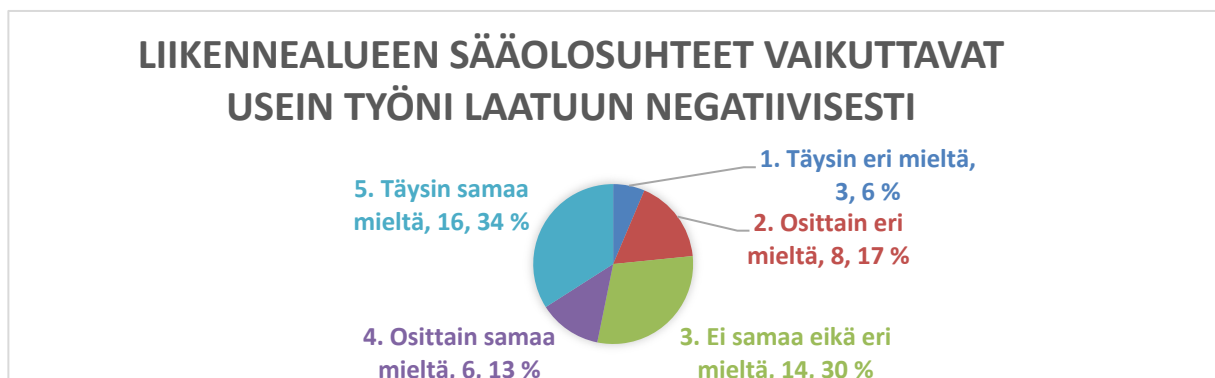
suhtaudutaan vakavasti. Mahdollisiin turvallisuuspuutteisiin on oltava kaikilla työntekijöillä mahdollisuus puuttua ja raportoida. Yleisellä tasolla 83% oli täysin tai osittain samaa mieltä siitä, että laivan työturvallisuus on hyvällä tasolla (Taulukko 19). Vastaajien mielestä työturvallisuuteen suhtauduttiin myös vakavasti. 46% vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että laivalla suhtaudutaan työturvallisuuteen vakavasti ja 35% oli osittain samaa mieltä (taulukko 20). Suhtautumista turvallisuuteen kuvastaa myös vastaukset väittämään ” Suojavarusteet työtäni varten ovat riittävät ja helposti saatavilla” josta täysin samaa mieltä oli 48% prosenttia vastaajista ja osittain samaa mieltä 33% (taulukko 21). Jokaisessa tämän osion väittämistä oli myös joku, joka oli täysin eri mieltä väittämien kanssa. Yhden vastaajan (2% kaikista) näkemys voi olla kyseenalaistettavissa mutta se, toimikoon muistutuksena siitä, että mitä tulee työturvallisuuteen niin parannettavaa on aina.

7.5 Ympäristö

Ympäristötekijät ovat laivatyössä erityisesti kannella voimakkaasti läsnä. Ne myös vaikuttavat laivaan kokonaisuudessaan liikkeenä, jonka vaikutuksen tuntuvat laivan sisä-, ja ulkotiloissa. Tämän osion tarkoitus oli selvittää Miten liikennealueiden ympäristöt vaikuttavat erinäisiin hyvinvointiin vaikuttaviin tekijöihin.

Liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat usein työni laatuun negatiivisesti

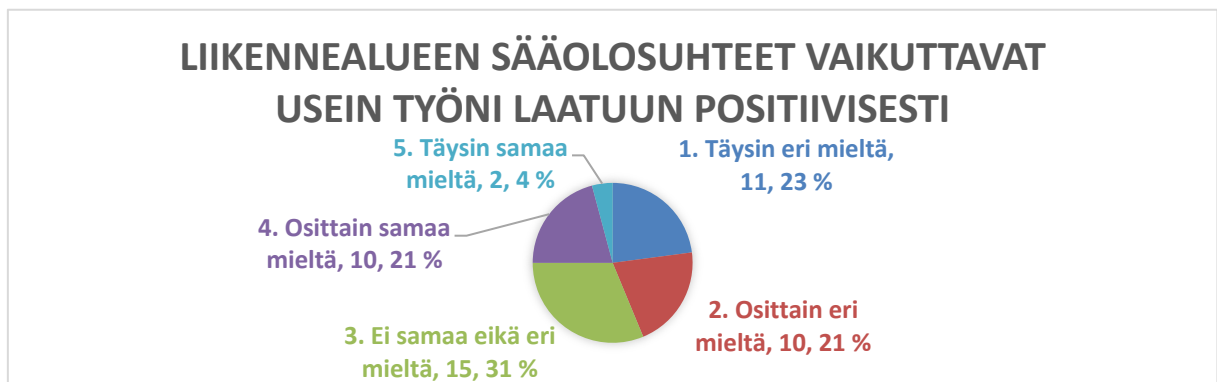
Sääolosuhteet ovat suurin vaikuttava ympäristön tekijä, tällä kysymyksellä kartoitettiin sen kokonaisvaikutelman negatiivisesti työn laatuun. 34% vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat usein työn laatuun negatiivisesti, 13% oli osittain samaa mieltä, 30% ei ollut mitään mieltä, 17% osittain eri mieltä ja 6% täysin eri mieltä.



Taulukko 24 Sääolosuhteet vaikuttavat työhöni negatiivisesti

Liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat usein työni laatuun positiivisesti

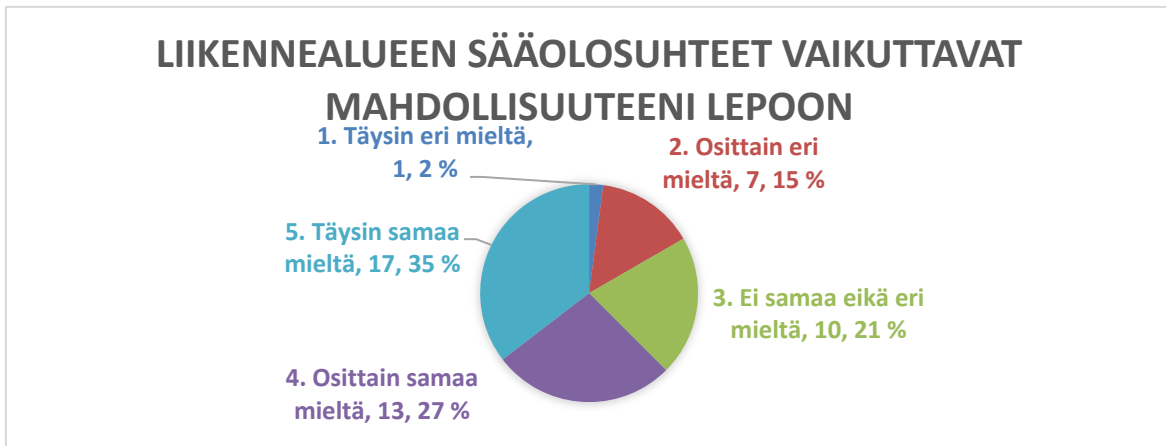
Sääolosuhteet ovat suurin vaikuttava ympäristön tekijä, tällä kysymyksellä kartoitettiin sen kokonaisvaikutelman positiivisesti työn laatuun. 4% vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat usein työn laatuun positiivisesti, 21% oli osittain samaa mieltä, 31% ei ollut mitään mieltä, 21% osittain eri mieltä ja 4% täysin eri mieltä.



Taulukko 25 Sääolosuhteet vaikuttavat työhöni positiivisesti

Liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteeni lepoon

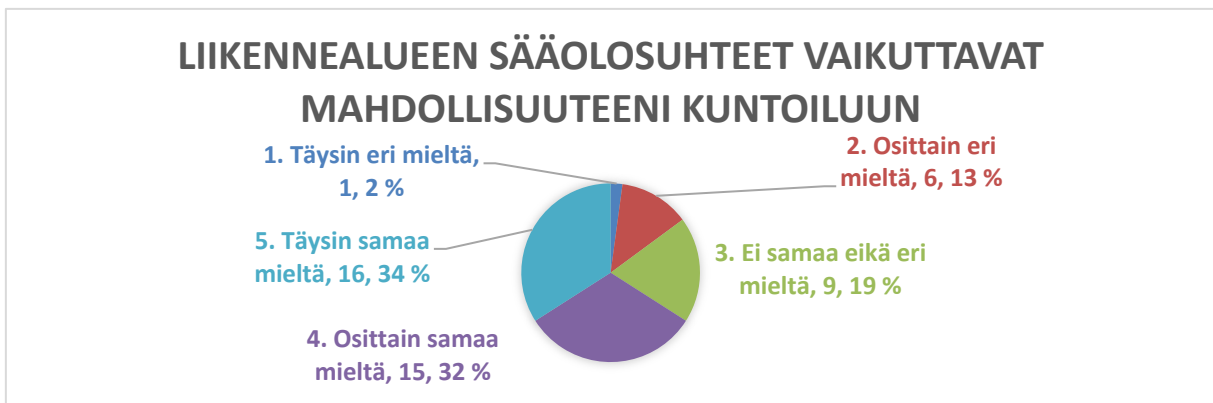
Sääolosuhteet erityisesti laivan voimakas liike voi vaikuttaa lepoon tekemällä punkassa pysymisen fyysisesti vaikeaksi. 35% vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteen levätä, 27% oli osittain samaa mieltä, 21% ei ollut mitään mieltä, 15% osittain eri mieltä ja 2% täysin eri mieltä.



Taulukko 26 Sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteeni lepoon

Liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteeni kuntoiluun

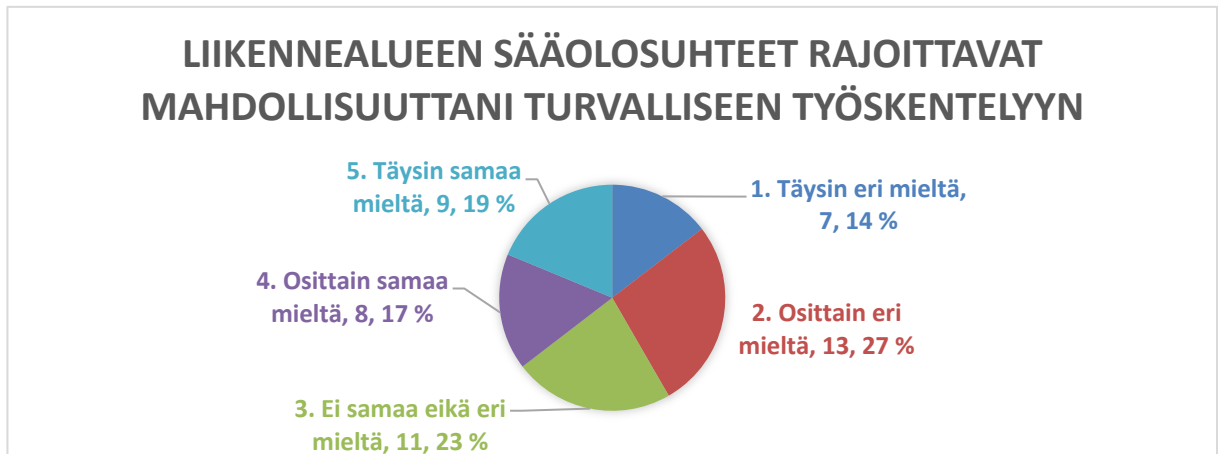
Kuntoilu liikkuvalla alustalla voi olla hyvinkin haasteellista varsinkin, jos harrastaa kuntosalilla käyntiä painoilla. Sääolosuhteet saattavat vaikuttaa muihinkin kuntoilumuotoihin. Kuntoilun mahdollisuuden vaikutuksista 34% oli täysin samaa mieltä, 32% osittain samaa mieltä, 19% ei mielipidettä, 13% osittain eri mieltä ja 2% täysin eri mieltä.



Taulukko 27 Liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteeni kuntoiluun

Liikennealueen sääolosuhteet rajoittavat mahdollisuuttani turvalliseen työskentelyyn

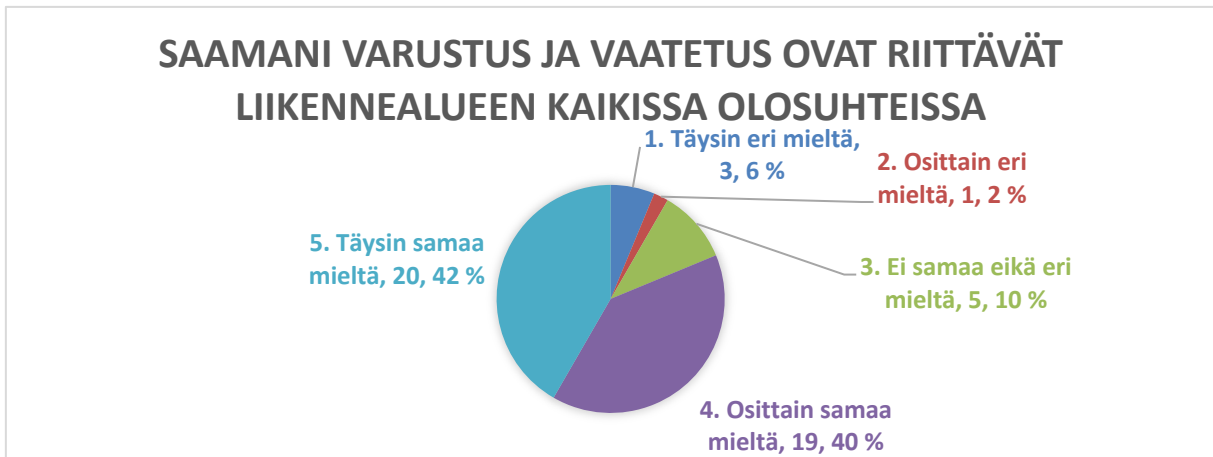
Sääolosuhteet voivat luoda haasteita turvalliseen työskentelyyn. Täysin samaa mieltä siitä, että liikennealueen sääolosuhteet mahdollisuutta turvalliseen työntekoon oli 19% vastaajista, osittain samaa mieltä 17%, ei sama eikä eri mieltä 23%, Osittain eri mieltä 27%, täysin eri mieltä 14%.



Taulukko 28 Liikennealueen sääolosuhteet rajoittavat turvallista työskentelyä

Saamani varustus ja vaatetus ovat riittävät liikennealueen kaikissa olosuhteissa

Työnantaja on velvollinen tarjoamaan työntekijälle suojavarustuksen ja vaatetuksen, tarvittava varustus eri ilmastoissa on hyvin erilainen, siksi tähän kysymykseen on tarkennettu varustuksen ja vaatetuksen riittävyys liikennealueen kaikissa olosuhteissa. Täysin samaa mieltä väittämästä oli 42% vastaajista, osittain samaa mieltä 40%, ei samaa eikä eri mieltä 10%, osittain eri mieltä 2% ja täysin eri mieltä 6%.



Taulukko 29 Saamani vaatetus ja varustus ovat riittävät

Ympäristöolosuhteet ovat merenkulussa välttämätön paha tai hyvä. Ympäristö on terminä laaja ja sen tutkiminen laivan näkökulmasta on haastavaa johtuen laivan luonteesta liikkuvana alustana. Tässä tutkimuksessa voitiin kuitenkin kysyä vastaajan liikennealueesta sillä kyselyyn vastaajat toimivat linjaliikenteessä eli toiminta-alue pysyy samana pitkän aikaa. Alueet toki ovat eri kokoisia laivakohtaisesti ja vaihtelua esiintyy. Liikennealueen vaikutuksista on vaikea tämän kyselyn perusteella vetää linjaa siitä ovatko vaikutukset työn laatuun useammin negatiivisia vai positiivisia hajauma molemmissa toteamuksissa oli suurta (taulukot 22 ja 23).

Liikennealueiden sääolosuhteiden vaikutus oli tämän kyselyn mukaan suurempi mahdollisuuksissa lepoon ja kuntoiluun. Suuri osa vastaajista oli täysin samaa mieltä 34% tai osittain samaa mieltä 27% siitä, että liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteen saada lepoa (Taulukko 24). Lähes sama tilanne oli kysyttäessä mahdollisuutta kuntoiluun 34% oli täysin samaa mieltä ja 32% osittain samaa mieltä siitä, että liikennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteen kuntoilla (Taulukko 25).

Liikennealueen sääolosuhteiden rajoittamista mahdollisuuteen työskennellä turvallisesti kysyttiin ja vastaukset siihen olivat melko hajanaiset. Tulos voi johtua monesta asiasta mutta suurimpana vaikuttajana hajontaan on varmasti ero vastaajien työtehtävissä, liike ja sääolosuhteet eivät välttämättä tee kaikista töistä epäturvallisempia, vaikka tekisi niistä vaikeampia. Vaikka osa koki olosuhteiden tekevän turvallisesta työskentelystä vaikeampaa, oli kuitenkin enemmistö täysin samaa 42% tai osittain samaa 40% mieltä siitä, että tarjottu varustus ja vaatetus ovat riittävät liikennealueen kaikissa olosuhteissa.

8 Kriittinen tarkastelu

Tutkimus tuotti hyvää yleistietoa Godby shipping- varustamon työntekijöiden tyytyväisyydestä eri laivoilla ja linjoilla. Koska kyseylä jouduttiin rajaamaan vastaamaan tarkoitusta lopputyönä, oli tutkimuksen tulos vasta pintaraapaisu siihen mitä on työtyytyväisyys ja mitkä asiat siihen vaikuttavat. Tavoite oli saada kuva siitä, miten varustamon laivahenkilökunnan työhyvinvointi eroaa eri laivoilla ja eri olosuhteissa. Tutkimuksessa esiteltiin eri linjat ja niiden tuomat haasteet sekä vastaajilta kysyttiin missä he työskentelevät. Kyselyn suunnittelu kuitenkin jäi osittain vajaaksi tavoitellun tuloksen saamiseksi. Kyselyssä oli oikeita kysymyksiä mutta kirjottajana en huomannut tarpeeksi ajoissa, miten tutkimusasettelu ja vastaajien henkilöllisyyden suojaaminen tulevat pelaamaan yhteen. Voidakseni tutkia tuloksia enemmän laivakohtaisesti olisi pitänyt yrittää aktiivisemmin saada lisää vastauksia, lopullinen määrä vastaajia oli sen verran pieni, että anonymiteetti olisi helposti kärsinyt. Erityisesti kun tietyistä laivoista oli vain 1-3 vastaajaa olisi heidät perustietojen avulla ollut helppo henkilöidä eikä se olisi eettisesti perusteltua. Uskon että avoin kaksisuuntainen kommunikaatio varustamon sekä laivahenkilöstön välillä on ensiarvoisen tärkeää mutta päätös kommunikoida varustamon suuntaan on oltava henkilöiden oma ei minun. Uskon ja toivon että kysely antoi työntekijöille mahdollisuuden kertoa työtyytyväisyydestään vapaasti ja että varustamo saa tulosten myötä läpileikkauksen työntekijöiden työtyytyväisyydestä.

9 Hakemisto

Kuvat:

KUVA 1 M/V MISIDA (GODBY SHIPPING 2021)	10
KUVA 2 MISTRAL (GODBY SHIPPING 2021)	11
KUVA 3 LINK STAR (GODBY SHIPPING 2021)	12
KUVA 4 M/V BALTIC BRIGHT (GODBY SHIPPING 2021)	13
KUVA 5. M/V MIDAS (GODBY SHIPPING 2021)	14

Taulukot

TAULUKKO 1 LAIVAHENKILÖSTÖN RAKENNE M/V MISANA, M/V MISIDA JA M/V MISTRAL	8
TAULUKKO 2 LAIVAHENKILÖSTÖN RAKENNE M/V LINK STAR, M/V MIMER JA M/V MIDAS	9
TAULUKKO 3 OSASTO	15
TAULUKKO 4 TYÖVUOSIA GODBY SHIPPINGILLÄ	16
TAULUKKO 5 ASUINPAIKKA	17
TAULUKKO 6 LAIVA	17
TAULUKKO 7 TYÖSSÄOLOJAKSO KESKIMÄÄRIN	18
TAULUKKO 8 TYÖSSÄOLOJAKSO ON SOPIVA	19
TAULUKKO 9 TYÖRYTMI	19
TAULUKKO 10 VAHTIRYTMİ	20
TAULUKKO 11 YLITYÖTUNTIEN MÄÄRÄ	20
TAULUKKO 12 YLITYÖN MÄÄRÄ ON SOPIVA	21
TAULUKKO 13 EHDIN PALAUTUMAAN TYÖAIKOJEN VÄLISSÄ	21
TAULUKKO 14 VAIHTOSATAMAN SIJAINTI	22
TAULUKKO 15 MATKA-AIKA LAIVALLE	22
TAULUKKO 16 MATKA-AIKA ON KOHTUULLINEN	23
TAULUKKO 17 LAIVALLA ON RIITTÄVÄSTI VAPAA-AJAN VÄLINEITÄ	24
TAULUKKO 18 LAIVALLA ON RIITTÄVÄ MAHDOLLISUUS KUNTOILUUN	25
TAULUKKO 19 LAIVALLA ON RIITTÄVÄT YHTEYDET MAIHIN	25
TAULUKKO 20 LAIVAN ASUINTILAT OVAT VIIHTYISÄT	26
TAULUKKO 21 TYÖTURVALLISUUS ON HYVÄLLÄ TASOLLA	27
TAULUKKO 22 TYÖTURVALLISUUTEEN SUHTAUDUTAAN VAKAVASTI	28

TAULUKKO 23 SUOJARUUSTEET YÖTÄNI VARTEN OVAT RIITTÄVÄT	28
TAULUKKO 24 SÄÄOLOSUHTEET VAIKUTTAVAT TYÖHÖNI NEGATIIVISESTI	30
TAULUKKO 25 SÄÄOLOSUHTEET VAIKUTTAVAT TYÖHÖNI POSITIIVISESTI	30
TAULUKKO 26 SÄÄOLOSUHTEET VAIKUTTAVAT MAHDOLLISUUTEENI LEPOON	31
TAULUKKO 27 LIIKENNEALUEEN SÄÄOLOSUHTEET VAIKUTTAVAT MAHDOLLISUUTEENI KUNTOILUUN	31
TAULUKKO 28 LIIKENNEALUEEN SÄÄOLOSUHTEET RAJOITTAVAT TURVALLISTA TYÖSKENTELYÄ	32
TAULUKKO 29 SAAMANI VAATETUS JA VARUSTUS OVAT RIITTÄVÄT	33

10 Lähteet

Partonen, T.2021 *Unettomuus* Duodecim Terveyskirjasto

<https://www.terveyskirjasto.fi/dlk00534>

Oikeusministeriö. Finlex. Merityöaikalaki 296/1976

Grech, M. 2015. *Human performance and limitations for mariners*, London: The nautical institute

Karim L., Kettunen J., Kuparinen N. 2021, *Pidä huolta itsestäsi*. Opinnäytetyö, Sairaanhoidajan koulutusohjelma, LAB-ammattikorkeakoulu.

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/355864/Karim_Kettunen_Kuparinen.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Oikeusministeriö. Finlex. Työaikalaki 872/2009

Kaipnen A. 2015, *Työhyvinvointia tukevat tekijät merenkulun ammatissa*. Opinnäytetyö, Hoitotyön koulutusohjelma, Terveystieteiden tutkimuskeskus, KYAMK

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/90489/Kaipinen_Anna.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Haavisto S., Kallunki V., Kirvesniemi T, Korpivaara L., Lehtonen O., Oravasaari T., Pekkola J. 2014 *Stay Onboard*. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

https://www.merimieselakekassa.fi/docs/default-source/tutkimukset-2/kyamk-stay-onboard---suomalaisten-merenkulkijoiden-pysyminen-ja-lahteminen-merityössä.pdf?sfvrsn=6cdd92bc_6

Teperi A-M., Puro V., Perttula P., Ratilainen H., Tikkaja M., Miilunpalp P., Sihvola M. 2016, *Merenkulun turvallisuuskulttuurin arviointi ja kehittäminen – parempaa turvallisuutta inhimillisten tekijöiden hallinnalla*. Helsinki: Työterveyslaitos

Oikeusministeriö. Finlex. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä. 1686/2009

Weatherspark.com

<https://weatherspark.com/s/28429/1/Average-Summer-Weather-in-Philipsburg-Sint-Maarten#Sections-Temperature>

Godby Shipping 2021 *Employee information 6.6.1 edition 8*, Marienhamn: Godby Shipping ab.

Godby shipping 2021, <https://www.godbyshipping.fi/en/fleet>

Liitteet

Liite 1. Kysely suomeksi

Kysely Godby Shippingin laivahenkilöstölle

*Pakollinen

Perustiedot

1.

Osasto *

Kansipäällistö

Konepäällistö

Miehistö

2.

Vuosia työskennellyt Godbyllä *

0-2

2-4

4-6

6-8

8-10

10+

3.

Asuinpaikkani on

Manner Suomi

Ahvenanmaa

Ruotsi

Viro

Muu:

4.

Millä laivalla työskentelet?

Misida

Misana

Mistral

Midas

Mimer

Link Star

Baltic Bright

Työaika/työmatka

Valitse asteikolta mielipidettäsi parhaiten kuvaava luku.

1=täysin eri mieltä, 2=jokseenkin eri mieltä, 3=ei samaa eikä eri mieltä, 4=jokseenkin samaa mieltä,

5=täysin samaa mieltä

5.

Miten pitkä työssäolojaksosi on keskimäärin?

2-3 viikkoa

4-5viikkoa

6-7 viikkoa

8-9 viikkoa

Muu:

6.

Työssäolojakson pituus on mielestäni sopiva

Täysin eri mieltä 1

2

3

4

5 Täysin samaa mieltä

7.

Työrytmini on

Vahtityö

Päivätyö (Työ tehdään pääsääntöisesti 06.00-23.59 välisenä aikana)

8.

Jos vastasit edeltävään vahtityö niin mikä on työrytmisi (Aika töissä/aika vapaalla, ei mukaanlukien jäämisvuoroja)

4/8 6/6 Muu:

9.

Keskimääräinen ylityön määrä kuussa (yli 8h päivässä ylittävä aika)

0-10 10-20 20-40 40-60 60+

10.

Ylityön määrä on sopiva

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

11.

Ehdin palautumaan työaikojen välissä riittävästi

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

12.

Vaihtosataman sijainti

Suomi Eurooppa Euroopan ulkopuolella

13.

Keskimääräinen matka-aika kotoa laivalle

0-4h 4-8h 8-12h 12-16h 16-20h 20+h

14.

Matka-aika on kohtuullinen suhteessa työvuoron pituuteen

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

Laivan varustelu ja viihtyvyys

Valitse asteikolta mielipidettäsi parhaiten kuvaava luku.

1=täysin eri mieltä, 2=jokseenkin eri mieltä, 3=ei samaa eikä eri mieltä, 4=jokseenkin samaa mieltä, 5=täysin samaa mieltä

15.

Laivalla on riittävästi välineitä vapaa-ajalla viihtymiseen

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

16.

Laivalla on riittävä mahdollisuus kuntoiluun

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

17.

Laivalla on riittävät yhteydet maihin

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

18.

Laivan asuintilat ovat viihtyisät

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

Työturvallisuus

Valitse asteikolta mielipidettäsi parhaiten kuvaava luku.

1=täysin eri mieltä, 2=jokseenkin eri mieltä, 3=ei samaa eikä eri mieltä, 4=jokseenkin samaa mieltä,

5=täysin samaa mieltä

19.

Laivan työturvallisuus on hyvällä tasolla

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

20.

Laivalla suhatudutaan työturvallisuuteen vakavasti

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

21.

Suojavarusteet työtani varten ovat riittävät ja helposti saatavilla

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

Ympäristö

Valitse asteikolta mielipidettäsi parhaiten kuvaava luku.

1=täysin eri mieltä, 2=jokseenkin eri mieltä, 3=ei samaa eikä eri mieltä, 4=jokseenkin samaa mieltä,

5=täysin samaa mieltä

22.

Likennealueen sääolosuhteet vaikuttavat usein työni laatuun negatiivisesti

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

23.

Likennealueen sääolosuhteet vaikuttavat usein työni laatuun positiivisesti

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

24.

Likennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteeni lepoon

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

25.

Likennealueen sääolosuhteet vaikuttavat mahdollisuuteeni kuntoiluun

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

26.

Likennealueen sääolosuhteet rajoittavat mahdollisuuttani turvalliseen työskentelyyn

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

27.

Saamani vaatetus ja varustus ovat riittävät liikennealueen kaikissa olosuhteissa

Täysin eri mieltä 1 2 3 4 5 Täysin samaa mieltä

28.

Muu palaute tai kehitysehdotus

Liite 2. Kysely ruotsiksi

Enkät för sjöpersonal på Godby Shipping

*Obligatorisk

Grundinformation

1.

Uppdrag *

Däcksbefäl Maskinbefäl Manskap

2.

År på Godby Shipping *

0-2 2-4 4-6 6-8 8-10 10+

3.

Jag bor i

Finland fastland Åland Sverige Estland Annat:

4.

Vilken fartyg jobbar du på?

Misida Misana Mistral Midas Mimer Link Star
Baltic Bright

Arbets tid/arbetsresa

Välj den alternativ som bäst beskriver din åsikt.

1=Helt om annan åsikt, 2= Delvis om annan åsikt, 3=Ingen åsikt, 4=Delvis om samma åsikt 5=Helt om samma åsikt

5.

Hur lång är din avlösning I medeltal?

2-3 veckor 4-5 veckor 6-7 veckor 8-9 veckor Annat:

6.

Avlösningen är passlig

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

7.

Arbetsrutinen ombord är

Vakt Dagarbete (Arbeten sker mest mellan 06.00-23.59)

8.

Ifall du valde vakt, hurdan vaktsystem har du? (tid på vakt/tid i frivakt, stopptörnerna inte medräknad)

4/8 6/6 Annat:

9.

I medeltal hur många timmar övertid jobbar du per månad? (Tid över 8 timmar per dag.)

0-10 10-20 20-40 40-60 60+

10.

Mängden övertid är passlig

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

11.

Jag hinner vila tillräckligt mellan arbetstiderna

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

12.

Position av bytेशamnen

Finland Europa Utanför Europa

13.

Resetid från hem till fartyget

0-4h 4-8h 8-12h 12-16h 16-20h 20+h

14.

Resetiden är rimlig i förhållande med avlösningstiden

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

Fartygets utrustning och bekvämhet

Välj den alternativen som bäst beskriver din åsikt.

1=Helt om annan åsikt, 2= Delvis om annan åsikt, 3=Ingen åsikt, 4=Delvis om samma åsikt 5=Helt om samma åsikt

15.

Fartyget har tillräckligt med utrustning för att njuta om fritid

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

16.

Fartyget har tillräckligt med möjligheter för träning

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

17.

Fartyget har tillräckligt bra kommunikationsmedel till land

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

18.

Bostadsområden ombord är trivsamma

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

Arbetssäkerhet

Välj den alternativen som bäst beskriver din åsikt.

1=Helt om annan åsikt, 2= Delvis om annan åsikt, 3=Ingen åsikt, 4=Delvis om samma åsikt 5=Helt om samma åsikt

19.

Arbetssäkerhet ombord är på en bra nivå

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

20.

Säkerhet ombord tas allvarligt

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

21.

Säkerhetsutrustning för mitt jobb är tillräcklig och jag har bra tillgång till dom

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

Miljö

Välj den alternativen som bäst beskriver din åsikt.

1=Helt om annan åsikt, 2= Delvis om annan åsikt, 3=Ingen åsikt, 4=Delvis om samma åsikt 5=Helt om samma åsikt

22.

Väderförhållanden på mitt trafikområde påverkar ofta mitt arbetande negativt

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

23.

Väderförhållanden på mitt trafikområde påverkar ofta mitt arbetande positivt

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

24.

Väderförhållanden på trafikområden påverkar till min möjlighet för vila

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

25.

Väderförhållanden på trafikområden påverkar möjligheten för att träna

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

26.

Väderförhållanden på trafikområden begränsar möjligheter till säker arbete

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

27.

Kläderna och utrustningen jag får räcker till i alla väderförhållanden på trafikområden

Helt om annan åsikt 1 2 3 4 5 Helt om samma åsikt

28.

Annan feedback eller förslag för utveckling

Liite 3. Kysely englanniksi

Questioner for Godby Shipping onboard personnel

*Mandatory

Basic information

1.

Department *

Deck officer or captain

Engineer

Crew

2.

Years spent working for Godby Shipping *

0-2 2-4 4-6 6-8 8-10 10+

3.

I live in

Mainland Finland Åland Islands Sweden Estonia Other:

4.

Which vessel do you work in?

Misida Misana Mistral Midas Mimer Link Star
Baltic Bright

Working time/ traveling to work

Choose from the scale the closest option

1=completely disagree, 2=somewhat disagree, 3=Don't agree or disagree, 4=somewhat agree, 5=completely agree

5.

How long is your onboard working period on average?

2-3 weeks 4-5 weeks 6-7 weeks 8-9 weeks Other:

6.

The length of the onboard working period is fitting

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

7.

Type of work time onboard

WatchDay work (Work happens mostly between 06.00-23.59)

8.

If you chose "watch" on the previous, what is your working rhythm (Time at work/time off, not counting stand by turns)

4/8 6/6 Other:

9.

Average amount of monthly overtime (times exceeding 8hours per day)

0-10 10-20 20-40 40-60 60+

10.

The amount of overtime is appropriate

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

11.

I have sufficient time to recover between working times

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

12.

Location of sign off/ sign on port

Finland Europe Outside of Europe

13.

Average travel time from home to the vessel

0-4h 4-8h 8-12h 12-16h 16-20h 20+h

14.

The travel time is reasonable in relation to the onboard working period

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

Ships facilities and comfort

Choose from the scale the closest option

1=completely disagree, 2=somewhat disagree, 3=Don't agree or disagree, 4=somewhat agree, 5=completely agree

15.

The vessel has sufficient equipment for enjoying free time

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

16.

The vessel has sufficient possibilities for physical exercise

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

17.

The vessel has sufficient communications to shore

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

18.

The living quarters onboard are pleasant

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

Work safety

Choose from the scale the closest option

1=completely disagree, 2=somewhat disagree, 3=Don't agree or disagree, 4=somewhat agree, 5=completely agree

19.

Work safety on the vessel is on a good level

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

20.

Work safety is taken seriously on the vessel

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

21.

Personal protective equipment is sufficient and well available for my work

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

Environment

Choose from the scale the closest option

1=completely disagree, 2=somewhat disagree, 3=Don't agree or disagree, 4=somewhat agree,

5=completely agree

22.

Weather conditions in my traffic area often effect my work negatively

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

23.

Weather conditions in my traffic area often effect my work positively

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

24.

Weather conditions in my traffic area affect my ability to get rest

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

25.

Weather conditions in my traffic area affect my ability for physical exercise

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

26.

Weather conditions in my traffic area limit my possibility for safe working

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

27.

The clothing and other equipment provided are sufficient in all conditions in my traffic area

completely disagree 1 2 3 4 5 completely agree

28.

Other feedback and ideas for improvement