

Merenkulun riskit ja resurssit filippiiniläisille merimiehille

JONNA LAINE

Jonna Laine (jonna_laine@yahoo.co.uk), FM, on merietnologi, joka valmistelee väitöskirjaansa filippiiniläisistä merimiehistä Jyväskylän yliopistossa. Jonna rakastaa merta ja Kotkan saaristoa sekä omistaa vanhan keskimoottoriveneen m/s Kertun.

Filippiiniläisiä merimiehiä Kemi-Tornion merimieskirkolla vuonna 2019. Kuva: Sanna Rasi, Suomen merimieskirkko.



Johdanto

Merimiesten työn tuloksena saamme suurimman osan päivittäin käyttämistämme tarvikkeista, sillä noin 90 prosenttia maapallon tarvarakuljetuksista tapahtuu laivoilla. Filippiineillä on tarjota merenkulun globaaleille työmarkkinoille runsaasti koulutettua, kielitaitoista, sopeutuvaista sekä ennen kaikkea työvoimakustannuksiltaan edullista väkeä. Riskitekijöitäkin heidän palkkaamiseen saattaa ajoittain liittyä, mutta taloudelliset hyödyt varustamoille ovat johtaneet siihen, että 442 820¹ eli noin 25 prosenttia merimiehistä on filippiiniläisiä.² Filippiiniläiset merimiehet ovat nykypäivänä tärkein yksittäinen henkilöstöresurssi kansainvälisessä meren-

kulussa. Kansainväliseen työskentelyyn totuneet filippiiniläiset tekevät laivoille yleensä 6–9 kuukauden työ sopimuksen ja liikkuvat merten globaaleina pätkätyöläisinä eri lippumaiden ja varustamoiden välillä, palaamatta useinkaan samalle alukselle uudelleen.

Tarkastelen tässä artikkelissa rahtilaivoilla työskenteleviä filippiiniläisiä merimiehiä ja heidän näkemyksiään siitä, mitä merityö heille tarjoaa, hyvässä ja pahassa. Mitä resursseja ja riskejä merenkulkuun ja merimiehen ammattiin liittyy filippiiniläisen merimiehen kannalta? Käsittelen etnologisesta näkökulmasta sitä, mitkä taloudelliset, yhteiskunnalliset sekä sosiaaliset seikat Filippiineillä vaikuttavat merimiehen ammatinvalintaan ja mitä he kertovat koulutuksestaan, työnhausta sekä

elämästään merillä. Artikkelia voi luonnehtia yhteiskuntaetnologiseksi tutkimukseksi, sillä makrotasolta ruohonjuuritasolle ulottuva tarkastelu tuo esille myös yksittäiset ihmiset hallintorakenteiden, tilastojen ja virallisen datan takana.³ Etnografinen materiaali ni koostuu merimiesten haastatteluista, jotka tein ollessani vuonna 2012 kenttätöissä sekamiehitetyllä suomalaisella rahtilaivalla, jossa puolet kahdenkymmen hengen miehistöstä oli filippiiniläisiä.⁴ Toinen tärkeä aineisto koostuu Filippiineille syksyllä 2018 suuntautuneen kenttätömatkani tuloksista, jotka hankin haastattelemalla ja havainnoimalla merenkulun eri alojen toimijoita Metro Manilassa⁵.

Tärkein metodini tutkimuksessa ovat haastattelut. Haastattelutilanteista kehittyi yleensä (niiden tallentamisesta huolimatta) vapaamuotoisia keskusteluja, elämänkerrallisia kokemuskertomuksia. Kokemuskertomuksilla tarkoitan merimiesten omiin kokemuksiin ja omaan elämään perustuvia kertomuksia.⁶ Niiden avulla pyrin artikkelissani esittämään merimieheyttä yksittäisen henkilön näkökulmasta. Etnologi Helena Ruotsala määrittelee haastattelun sosiaalisesti vuorovaikutustilanteeksi, jolla saadaan tietoa tutkimusaiheesta. Haastattelun ongelma on, että se on ainutkertainen ja järjestetty tilanne, jota ei voi toistaa.⁷ Olen itsekin myöhemmin huomannut monta asiaa, joista mielelläni kuulisin haastateltaviltani lisää mutta joista en ole osannut siinä tilanteessa kysyä. Kontaktitietojen puuttuessa en kuitenkaan pysty tällä hetkellä haastattelemaan laivalla tapaamiani merimiehiä uudelleen.

Kaikki tapaamani merimiehet puhuivat niin haastatteluissa kuin epävirallisissa keskusteluissa heille tärkeistä asioista eli koti-ikävästä ja perheestään. Haastatteluissa korostuvat myös merimiehille tyypilliset teemat, kuten pitkät työperiodit, ”onnellisen laivan” (happy ship⁸) käsite sekä lause ”Laivalla jokainen päivä on maanantai – Same shit dif-

ferent day (SSDD).” Samat teemat toistuvat myös aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa, ja minusta tuntui ajoittain, että merimiehet toistavat näitä jostain selkäyttimeen iskostuneita fraaseja konemaisesti. Etenkin Filippiineillä korostui myös se, että ”ulkomaat” oli useille vain käsite paikasta, jossa tienataan rahaa ja josta palataan kotiin. Ulkomaan sijainnilla tai laivan lipulla ei tuntunut olevan suurta merkitystä.

Filippiiniläisistä merimiehistä on tehty merihistoriallista ja etnologista tutkimusta sekä Filippiineillä että maailmanlaajuisesti.⁹ Etnologiset tutkimukset toistavat kuitenkin yleensä samaa etnografisen tutkimuksen kaavaa: Tutkija hakeutuu rahtilaivalle, jonka miehistö on ympäri maailmaa mutta etupäässä Filippiineiltä. Kerätyn aineiston pohjalta syntyy monografia, tarina merimatkasta, joka muistuttaa ajoittain seikkailukertomusta, jossa tutkija reflektoi omia tuntemuksiaan rahtilaivalla olosta. Oma tutkimukseni eroaa perinteisestä, sillä vaikka etnologina en voi sivuuttaa refleksiivisyyttä, omat kokemukseni tai laivalla olemiseni ja sen merkitykset eivät korostu.

Aineistonhallinnassa pyrin siihen, että tutkimusaineistot ja niihin liittyvä kuvaileva tieto on luotu, tallennettu ja järjestetty siten, että aineisto säilyy käyttökuntoisena ja luotettavana ja että tietosuoja sekä tietoturva on varmistettu aineiston koko elinkaaren ajan. Luovutan keräämäni aineistot arkistoitavaksi valvotun jatkokäyttöön tutkimuksen valmistuttua. Sitoudun kaikessa toiminnassani Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK) laatimiin Hyvän tieteellisen käytännön periaatteisiin.¹⁰

Merimiesten koulutus ja työnhaku

Filippiiniläisten historia merenkulkijoina juontaa juurensa espanjalaisten valtakaudelle ja sen aikaiseen Manila–Acapulco-reittiin. Filippiineiltä vietiin muun muassa silkkiä, puuvillaa, norsunluuta sekä mausteita, ja ta-



Merimiehiä *m/s Estradenin* messissä vuonna 2018. Kuva: Pekka Karppanen, Merimiespalvelu-toimisto.

kaisin tuotiin meksikolaista hopeaa.¹¹ Amerikkalaiset siirtomaaisännät toivat lähes neljäsataa vuotta myöhemmin tullessaan kielen lisäksi myös orastavaa teollisuutta. Filippiinien talous ei kuitenkaan lähtenyt toivottuun nousuun, eikä kansallinen merenkulku tai oma kauppalaivasto kehittynyt. Toisen maailmansodan (ja amerikkalaisten lähdön) jälkeen merenkulkijoiden määrä kuitenkin kasvoi, sillä filippiiniläisille tuli mahdollisuus liittyä USA:n laivastoon. Moni lähteneistä jäi komennuksen jälkeen jatkamaan merityössä.¹²

Presidentti Ferdinand Marcos lupasi vaalipuheessaan vuonna 1965 nostaa maan uuteen kukoistukseen: “This nation can be great again!”¹³ Lupausta piti paikkansa, ei kuitenkaan aivan toivotulla tavalla. Hänen valtakautensa (1965–1986) ja erityisesti 1970-luvulla ulkomailla työskentely yleistyi, mihin oli syynä Filippiinien heikko taloustilanne ja siirtolaisuutta suosiva politiikka. Toisin sanoen Filippiineistä kehittyi kontrolloidusti (halpa) työvoiman tuottaja kansainvälisille markki-

noille. Aiemmin etupäässä yksittäisten henkilöiden itse itselleen järjestämä muutto ulkomaille sekä työpaikka muuttuivat 1970-luvulta alkaen Filippiinien valtion säätämäksi ja organisoimaksi politiikaksi. Työpaikat olivat aluksi pääasiassa Lähi-idän rakennustyömailla, mutta vähitellen myös merenkulusta tuli tärkeä työn ja toimeentulon lähde monille filippiiniläisille.¹⁴

Työskennelläkseen merimiehenä filippiiniläiseltäkin vaaditaan tutkinto merikoulusta. Päälystöllä tämä on suomalaista AMK-koulutusta vastaava alempi korkeakoulututkinto kansi- tai konepuolelta, ja miehistöllä merimiesammattikoulua vastaava peruserimieskurssi. Kouluja on tällä hetkellä noin sata, ne sijaitsevat eri puolilla maata ja ovat hyvin eritasoisia opetuksessa sekä kustannuksissa. Päälystön koulutus kestää kolme vuotta, jonka lisäksi vietetään vuosi laivalla kadettina.¹⁵ Suomalainen, kansainvälisillä laivoilla uransa luonut ja filippiinilaisten kanssa työskennellyt päälystön jäsen kertoo:

Arviolta kahdesta neljään tehdyn työjakson (yleensä noin yhdeksän kuukautta kerrallaan) jälkeen on miehellä mahdollisuus saada ylennys varsinaiseksi matruusiksi (Able Seaman). Tässä vaiheessa perämiehiksi tai konemestareiksi yrittävät yleensä eroavat porukasta ja alkavat opintonsa jossain maan monissa upseeriakatemoista, jos säästöt vain riittävät. Onnistuminen riippuu kaverista, hänen säästöistään, mutta myös hyvin paljon hänen suhteistaan ja laivoilta lähetetyistä arvointiraporteista.¹⁶

Koulujen tasoissa on eroja, joitain niistä kutsutaan ”diplomimyllyiksi” (diploma mills). Pari vuosikymmentä sitten koulujen taso oli huono ja niistä valmistuivat kaikki loppuenttiä yrittäneet, ja myös lahjonta oli yleistä. Tämän seurauksena filippiiniläisten merimiesten tutkintoja ei enää hyväksytty kaikissa maissa ja koulut joutuivat korjaamaan työskentelytapojaan.¹⁷ Maine huonosta koulutuksesta ja ostetuista todistuksista elää vielä edelleenkin kansainvälisillä laivoilla.

Tutustuin merimiesten koulutukseen Manilassa *Asian Institute for Maritime Studies* (AIMS) -oppilaitoksessa, jossa koulutetaan päällystöä laivoille. Kokemus oli ristiriitainen, ja opiskelijoiden ulkoisen olemuksen korostaminen tuntui olevan tärkeimpiä prioriteetteja. Jo portilla oli opastaulu, jossa kerrottiin tarkka pukeutumiskoodi ja sallittu hiusmalli. Opiskelijat olivatkin pukeutuneet Manilan paah-teessa viimeisen päälle siistiin valkoiseen univormuun sekä koppelakkiin. Opetuksen teknisestä tasosta taas kertoo jotain se, että tämän arvostetun oppilaitoksen edustaja kertoi yllpeänä simulaattorista, jolla voi harjoitella käytännön työtä. Valkopukuisten kadettien tehdessä kunniaa, tutustuin 25 vuotta seilanneen entisen poosun ylläpitämään kohteeseen. Se oli lavastettu laivan kansi, jossa oli kompassi, mininosturi ja muita antiikkisia mutta toki hyödyllisiä välineitä. Kooltaan simulaattori oli noin 15 x 15 metriä, enkä ymmärtänyt, miten

sillä voidaan tarjota käytännön opetusta nykypäivän merenkulkijalle (tai mikä teki siitä simulaattorin). Oppilaitos oli kuitenkin vaikuttanut simulaattoristaan ja sen tarjoamista mahdollisuuksista.

Ulkomailla työskentelyyn vaaditaan koulutuksen lisäksi rekisteröityminen merimieheksi ja merimiespassi, englannin kielen taito, erilaisia turvallisuuskursseja, terveystarkastus sekä vähintään vuoden työkokemus.¹⁸ Kauppa-aluksille on 18 vuoden alaikäraja, mutta toisin kuin risteilijöille, yläikää ei ole määriteltä. Ammattiyhdistys United Filipino Seafarer kritisoi verkkosivuillaan merimieskoulujen rekrytointia ja usein käytettyä fraasia: ”Earn dollars, see the world for free and have a girl in every port.” Todellisuus on kuitenkin toinen, sillä merimiesten kysynnässä ja tarjonnassa on suuri ero; Filippiineillä valmistuu vuosittain noin 20 000 merimiestä, mutta töitä on ammattiyhdistyksen mukaan tarjolla vain heistä 5 000:lle.¹⁹

Filippiineillä on edelleen voimassa kadettijärjestelmä, jota voi verrata suomalaisten käytäntöön purjelaivojen aikakaudella. Paikallisilla, kuten myös isoilla kansainvälisillä varustamoilla, on Manilassa omia välitysfirmeja, joiden kautta vastavalmistuneita merimiehiä rekrytoidaan usein vain pienellä rahallisella korvauksella ja ruokapalkalla. Koska merimiehistä on ylitarjontaa, monet ovat valmiit tähän raskassoutuiseen prosessiin, sillä kotimaassa töitä ei ole tarjolla ja palkka on ulkomailla parempi.²⁰ Suomalainen haastateltavani kertoi kokemuksistaan japanilaisen varustamonsa välitysfirmasta ja sen tavoista palkata filippiiniläisiä:

Ura alkaa apupojan 2–4 kuukauden pestillä varustamon konttorissa Manilassa, ja palkka on käytännössä talon tarjoama lounas ja halpa asuntolamajoitus. Kaverit yleensä laihuttavat sudenlaihoiksi, jos heillä ei ole omaa rahaa päivälliseen. Heitä on satoja jonoissa odottamassa paikkaa laivoille, odotusaika

Merimiehiä m/s
Kumpulän edustal-
la vuonna 2018.
Kuva: Pekka Karp-
panen, Merimies-
palvelutoimisto.



*saattaa olla vuosia. Jos apupoika hyväksi ha-
vaitaan, niin hänet lähetetään parin sadan
dollarin kuukausipalkalla laivapojaksi lai-
vaan. Poikia tulee yleensä 2–4, saavat sitten
ensikertalaisina hieman turvaa toisistaan.
Laivassa he sitten mättävät ruokaa toden-
teolla, koska se kuuluu luontaisetiihin, ja tie-
tysti lihovat takaisin ja ylikin. Tämä ensim-
mäinen varsinainen pesti on paperilla kuusi
kuukautta, mutta käytännössä usein pitempi.
Jos mies katsotaan kelpolliseksi, tästä voi al-
kaa urakehitys merimiehenä.²¹*

Töitä kotimaassa ei ole tarjolla, ja vaikka pai-
kan saisi, palkka ja olosuhteet ovat huo-
not. Eräs haastateltavani kertoi, että pieniin
filippiiniläisiin rannikkorahtareihin piti viedä
jopa omat eväät eli riisit.²² Toinen kertoi työ-
kennelleensä filippiiniläisellä aluksella, joka
kuljetti tukkeja Filippiineiltä Taiwaniin. Hä-
nen mukaansa laiva oli todella huonossa kun-
nossa ja myrskyissä lasti usein liikkui aiheut-
taen todellisia vaaratilanteita. Lastin mukana
laivaan tuli myös käärmeitä, rottia ja skorpio-
neja, joita merimiehet yrittivät pyydystää.²³

Vuonna 2016 Filippiinien omaan kauppa-
laivastoon kuului 14 336 alusta, joista noin
4 300 oli rahtilaivoja tai tankkereita, kontti-
aluksia oli vain kaksi. Näistä suurin osa on
Filippiineillä saarten välillä kulkevia pieniä
rannikkorahtajia, ja ulkomaan liikenteessä
seilaavia aluksia oli vain 119. Laivaston kun-
nosta kertoo jotain se, että vuonna 2016 vaka-
via onnettomuuksia sattui yhteensä 160 kaup-
pa-alukselle.²⁴ Kotimaisilta laivoilta saa kui-
tenkin haluttua työkokemusta, joten kilpailu
niillekin on kovaa. Manilassa sijaitsevan me-
rihistoriallisen Museo Marinon kuraattorin
mukaan omaa laivastoa ei suuremmassa mit-
takaavassa ole ja alukset ovat vaatimattomia,
sillä saariston vedet ovat matalia ja isoihin-
kaan satamiin ei pääse yli 120-metrisellä aluk-
sella. Filippiiniläisten varustamoiden resurssit
eivät hänen mukaansa riittä suurten laivojen
ylläpitoon kansainvälisillä vesillä, ja tilannet-
ta vaikeuttaa myös maassa rehottava korrup-
tio sekä byrokratia. Filippiinien tuonti ja vien-
ti hoidetaan muiden maiden aluksilla. Isot lai-
vat tulevat avoimille vesille, josta *feederit* eli
syöttöalukset hakevat lastin maihin. Näin mo-

net filippiiniläiset merimiehet näkevät laivaltaan ikävöidyin kotimaansa horisontissa, mutta eivät pääse käymään siellä.²⁵

Antropologi Clifford Geertzin mukaan kulttuurien tutkimuksessa on huomioitava myös ihmisten valintojen taustalla vaikuttavat yhteiskunnalliset sekä taloudelliset elementit, kuten ihmisten alhainen elintaso tai työttömyys.²⁶ Poliittinen epävakaus, sisäiset konfliktit, korruptio sekä säännöllisesti toistuvat luonnonkatastrofit ylläpitävät Filippiinien taloudellista epävakautta ja ajavat yhä uudet ihmiset hakemaan työtä ulkomailta.

Työnhaku ulkomaisille laivoille tapahtuu välitysfirman kautta. Joillain firmoilla on nettisivut, joiden kautta voi löytää työtä, jotkut hakevat työtä suoraan välitysfirmasta. Joskus varustamot haluavat hyväksi havaitun merimiehen takaisin ja välittäjä tarjoaa pestiä suoraan. Merimiesten ei tulisi maksaa välitysfirmalleen palkkiota työpaikan saatuaan, vaan varustamon tehtäviin kuuluu hoitaa se. Lahjonta eli *Lagay*-systeemi on lain mukaan kiellettyä, ja filippiiniläiset kiistivät käytännön olemassaolon. He sanoivat kaikkien osapuolten joutuvan vaikeuksiin, jos lahjuksia antaa tai ottaa niitä vastaan.²⁷ Filippiiniläisen siirtolaisuustutkimuskeskus Scalabrini Migration Centerin (SMC) tekemän tutkimuksen mukaan merimiehet eivät juurikaan saa tukea tai ohjeistusta välitysfirmoiltaan. Ennen lähtöä vain harvat näkevät vaivaa selvittääkseen työsopimuksen ehtoja tarkemmin tai kertoakseen oloista ja mahdollisista ongelmista tulevalle laivalla. Erään haastatellun mukaan ainoat hänen välitysfirmalta saamansa ohjeet olivat, että älä juo, älä käytä huumeita, älä valita, tee työsi. Välittäjiä ei myöskään kiinnostanut se, miten laivalla menee, ja tukea tai tietoa on merellä vaikea tai mahdotonta saada. Merimiesten yleisin kritiikin aihe on tutkimuksen mukaan ruoka: joko sitä ei ole riittävästi, ruokailut viivästyvät töiden vuoksi tai ruoka on syömäkelvotonta. Muita ongelmia olivat laivan huono ilmapiiri ja suhteet etenkin mui-

hin kansallisuuksiin. Samoin viivästyneet palkanmaksut perheille kotimaahan aiheuttivat ongelmia ja huolta.²⁸

Rekrytointia tapahtuu kuitenkin paljon myös Rizal Parkissa, paikallisten mukaan Lunetassa, Calaw Avenuen varrella sijaitsevalla ”merimiesmarkkinatorialueella”. Tämä Seafarers’ market tarjoaa kaikkea edullisista SIM-korteista vaatteisiin ja uppopaistetusta ruuasta majoitukseen. Tärkein toiminta on kuitenkin työnvälitys. Välitysfirmojen edustajat, usein kadetit, esittelevät pahvikylteille kirjoitettuja työpaikkailmoituksia: *Master urgently needed for tanker! Oiler wanted now!* Ei muuta informaatiota, mutta jos kiinnostuu, todistuksiaan mukanaan kantava merimies lähtee esittelijän mukaan välitysfirman toimistolle, paperit hoidetaan ja lähtö laivalle voi olla heti. Sanotaan, että Lunetasta töitä etsivät vain epätoivoisimmat, mustalle listalle eri syistä joutuneet ja huonon ammattitaidon tai työkokemuksen omaavat. Manilassa tapamani merimiehet sanoivat kuitenkin, että käytäntö on yleinen ja on aivan normaalia ja lailista etsiä töitä tältä kadunpötkältä.

Työnhaku ja tarvittavat paperit tulee hoitaa Manilassa, joten sinne matkustetaan odottamaan pestiä ja lähtöä, johon voi mennä useitakin kuukausia. Keskimäärin kolmen kuukauden lomasta saattaa kulua viikkoja vaadittujen todistusten hankintaan. Lunetassa tapaamani kakkosperämies Norbert kertoi etsineensä puiston laidalta työtä muutaman viikon ajan. Hän oli kotoisin etelästä Mindanaon saarelta ja asui yhdessä alueen sadoista merimieskodeista, joissa pestiä odottavat voivat yöpyä edullisesti monen hengen makuusaleissa. Norbert oli suorittanut kaikki vaadittavat kurssit sekä tarkastukset ja oli valmis lähtemään laivalle vaikka heti. Tapasin miehen uudelleen noin viikkoa myöhemmin Lunetassa. Hän näytti väsyneeltä ja odotti edelleen pestiä, rahatkin alkoivat loppua. Hymyä ja vaatimusta saada tarjota kahvit epävarma tulevaisuus ja tilanne ei kuitenkaan poistaneet.²⁹



Rizal Park Manilassa. Kuva: Wikimedia Commons.

Merimiehen työ: I'm already five months and... eleven days!

Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan filippiiniläisen merimiehen koulutus ja työnhaku ovat perheyrittys.³⁰ Useat merikoulut ovat maksullisia, ja vaikka koulutus olisikin ilmaista (kuten esimerkiksi ammattiyhdistys AMOSUP:in kouluissa), asuminen, ruoka ja eläminen maksavat. Lisäksi tuleva merimies ei tienaa säännöllisesti opintojensa aikana, joten sitä varten otetaan usein kallista lainaa. Laivalle päästyään merimiehen velvollisuus on maksaa lainat ja velat takaisin sekä jatkossa elättää myös koulutuksen kustannuksiin osallistuneet. Filippiiniläiset merimiehet puhuvat avoimesti uhrautumisesta, he uhraavat itsensä lasten koulutuksen, parempien asuinolojen, terveydenhuollon ja yleensäkin muiden läheistensä hyvinvoinnin puolesta.

Koti-ikävä on kaikkien filippiiniläisten merimiesten mainitsema ongelma, jota pyritään helpottamaan etenkin internetin välityksellä aina kun se on mahdollista. Filippiiniläi-

set merimiehet ovat poissa perheensä sekä sukulaisien ja ystävien luota pitkiä aikoja. He eivät siten jaa näiden arkisia kokemuksia tai ole osa paikallista jokapäiväistä sosiaalista ja kulttuurista kontekstia. Ilot ja surut he joutuvat seuraamaan sivusta. Monet haluaisivat asua ja tehdä töitä kotimaassaan, mutta tämä ei ole yleensä taloudellisesti mahdollista.³¹ Useat haastattelemani merimiehet puhuivat uhrautumisesta, esimerkkinä noin 30-vuotias pienen tytön isä:

*You want to be close to your family first. But the problem is you don't have any more money, so you need to sacrifice more. Better to save some money first and afterwards if you have some savings it's up to you if you want to shift to another course or to other profession.*³²

Merenkulku on resurssi myös köyhälle ja kehittyvälle valtiolle. Vuonna 2018 ulkomaila työskentelevät (*Overseas Filipino Worker*, OFW³³), lähettivät kotimaahan 28 943 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.³⁴ Vuonna 2018

merimiesten rahalähetykset virallisia kanavia myöten olivat noin kuusi miljardia Yhdysvaltain dollaria, mikä tekee 20 prosenttia kaikista noin kymmenen miljoonan OFW:n lähetyksistä.³⁵

Raha on useimmille tärkein syy lähteä kerta toisensa jälkeen kuukausiksi pois kotisaarilta. Useimmat ulkomailla työskentelevät filippiiniläiset lähettävät vapaaehtoisesti palkastaan merkittävän osan kotiin, mutta merimiehillä tämä kuuluu työsopimukseen. Kansainvälisille laivoille lähtevä merimies sitoutuu Philippine Overseas Employment Administrationin (POEA)³⁶ sääntöjen mukaan lähettämään kotimaahansa, filippiiniläiselle pankkitilille ja valitsemalleen henkilölle kuukausittain vähintään 80 prosenttia palkastaan. Varustamo hoitaa rahansiirrot, joista tutkimuksen mukaan puolisolle suuntautuu 63 prosenttia ja vanhemmille 34 prosenttia.³⁷ Vain prosentti merimiehistä lähettää palkkansa muualle kuin perheelleen, esimerkiksi omalle tililleen. Kysyin Filippiineillä eri tahoilta, onko mahdollista lähettää rahat itselleen, omaa tulevaisuutta varten. Perhekeskeisessä maassa vastauksena oli yleensä tyrmistynyt katse tai kysymystäni ei edes ymmärretty.

Lähetettyjen rahojen toivotaan menevän tarkoitettuun ja ennalta sovittuun kohteeseen, tosin merimiehen on usein mahdotonta valvoa sen käyttöä. Suurin osa ulkomailla työskentelevien lähettämistä rahasummista käytetään yksityiseen kulutukseen, kuten perustarpeisiin, koulutukseen ja asumiseen. Varta vasten suunnitelluissa *balik bayan* -laatikoissa³⁸ lähetetyt lahjat ovat ulkomailla valmistettuja. Ne mielletään paremmiksi kuin kotimaiset ja siten nostavat perheen statusta muiden silmissä.³⁹ Kotimaahan saapuvan merimiehen odotetaan myös järjestävän juhlia naapurustolle näyttääkseen menestyksensä maailmalla. Monet totesivatkin, että ”olet rikas kaksi päivää kotiinpaluun jälkeen.” Lamvik mainitsee tutkimuksessaan myös kotiin palaavalta meri-

miehiltä odotetut lahjat maailmalta. Nämä lähipiirille annetut matkamuistot (*pasalubonga*) voivat olla mitä vain rihkamasta t-paitoihin, tärkeintä on ajatus muistamisesta.⁴⁰

Voi käydä niinkin, että merimies ei koskaan pääse itse nauttimaan ansaitsemistaan rahoista. Merimiehen työperiodin loputtua perhe on usein kuluttanut saamansa rahat elämiseen, lasten koulutukseen ja terveydenhuoltoon, joten paluu merelle on edessä jo muutama kuukauden, jopa viikkojen kuluttua. Pahimmassa tapauksessa rahat ovat kadonneet turhuuteen: ”Kun palaan kotiin, rahaa ei ole enää jäljellä. Vaimo on tuhlanut kaiken kasinolla, joten minun pitää taas lähteä.”⁴¹ Tämän tarinan päälle filippiiniläiselle tyypillinen nauru kuulostaa jotenkin väkinäiseltä. Haastatellut korostavatkin hyvän taloudenpidon merkitystä. On tärkeää, että vaimo (tai muu vastaanottaja) osaa hoitaa raha-asiat oikein. Sanotaankin, että merimiehen vaimon tulee olla hyvä taloudenhoitaja, vaimo, äiti sekä isä. Rahaa liikenee joskus jopa säästöön tulevaisuutta varten, ja useimmilla merimiehillä on tavoitteena jäädä maihin ja hankkia lavataksi eli *jeepney*, tai perustaa pieni ravintola kotimaahan. Yleensä tämän toivotaan tapahtuvan ”heti seuraavan työrupeaman jälkeen”, useimmiten näin ei kuitenkaan tapahdu ja matka jatkuu. Mikäli bisneksen onnistuu hankkimaan, se tuo taloudellista turvaa uutta työperiodia odotellessa sekä työllistää perhettä merimiehen poissa ollessa.

Merenkulkijoiden perhe-elämä koostuu eroista sekä jälleennäkemistä. Filippiineillä työpaikkaa voi joutua odottamaan pitkään, ja laivalle päästyä alkaa pitkä odotus kotiin pääsystä.⁴² Koska filippiiniläisten merimiesten maine hyvinä merenkulkijoina halutaan säilyttää, heiltä vaaditaan nykyisin jatkuvaa kouluttautumista. Yleensä tämä tapahtuu omalla ajalla (ja kustannuksella), joten muutaman kuukauden lomasta voi helposti kulua puolet vaadittavien kurssien suorittamiseen ja to-

distusten hankkimiseen. Kun merimies saapuu lomalleen, perheenjäsenillä menee usein hetki tottua toistensa läsnäoloon. Yhteiselo ei kuitenkaan kestä kauaa, sillä pian merimies lähtee jälleen. Filippiinit on katolinen maa, ja avioerot ovat virallisesti kiellettyjä. Pitkät erot läheisistä aiheuttavat kuitenkin myös eroja puolisoitten välillä, ja monilla on virallisen perheen lisäksi uusi perhe lapsineen.⁴³

Filippiinin kielessä ja maan ulkomaalaispolitiikassa on omat virastot sekä termit ulkomailla pysyvästi asuville tai kausiluontoisesti työskenteleville, hetkeksi kotimaahan palaaville kansalaisille (myös ex-kansalaisille). *Balik Bayan* tarkoittaa kirjaimellisesti ”kotimaahan palaavaa sankaria”. Kyseinen sankari voi olla myös virallisen statuksen omaava OFW, *Overseas Filipino Worker*, jolla on tiettyjä etuoikeuksia esimerkiksi raja- ja tullimuodollisuuksissa. Nykyisin käytetään myös termiä *Bagong Bayani* eli ”uusi sankari”, mutta sana on enemmän symbolinen, jopa propagandistinen. Sillä halutaan lähinnä kohottaa siirtolaisten itsetuntoa ja omatunnonarvoa, eikä termiin liity valtion virallista statusta, etuoikeuksia tai velvollisuuksia.⁴⁴

Toihin lähtiessään merimies toivoo, että olosuhteet laivalla ovat hyvät. Koska kilpailu työpaikoista on kovaa, on pakko ottaa tarjottu pesti ja lähteä vaikka heti, jos niin määrätään. Yleensä filippiiniläiset eivät hanki tietoa kohteestaan etukäteen, ja eräs haastateltavani totesikin lakonisesti, että laivan tietää sitten kun sinne pääsee. Usein vasta paikan päällä selviää, ovatko aluksen kunto, ruoka ja muu miehistö siedettäviä. Mikäli näin ei ole, on vain sopeuduttava ja tehtävä työnsä, sillä asioihin ja olosuhteisiin on lähes mahdotonta vaikuttaa ilman rettelöitsijäksi leimautumisen pelkoa. Uusi tulokas löytyy heti tilalle, jos merimies poistetaan alukselta.⁴⁵

Filippiiniläiset noudattavat turvallisuusohjeita pilkulleen, sillä pahinta mitä merimiehelle voi laivalla tapahtua on työkyvyn menetyks. Laivoilta saaduilla arvioilla on myös suuri

merkitys filippiiniläisten tulevaisuudelle merimiehinä ja siksi käyttäytyminen on yleensä sen mukaista, eikä huonoistakaan olosuhteista valiteta:

*If you don't behave well and if you don't work hard, don't do well, you don't work well, they don't hire you again. Of course they will give you bad remarks. And this bad remarks, what we call confidential report, if the crewing manager read it, he will not let you go again on this ship. They will change you again. It is not why we Filipinos... it's not only the contract we use to finish here, it is also our behavior, and how we treat officers and do we get along with them, how do we work. That is really, really complicated. Once you make little bit mistakes, you will no longer be hired again.*⁴⁶

1:1-vuorottelusysteemi⁴⁷ ei yleensä kosketa filippiiniläisiä, ja siihen perustuu myös heidän ”halpuutensa” työvoimana. Määräaikaisilla törneillä (työjaksolla) eri laivoille ja varustamoille laivaan ei synny samanlaista kiintymystä kuin sillä säännöllisesti seilaavilla, joten ulkopuolisuuden tunne korostuu ja laiva on filippiiniläiselle vain yksi työpaikka muiden joukossa. Samoin ystävyudet ja kontaktit jäävät lyhyiksi, sillä merimiesten törnit päättyvät usein eri aikoihin ja miehistö vaihtuu säännöllisesti. Ihmissuhteita laivalla voi kuvata paljonkäytetyllä fraasilla ”Ystävyys loppuu laakongilla”. Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan elämää merellä voidaan kutsua poikkeustilaksi. Laiva on epänormaali ja äärimmäinen paikka elää, ja sille on lähes mahdotonta löytää vertailukohdetta muualta. Laivan sosiaaliset suhteet ovat erikoiset, sillä merenkulun ammattilainen elää pitkiäkin aikoja pienessä ja suljetussa yhteisössä, tavallisesta poikkeavassa todellisuudessa.⁴⁸

Aikaisemmin satamavierailut olivat monelle merille lähteneistä tärkeä syy hakeutua alalle; työn ohessa näki maailmaa. Vielä 1900-luvun loppuvuosikymmeninä monet



Merimiehet Ryan ja Edmond m/s *Finnhawkilla* vuonna 2015. Kuva: Pekka Karppanen, Merimiespalvelutoimisto.

kapteenit järjestivät miehistölle kiertoajeluja satamapysähdysten aikana. Työtahti on kuitenkin kiristynyt ja väki laivoilla vähennetty minimiin, joten mahdollisuudet tutustua satamakaupunkeihin ovat nykyisin vähäiset. Vähäinen vapaa-aika käytetään mieluummin lepoon ja nukkumiseen. Satamat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, joten etenkin iltaisin niihin on vaikeaa ja kallista päästä.⁴⁹ Satamat itsessään eivät palveluja tai viihdettä tarjoa. Ne ovat yleensä ulkopuolisilta suljettuja alueita täynnä nostureita, kontteja sekä muuta rahtia, ja monissa liikkuminen on rajoitettua, lähinnä turvallisuussyistä. Etnologi Peter Du Rietz kertoo aiheesta etnografisessa tutkimuksessaan. Hänen mukaansa aasialaiset pysyivät laivalla siksi, että satamat olivat yleensä kaukana kaupunkien keskustoista ja taksimatka sinne maksoi filippiiniläisittäin paljon. Kaupunkien keskustoissa oli kallista, joten monet säästivät mieluummin nämäkin rahat.⁵⁰

Ongelmia ja keinoja ehkäistä niitä

Suurin ongelma filippiiniläisille tuntuu tällä hetkellä olevan pelko työpaikkojen vähenemisestä. Muista Aasian maista on tarjolla vieläkin halvempaa työvoimaa, ja heidän pelätään valloittavan työmarkkinat. Filippiineillä panostetaan koulutukseen, mikä tarkoittaa välitysfirmojen järjestämiä pakollisia ja maksullisia kursseja. Filippiiniläisillä on kuitenkin paljon etuja puolellaan. Heillä on merikouluissa opetuskielenä englanti, jota osataan ainakin auttavasti. Filippiiniläiset ovat tottuneet kansainväliseen työskentelyyn, ja heillä on oman käsityksensä mukaan siirtomaa-ajoilta opittu sopeutuva ja uhrautuva luonne. Mielenkiintoisin kuulemani positiivinen seikka tuli kuitenkin suomalaisen merimiehen esittämänä. Hänen mukaansa filippiiniläiset ovat hyviä, koska heidän ruokansa ei haise. ”Ajattele nyt vaikka intialaisia, koko laiva haisisi currryle...”

Merimiesten työoloja ja oikeuksia pyritään parantamaan ja valvomaan kansainvälisillä sopimuksilla. Filippiiniläisiä seilaa kuitenkin eniten mukavuuslippujen alla, jotka eivät ole useinkaan ratifioineet ITF:n (The International Transport Workers' Federation) sopimuksia, joten niihin liputetut laivat ovatkin järjestön tarkkailussa. Suurin ITF:n havaitsema ongelma ovat maksamattomat palkat, mutta sen keinot parantaa tilannetta pysyvästi ovat rajalliset.⁵¹ Vuonna 2006 ILO (The International Labour Organization) julkaisi sopimuksen, jolla pyritään suojelemaan merimiehiä hyväksikäytöltä ja turvallisuusriskeiltä. MLC (Maritime Labour Convention) vastaa merenkulun työntekijöiden globaaleihin haasteisiin asettamalla säännöt työ- sekä elinoloille laivalla. Sopimus pitää sisällään vaatimukset merimiehen pätevydestä, työsopimusehdoista, asumisesta sekä ravitsemuksesta laivalla, terveydenhuollon sekä sosiaaliturvan. Siinä myös määritellään, miten sopimuksen noudattamista

valvotaan. Vuonna 2018 tämän sopimuksen on ratifoinut 88 maata eli 93 prosenttia maailman lippuvaltioista. Vaikka MLC:tä on kritisoitu hampaattomaksi, se on kuitenkin askel parempaan tavoitteenaan paremmat olosuhteet ja hyväksikäytön minimointi.⁵²

Periaatteessa filippiiniläisillä merimiehillä on parempi oikeusturva ja työolojen valvonta kuin maissa työskentelevillä siirtotyöläisillä. Rekrytointi, työ sopimukset ja työ laivalla on kontrolloitu kansallisten sekä kansainvälisten sopimusten mukaisesti, ja ideaalitapauksissa näitä myös noudatetaan. Kaksoiskirjanpito on varustamoiden keino kiertää maksuissa. Töihin pyrkivä merimies allekirjoittaa kaksi tyhjää työ sopimusta, jotka myöhemmin muotoillaan etenkin ITF:n tarkastajia varten. Vääristelty kirjanpito koskee myös maksettua palkkoja, eikä kukaan varsinaisesti tarkasta, onko kirjanpitoon merkityt palkat todella maksettu tai onko tehty työtunnit kirjattu oikein.⁵³

Ammattiyhdistys on länsimaissa totuttu väylä oikeuksien vaatimiselle ja niiden toteutumisen varmistamiselle. Filippiineillä asiaan suhtaudutaan toisin ja jäsenyys voi olla jopa riski, eli ongelma työtä hakiessa. Ammattiyhdistykseen kuuluminen tai sen kautta oikeuksien vaatiminen voi johtaa pelätylle mustalle listalle joutumiseen, mikä tarkoittaa, että töitä ei ole enää tarjolla. Arviolta 25 prosenttia merimiehistä kuuluu AMOSUP:iin, maan suurimpaan ammattiyhdistykseen. Aasialaisittain luku on suuri. Manilassa tapaamani merimiehet kertoivat kuuluvansa liittoon, mutta syyksi he kertoivat, että AMOSUP:ilta saa edullisia lainoja, joita he joutuvat usein ottamaan seuraavaa tönniä odotellessaan. Ammattijärjestö tarjoaa myös ilmaisia terveystarkastuksia, joihin on ”korttelin jono”, mutta kun tarjolla on tietoa merimiesten oikeusturvasta tai sopimusehdoista, paikalle ei saavu ketään. Jäsenmaksuja maksetaan työssäoloajalta. 40 prosenttia niistä menee liitolle ja loput merimiehen omaan ”säästökassaan”, josta tämä voi nostaa

rahat tarvittaessa. Yleensä jäsenmaksu otetaan palkasta suoraan, eikä merimies voi itse valita, kuuluuko liittoon vai ei. Merimiehet ovat yleensä nuoria ja köyhiä ja heillä on suku huollettavanaan, joten on ymmärrettävää, että he elävät tässä hetkessä murehtimatta tulevaisuuttaan tai oikeuksiaan.⁵⁴

Merimiesunionin Simo Zittingin mukaan filippiiniläiset merimiehet kuuluvat Suomesa ammattiyhdistykseen ja heillä on samat oikeudet kuin suomalaisilla merimiehillä. Varustamo hoitaa jäsenmaksun, joten monet miehistöstä eivät välttämättä edes tiedä olevansa Merimiesunionin jäseniä. Zittingin mukaan sitä harvemmin myöskään mainostetaan. Filippiiniläiset eivät yleensä ole liittoon yhteydessä ongelmissaan, ja esimerkiksi sen tarjoamat edut, kuten lomamökit, eivät ole kiinnostaneet heitä.⁵⁵ Laivalla haastattelemani merimies oli epävarma jäsenyydestään suomalaisella aluksella:

*I don't know if you are the member of the union, I don't know here. Not like Swedish, we are members of the SEKO, the biggest SEKO union. And the retirement, I'm actually qualified for retirement there. But here I don't know if we are member of the union. I don't think so, I never read it.*⁵⁶

Filippiiniläiset tekevät yleensä kuudesta yhdeksään kuukautta kestävän työ sopimuksen. Työperiodin kesto ja muutokset siihen sovitetaan aina merimiehen ja varustamon kesken, mutta tönnin pituuden ei tulisi ylittää 12:ta kuukautta. Usein merimiehellä ei kuitenkaan ole muuta vaihtoehtoa kuin jatkaa työskentelyä vastentahtoisestikin määräajan jo umpeuduttua. Pitkän työperiodin jälkeen ylimääräinen viikkokin tuntuu kuukaudesta. Jos merimies itse olosuhteiden niin vaatiessa keskeyttää työperiodinsa ja palaa kotiin, hän joutuu POEA:n (Philippine Overseas Employment Administration) säädösten mukaan maksamaan paitsi oman kotimatkinsa, myös tilalleen palkattavan merimiehen matkan laivalle.



Matruusi Blockboy Godwin Nicolas (Win), kuvassa keskellä, merenkulkijakollegoidensa kanssa kotonaan Metro Manilassa vuonna 2018. Kuva: Jonna Laine.

Jokainen päivä on työpäivä, joka koostuu pitkälti samoista rutiineista ja työajoista. Työajat eivät mahdollista kansipuolen merimiehille tarvittavan pitkiä yhtenäisiä yöunia, vaan lepo koostuu pätkistä. Monia vaivaakin krooninen väsymys, joka nukutaan pois vasta kotona. Väsymys ja usein vähäinen liikunta sekä työstä ja koti-ikävästä aiheutuva stressi ovat terveysriski. Merimiehillä näistä johtuvat sydän- ja verisuonisairaudet ovatkin valitettavan yleisiä. Myös samat tilat ja samat naamat päivästä toiseen aiheuttavat väistämättä tylsistymistä.

Museo Marinon edustaja kertoi, että ennen laivalle lähtöä tehtävissä terveystarkastuksissa merimiesten yleisemmät havaitut ongelmat ovat korkea verenpaine, kolesteroli sekä verenpaine, siis länsimaissakin yleiset ja usein itseaiheutetut ”elintasosairaudet”.⁵⁷ Filippiiniläistutkimuksen mukaan 6 759 merimiestä kotiutettiin vuosina 2010–2014 laivoilta lää-

ketieteellisin perustein. Noin viidesosalla oli syynä tapaturma, ja lähes yhtä moni kärsi selkärangan ja eri lihasten vaurioista. Vatsan- ja ruuansulatuserimien ongelmat tulivat kolmantena kotiutuserusteena ja sydän- sekä verisuonisairaudet neljäntenä. Kotiutuksen jälkeen merimies on velvollinen ilmoittautumaan välitysfirmalleen 72 tunnin kuluessa tai tarpeen vaatiessa hänet vietään suoraan kentältä sairaalaan. Filippiiniläiset pyritään hoitamaan mahdollisuuksien mukaan kotimaassaan. Varustamolle kuuluu hoitaa sairaalan kulut, korvaus pysyvistä vammasta ja palkka sairausajalta. Ideaalitalanteissa näin tapahtuukin.⁵⁸

Aluksen turvallinen operointi vaatii tehokkaan sekä kielellisesti, kulttuurisesti että henkilötasolla toimivan kommunikoinnin. Kulttuuriset seikat tulisi ottaa huomioon jo koulutuksessa. Tutkimuksen mukaan tärkeimpiä syitä toimimattomaan kommunikointiin merenkulussa ovat kielimuuri, kulttuurierot, psykologiset esteet, persoonallisuus ja henkilöstön väliset suhteet.⁵⁹ Jan Horckin mukaan kommunikoinnissa käytetään tiettyjä tiedostamattomiakin signaaleja ja koodoja. Jos toisen käyttämät koodit ovat vieraita, on kommunikaatio vaikeaa ja voi syntyä sekaannuksia tai väärintymmärryksiäkin. Kommunikointiin kuuluva sanaton viestintä eli ilmeet, eleet, äänenpainot sekä se miten asia ilmaistaan tekevät osaltaan ihmisestä tietyn kulttuurin edustajia. Nämä ongelmat voivat johtaa väärintymmärryksiin, epäluottamukseen ja jopa eri kulttuureista tulevien välisiin konflikteihin, jotka ilmenevät työssä, jokapäiväisessä elämässä ja etenkin hätätapauksissa. Sanonnan mukaan ”jokainen panikoi omalla kielellään”, ja hätätilanteessa sekamiehitetyllä laivalla tämä voi tarkoittaa melkoista kielten sekamelskaa.⁶⁰

Se ettei tunneta toisten kulttuurista, historiallista ja sosiaalista taustaa voi aiheuttaa väärintymmärryksiä ja ristiriitoja miehistön keskuudessa. Väärintymmärrykset johtuvat usein

Matruusi Blockboy
Godwin Nicolas (Win)
perheineen Metro
Manilassa vuonna 2018.
Kuva: Jonna Laine.



siitä, ettei tunneta toisten tapoja ja tottumuksia, ajattelutapoja, tapoja ilmaista itseään, ruumiinkieltä, käytöskooodeja ja sosiaalisia arvoja. Filippiinit ovat aasialaisia, ja heidän kulttuuriinsa kuuluu, että kasvojaan ei saa menettää tai sanoa ei, en tiedä tai etten ymmärrä ("yesyes-kulttuuri").⁶¹ Äänen korottamista tai riitelyä vältetään, sillä "...with Filipinos, if you are shouting, if you are fighting, you are not a good guy."⁶²

Filippiiniläiset kertovat olevansa joustavia ja sopeutuvaisia. He odottavat sitä myös muilta, mutta rasismi ei ole harvinaista merimiestenkään keskuudessa:

The most important thing is the relationship onboard. It is, even though it's big salary, but let's say the crew is not nice, it's useless... Because if you have nine months contract, let's say. And if it is the environment; the crew is nice, everybody is nice, you can't feel this nine months onboard. But if you have only three months contract, if the environment is not good, you feel like one year onboard.

It's not important where the crew is from, it's important how to communicate. Every nation has different ideas, traditions and we need to respect them how to communicate.

But of course there's different nationalities, I don't need to mention... discriminating people. Especially British, I don't like... They discriminate us, really, most of them, German, Norwegian...

*British people is very hard to make... You make soup, you make entrees, you make main course and you have to serve one by one. And let's say here's a glass of water. The messman will come and pour the water. That's how they live on the ships.*⁶³

Luonnonolosuhteet ovat laivalla samat kaikille. Filippiiniläisillä murehdittavaa riittää myös kotona odottavien hyvinvoinnin vuoksi, sillä saaristo on jatkuvien hirmumyrskyjen, rankkasateiden, tulivuorten purkauksien ynnä muiden luonnonmullistusten riivaama. On vaikea keskittyä työhön, kun uutisissa kerrotaan maata lähestyvistä taifuunista ja itse on tuhansien kilometrien päässä kyvyttömänä suojelemaan perhettään. Myös Filippiinien poliittinen tilanne on pitkään ollut epävakaa. Presidentti Ferdinand Marcosin vuonna 1972 julistama poikkeustila johtui kommunismin leviämisen pelosta. Nykyinen presidentti Duterte keskittyy etenkin huumeidenvastaiseen taisteluun, jossa julmat otteet koettelevat eten-

kin pikkurikollisia tai niiksi epäiltyjä eli köyhää väestöä. Ammutuksi voi joutua kuka vain. Duterte kahden ensimmäisen työvuoden aikana ruumiita oli tullut jo 27 000. Filippiineillä huumeiden sanotaankin olevan uusi kommunismi.⁶⁴

Luonnonoikkujen lisäksi myös ihmiset aiheuttavat riskejä merenkulkijoille. Aasiasta tullessa Suezin kanava on oikotie Eurooppaan ja Atlantille. Itäisen Afrikan vesillä merirosvous on pitkään ollut turvallisuusriski laivoille ja niiden miehistöille. Suomalainen merimies kirjoittaa kirjeessä kotiin:

Somalian vaarallisille vesille tullaan perjantaina 11. pv. Silloin pääkoneen kierrokset nostetaan maksimiin ja vahti nousee arviolta 16 solmuun. Somalian rannikko on kuitenkin lähes 700 mailia pitkä joten sitä ajaa lähes kaksi vrk. Ovet lukitaan ja valmiutta nostetaan, eli yritetään olla valmiita mahdollisille tunkeutujille. Suoraan sanottuna Somalian vesillä kuuluisi saada ns. sotalisää, kaksinkertaista liksaa. Sitä ei kuitenkaan saada koska aluetta ei ole virallisesti julistettu sotatoimialueeksi.

No, kyllä me siitä selvittääm, alan miehet. Mutta ei sinne kuitenkaan kukaan mielikseen mene. Tämä on nyt vähän eri juttu kun Malakan salmi, täällä saattaa tulla singolla ulkosivuun jos et pysähdy ryöstettäväksi? Onneksi ollaan telakan jäljiltä kaasuvapaita joten ei ole edes aikomusta pysähtyä.⁶⁵

Rose George haastatteli filippiiniläistä matruusia merirosvoihin liittyen. Tämä kertoi ystävästään, joka oli ollut merirosvojen vankina kolme kuukautta. Yllättäen se oli matruusista vain hyvä asia, sillä siltä ajalta kidnapattu sai tuplapalkan ja kolmen kuukauden palkallisen loman asian selvittyä.⁶⁶ Tämä mielestäni kertoo osuvasti siitä, miten filippiiniläiset suhtautuvat eri tavalla riskeihin ulkomaankomenuksillaan kuin me länsimaalaiset. Kuvaavaa on myös se, että Lähi-idän rakennustyömaille,

Saudi-Arabian kotitalouksiin tai mukavuuslippulaivoille löytyy aina halukkaita työntekijöitä, vaikka riskit joutua hyväksikäytetyksi ja jopa riistetyksi ovat tiedossa. Manilassa tapaamani merimies ihmetteli, että olin huolissani ja kiinnostunut heidän työoloistaan ja sopimuksistaan laivoilla. Köyhyys kotimaassa on heille todellisuutta, ulkomailla (joksi myös laivat luetaan) saa rahaa ja sinne on helppo lähteä. Työ on työtä ja rahan tienäminen pääasia.

Loppupäätelmät

Sosiologi Steven McKay on tarkastellut filippiiniläisten vahvaa asemaa merenkulun halpatyövoiman tuottajana. Hän mainitsee suosion tärkeäksi syyksi Filippiinien valtion tarkoituksella luoman kuvan ahkerista, luotettavista sekä alistuvaisista työntekijöistä.⁶⁷

Mitä resursseja ja riskejä merenkulkuun ja ammattiin liittyy filippiiniläisen merimiehen kannalta? Merille lähtö perustuu yleensä taloudellisiin seikkoihin köyhässä, poliittisesti epävakaaassa ja luonnonmullistusten säännöllisesti runtelemassa maassa. Kansainvälisille laivoille hakeudutaan paremman elämän ja sosiaalisen nousun toivossa. Onnistuessaan merimies voikin palkallaan elättää laajan suvun, kouluttaa lapset ja rakentaa hulpean talon kotikyläänsä. Vaikka filippiiniläisten palkat ja työehdot ovat esimerkiksi eurooppalaisiin verrattuna huonommat, Filippiineillä merimiehet ovat tienesteineen ylempää keskiluokkaa ja arvostettuja ihmisiä.

Merenkulun riskit liittyvät etenkin ongelmiin, jotka syntyvät filippiiniläisten monta kuukautta kestäväen sosiaalisen ja fyysisen eristyksen vuoksi. Laivalta tai satamista kommunikointi perheenjäsenten kanssa on usein vaikeaa ja kallista, joten osallistuminen arkeen ja juhlaan kotimaassa on mahdotonta pitkien tönnien aikana. Riskit liittyvät myös merimiesten värväykseen, esimerkiksi petol-

lisiin työnvälitysfirmoihin Filippiineillä, kal-liisiin, tosin laittomiin välityspalkkioihin sekä ongelmiin palkanmaksussa ja työajoissa.

Filippiiniläisten tunnettu ja mainostettu sopeutuvaisuus saattaa myös olla riski, sillä kehoista työolosuhteista tai työturvallisuudesta ei usein valiteta. Hankalan merimiehen maine voi aiheuttaa töiden loppumisen, ja tietoisuus siitä, että kotimaassa tulijoita ulkomaisille laivoille riittää reilusti yli kysynnän, pitää filippiiniläiset merimiehet jopa terveytensä uhallä hiljaisina. Filippiiniläisiä merimiehiä ei yleensä kohtaa satamien tai laivojen ulkopuolella, joten he ovat jääneet useimmille näkymättömiksi sekä tuntemattomiksi. Tämä näkymättömyys on myös riski, sillä ei tiedetä mitä laivoilla, etenkin mukavuuslippujen alla, tapahtuu ja millaiset työolot merimiehillä siellä on.

Tulevaisuudessa suurin riski filippiiniläisille merimiehille voivat kuitenkin olla muut

halpatyövoimaa tarjoavat maat. Toistaiseksi filippiiniläiset pärjäävät lähinnä maineensa perusteella, mutta uusia tulokkaita on odotamassa. Etenkin Vietnamia ja Kambodžaa pidetään uhkana, sillä sieltä saatava työvoima on filippiiniläisiä edullisempaa. Filippiiniläisten etuina ovat kuitenkin kielitaito, heidän itsensäkin mainostama sopeutuva asenne, pitkät perinteet ulkomailla työskentelystä sekä yllättävän usein esiin nouseva kristinusko.

Olen kuullut suomalaisilta merimiehiltä arvosteluakin siitä, että filippiiniläisten pitkiä törnejä korostetaan sekä pidetään epäinhimillisinä: ”Mitä ihmeellistä siinä on? Meillä Suomessa oli ihan sama systeemi purjelaiva-aikaan ja vielä pitkälle 1900-luvun puolivälin jälkeen.” Ihmeellistä mielestäni on se, että kyseinen käytäntö on mahdollista vielä nykyäänkin, tosin lähinnä kehittyvien maiden merimiehille.

VIITTEET

- 1 Näistä runsaasta 400 000 merimiehestä noin 150 000 työskenteli vuonna 2015 laivoilla muissa kuin merenkulun perustehtävissä, esimerkiksi risteilyaluksilla asiakaspalvelussa, ravintoloissa sekä hotellipuolella. <http://www.poea.gov.ph/ofwstat/compendium/2015.pdf>.
- 2 <http://www.poea.gov.ph/ofwstat/compendium/2015-2016%20OES%202.pdf>.
- 3 Fingerroos et al 2017, 17.
- 4 Helsingin yliopistossa vuonna 2015 hyväksyttyä kansatieteen pro gradussani *Filippiiniläis-suomalaisista yhteiseloä. Sekamiehitys suomalaisella rahtilailalla* tarkastelin kulttuurien kohtaamista sekamiehitetyllä aluksella.
- 5 Metro Manila on yhtenäinen alue, joka muodostuu Filippiinien pääkaupungin ohella viidestätoista eri kaupungista tai kunnasta, niistä suurimpana on Quezon City, joka on maan suurin kaupunki ja entinen pääkaupunki.
- 6 Katso esimerkiksi Fingerroos 2014; Chase 2005.
- 7 Ruotsala 2005, 65–66.
- 8 Anne Ala-Pöllänen mainitsee väitöskirjassaan Hap-py Shipin olevan purjelaiva-ajoilta periytyvä käsite, joka kertoo laivan miehistön henkisen ja sosiaalisen tilan eli työilmapiiirin tyytyväisyyden. Ala-Pöllänen 2017.
- 9 Katso esimerkiksi Ala-Pöllänen 2017; Acejo 2013; Lamvik 2002; Du Rietz 2001; katso myös George 2013.
- 10 <https://www.tenk.fi/fi/hyva-tieteellinen-kaytanta>.
- 11 Malmström 2016.
- 12 <https://www.iom.int/files/live/sites/iom/files/Country/docs/CMReport-Philippines-2013.pdf>.
- 13 ”Mandate for Greatness.” Presidentti Ferdinand E. Marcosin virkaanastujaispuhe 30. joulukuuta 1965.
- 14 Laine 2019.
- 15 Haastattelu: MM.
- 16 Haastattelu: S–1.
- 17 Battistella 2017, 554.
- 18 Bignotia 2006, 23.
- 19 <http://unitedfilipinoseafarers.com.ph/fake-promises-and-broken-dreams-2/>.
- 20 Fajardo 2011, 118–119.
- 21 Haastattelu: S–1.
- 22 Haastattelu: S–1.
- 23 Haastattelu: F–3.
- 24 https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2018/08/statistical-report-2012-2016_final.pdf.
- 25 Haastattelu: MM.
- 26 Geertz 1973, 361.
- 27 Asis & Go 2014, 72–73.
- 28 Asis & Go 2014, 2.
- 29 Haastattelu: F–2.
- 30 Lamvik 2002.
- 31 Fajardo 2011, 128, 147.
- 32 Haastattelu: F–4.

- 33 Termi on yleisesti käytössä ja Filippiineillä sitä näkee useissa eri yhteyksissä. OFW:t jaetaan merellä ja maissa työskenteleviin, maissa työskentelevät lisäksi ”esiintyviin artisteihin ja muihin”.
- 34 <http://www.bsp.gov.ph/statistics/keystat/ofw.htm>.
- 35 https://www.hellenicshippingnews.com/filipino-seamen-despite-powering-global-trade-face-growing-threats-to-their-livelihoods/?fbclid=IwAR0ePYrc3vvsLZC_D8njmr6bM-teTM-EuUzUbS3429UnbREA63KMB69ltUg4.
- 36 POEA on vuonna 1982 perustettu Filippiinien työministeriön alainen virasto, jonka tehtävänä on organisoida sekä kontrolloida siirtotyöläisyyttä.
- 37 Battistella 2017, 561.
- 38 *Balik Bayan Box* on Filippiineille verovapaasti lähetettävä pahvilaatikko, jonka voi täyttää haluamillaan tavaroilla. Painorajaa ei ole, vain tila on rajana. Yleensä se täytetään krääsällä, mutta tärkeintä paketeissa ei ole sisältö, vaan ajatus muistamisesta.
- 39 Katso esimerkiksi Vaittinen, 2017.
- 40 Lamvik 2002.
- 41 Haastattelu: F-3.
- 42 Laine 2015.
- 43 Asis & Go 2014, 74–75.
- 44 Esim. Mitra 2016.
- 45 Haastattelu: F-1.
- 46 Haastattelu: F-3.
- 47 1:1 vuorottelusyhteistyö tarkoittaa sitä, että yhtä työkaksoa aluksella seuraa yhtä pitkä vapaa-ajanjakso. Työ on jaettu kahdelle henkilölle, jotka vuorottelevat tehtävässä.
- 48 Lamvik 2002, 66.
- 49 Gerstenberger 2008, 25–27.
- 50 Du Rietz 2001, 164.
- 51 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-manila/documents/publication/wcms_173266.pdf.
- 52 <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/page/files/2017%20ITF%20MLC%20Guide%20EN.pdf>.
- 53 Asis & Go 2014, 72–73.
- 54 Haastattelu: MM.
- 55 Haastattelu: SZ.
- 56 Haastattelu: F-3.
- 57 Haastattelu: MM.
- 58 Abaya *et al* 2015, https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/view/IMH.2015.0038/30578.
- 59 Wang & Gu 2005, 341, 343.
- 60 Horck 2006, 59, 61.
- 61 Wang & Gu 2005, 344–345.
- 62 Haastattelu: F-3.
- 63 Haastattelu: F-3.
- 64 Haastattelu: TFDP.
- 65 Haastattelu: S-1.
- 66 George 2013, 116.
- 67 McKay 2007, 617–633.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Haastattelut

- MM Museo Marinon edustaja. All Japan Seamen's Union – Associated Marine Officers & Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP) – Museo Marino, Malate, Manila. Marraskuu 2018.
- TFDP Task Force Detainees Philippines -järjestön edustajan haastattelu. Quezon City, Metro Manila. Marraskuu 2018.
- SZ Simo Zitting, Suomen Merimiesunioni. Lokakuu 2018.
- S-1 Suomalainen, päällystöön kuuluva merimies (eläkkeellä). 2018.

Filippiiniläisten merimiesten haastattelut, tekijän hallussa:

- F-1 Matruusi, Manila. Marraskuu 2018.
- F-2 Työtä etsivä merimies, Rizal Park, Manila. Marraskuu 2018.
- F-3 Laivakokki. Syksy 2012.
- F-4 Toinen perämies. Syksy 2012.

Painamattomat lähteet

Laine, Johanna (Jonna) 2015. *Filippiiniläis-suomalais-ta yhteiselo: Etnografia sekamiehityksestä suomalaisella rahtilaivalla*. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Humanistinen tiedekunta, Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos.

Kirjallisuus

- Abaya, A. & Roldan, S. & Ongchangco, J. & Ronquillo-Sarmiento, R. & Sarmiento R.F. 2015. *Repatriation rates in Filipino seafarers: a five-year study of 6,759 cases*. International Maritime Health. 2015; 66 (4):189–95. <https://journals.viamedica.pl>. Luettu 20.10. 2019.
- Acejo, Iris 2013. *Filipino seafarers and transnationalism*. PhD Thesis, Cardiff University.
- Ala-Pöllänen, Anne 2017. *Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla*. Kansatieteellinen arkisto 57. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Asis, Maruja & Go, Stella 2014. *An Assessment of the Philippine Overseas Employment Administration's (POEA) Agency Performance Awards*. A report submitted by the Scalabrini Migration Center to the International Labour Organization Country Office for the Philippines. International Labour Organization ILO. Country Office for the Philippines. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-manila/documents/publication/wcms_316229.pdf. Luettu 14.7.2019.
- The Bangko Sentral ng Pilipinas (BSP), verkkosivut. *Overseas Filipino Remittances*. www.bsp.gov.ph. Luettu 20.9.2019.
- Battistella, Graziano 2017. Filipino Seafarers and Their Families: Social and Pastoral Considerations. 208 Studi Emigrazione. *International Journal for Migration Studies*. Rooma: Fondazione Centro Studi Emigrazione.

- Bignotia, Carmela 2006. *Work Abroad! Filipinos' guide to working and succeeding abroad*. Philippines: Quantum X. Inc.
- Chase, Susan E. 2005. Narrative Inquiry: Multiple Lenses, Approaches, Voices. Denzin, Norman & Lincoln, Yvonna (toim.) *The Sage Handbook of Qualitative Research. Third Edition*. Thousand Oaks: Sage Publications, s. 651–680.
- Du Rietz, Peter 2001. *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie; 45. Tukholma: Sjöhistoriska museet.
- Fajardo, Kale Bantigue 2013. *Filipino Crosscurrents: Oceanographies of Seafaring, Masculinities, and Globalization*. University of Minnesota Press.
- Fernandez, Basco & Krootjes, Roos 2007. Seafarers – Invisible Part of the Filipino Diaspora in Europe: Scenarios from Onboard Research. Hogsholm, Filomenita (toim.) *In De Olde Worlde. Wiews of Filipino Migrants in Europe*. Philippine Social Science Council, s. 48–74.
- Fingerroos, Outi & Lundgren, Maija & Lillbroända-Annala, Sanna & Koskihaara, Niina (toim.) 2017. *Yhteiskuntaetnologia*. Helsinki: SKS.
- Fingerroos, Outi 2014. *Somaliperheen paradoksaalisuus*. Kulttuurintutkimus no. 31 (4). Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, s. 16–29.
- Geertz, Clifford 1973. *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books, cop.
- George, Rose 2013. *Ninety Percent of Everything. Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*. New York: Picador.
- Gerstenberger, Heide 2008. Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. Nautica Fennica 2007–2008. Helsinki: Museovirasto.
- Hellenic Shipping News -verkkosivut. *Filipino seamen, despite powering global trade, face growing threats to their livelihoods*. 10.6.2019. www.hellenicshippingnews.com. Luettu 27.9.2019.
- Horck, Jan 2006. *A mixed crew complement – A maritime safety challenge*. Malmö Studies in Educational Sciences: Licentiate Dissertation Series 2006/3.
- International Labour Organization, verkkosivut www.ilo.org. Luettu 24.10.2019.
- International Organization for Migration (IOM). *Country Migration Report: The Philippines 2013*, 3. www.iom.int. Luettu 20.9.2019.
- The International Transport Workers' Federation (ITF), verkkosivut www.itfglobal.org. Luettu 25.9.2019.
- Laine, Jonna 2019. Filippiiniläiset nykyajan merellisinä siirtotyöläisinä. Frigren, Pirita (toim.). *Merenkulkijoiden siirtolaisuus. Näkökulmia 1700-luvulta nykypäivään*, s. 77–95. Turku: Siirtolaisuusinstituutti. <https://siirtolaisuusinstituutti.fi/wp-content/uploads/2019/12/pirita-frigren-toim-merenkulkijoiden-siirtolaisuus.pdf>.
- Lamvik, Gunnar 2002. *The Filipino Seafarer. A Life Between Sacrifice and Shopping*. Department of Social Anthropology. Norwegian University of Science and Technology.
- Malmström Rognes, Åsa 2016. *Family Matters. Essays on Families, Firms and Funding in the Philippines 1850–2014*. Uppsala Studies in Economic History.
- McKay, Steven 2007. *Filipino Sea Men: Constructing Masculinities in an Ethnic Labour Niche*. Journal of Ethnic and Migration studies, N:o 33, vol 4.
- Mitra, Titon 2016. *United Nations Development Programme*. <http://www.ph.undp.org/content/philippines/en/home/ourperspective/ourperspectivearticles/2016/12/30/the-bagong-bayani-of-the-philippines.html>. Luettu 13.9.2019.
- Philippine Overseas Employment Administration (POEA), verkkosivut www.poea.gov.ph. Luettu 9.11.2017.
- Philippine Overseas Employment Administration (POEA) tilastot 2016. www.poea.gov.ph. Luettu 1.9.2019.
- Republic of the Philippines. Department of Transportation. Maritime Industry Authority. Tilasto 2012–2016. www.marina.gov.ph. Luettu 20.7.2019.
- Ruotsala, Helena 2005. Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. Korkiakangas, Pirjo & Olsson Pia & Ruotsala, Helena (toim.) *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos toimite 11, 2005. Helsinki: Ethnos ry.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta (TENK), verkkosivut www.tenk.fi. Luettu 20.6.2019.
- United Filipino Seafarers, verkkosivut www.unitedfilipinoseafarers.com. Luettu 15.8.2019.
- Vaittinen, Tiina 2017. Filippiinien työperusteinen siirtolaisuus kehityspoliittisena kysymyksenä. *Siirtolaisuus–Migration*, 4/2017, s. 7–12.
- Y. Q. Wang & P. Gu 2005. *Reducing intercultural communication barriers between seafarers with different cultural background*. Maritime security and MET: Sixth Annual General Assembly (AGA) of the International Association of Maritime Universities, hosted by the World Maritime University. Malmö, Sweden. Southampton & Boston: WIT Press.

Sammandrag

Sjöfartens risker och möjligheter för filippinska sjömän

25 procent av de sjömän som branschen behöver på världens hav kommer från Filippinerna. Landet är världens största enskilda producent av sjöarbetskraft och har tillhandahållit billig, kompetent och relativt språkkunnig arbetskraft alltsedan lågkonjunkturen efter 1970-talets oljekris, då kostnaderna för sjötransporter steg. Huvudorsaken till att filippinska sjömän söker sig till utländska fartyg är ekonomisk. Lönenivån är betydligt högre än i hemlandet och arbetet möjliggör i bästa fall ett socialt lyft som annars är svårt att uppnå i det fattiga landet. Går det bra kan en sjöman faktiskt försörja en hel släkt på sin lön, låta barnen gå i skola och bygga ett flott hus i sin hemby. Även om de filippinska lönerna och arbetsvillkoren är sämre i jämförelse med exempelvis europeiska motsvarande, hör sjömän med sina inkomster till övre medelklassen och är ansedda personer på Filippinerna.

Filippinska sjömän mönstrar för en tid på i medeltal sex till nio månader på ett fartyg. Utöver att arbetet är krävande och ibland också farligt innebär det även många ekonomiska risker. Utbildningen och de

fortbildningskurser som senare krävs är dyra och många förmedlingsfirmor är opålitliga eller kräver olagliga avgifter av sökande. Sjömannen måste också lita på den person till vilken rederiet skickar hans lön, så att arbetsförtjänsten går till rätt adress. En person som tillbringar flera månader på ett fartyg känner också psykiskt och socialt tryck, isolerad från den övriga världen och avskild från sin familj. Det innebär ständig hemlängtan och oro för de närstående. Nationella och internationella fackorganisationer försöker övervaka arbetsförhållandena på fartygen men i praktiken är det svårt eller omöjligt att uppnå bestående förbättringar. Det viktigaste för en filippinsk sjöman är ändå att lönen utbetalas som avtalat, att det serveras mat och att förhållandena ombord är drägliga. En för undersökningen intressant iakttagelse är att man sällan möter filippinska sjömän utanför hamnar eller fartyg, vilket har gjort dem osynliga och okända för de flesta. För dem som arbetar inom sjöfarten eller forskar om den är filippinierna ändå en grupp som är känd över hela världen.

Summary

Risks and resources in shipping for Filipino seamen

Approximately 25 per cent of all seamen needed in the global maritime industry come from the Philippines. The country is the world's single largest provider of maritime labour force. An inexpensive and competent labour force with a relatively good knowledge of languages has been employed from the Philippines since the 1970s oil crisis, which caused a recession and a rise in maritime transport costs. Financial considerations are also the main reason why Filipino seamen seek employment on foreign ships. Salary levels there are significantly higher than in their home country and, in the best case, working on foreign ships enables them to improve their social position, which is difficult to achieve in the poor and developing country. With the salary they receive successful seamen can provide for their extensive families, educate their children, and build a lavish house in their home village. Although the Filipino seamen's international salaries and terms of employment are poor compared to, for example, those of Europeans, in the Philippines their income gives them the status of middle-class and esteemed people.

On average, Filipinos enter an employment contract for six to nine months on board a ship. In addition to demanding and

sometimes even dangerous work, there are many risks pertaining to the financial aspects. Training and subsequently required additional courses are expensive, and some crewing agencies are unreliable, and they may charge illegal fees to applicants. The seamen must also trust the person to whom the shipping company sends their salary, in order for the fruits of their labour to reach the correct destination. Spending several months on a ship isolated from the rest of the world and far away from one's family also causes psychological and social tensions, as well as homesickness and worry about near and dear ones. National and international trade unions aim at monitoring working conditions on board ships, but in practice it is often difficult or impossible to achieve permanent improvements. Nevertheless, the most important factors for Filipino seamen are that their salary is paid as agreed, food is served and the conditions on board are acceptable. It is interesting from the viewpoint of the study that Filipino seamen are rarely encountered outside ports and ships, so they have remained invisible and unknown to the general public. For those working within or doing research on seafaring, however, seamen from the Philippines are a globally known group.