

Juulia Malén

KIELITAIDON MERKITYS MERENKULUSSA

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2017

KIELITAIDON MERKITYS MERENKULUSSA

Malén, Juulia
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Toukokuu 2017
Sivumäärä: 45

Asiasanat: merenkulku, englannin kieli, laiva, koulutus, kielitaito

Englannin kielen osaamisen ja ymmärtämisen tärkeyttä merenkulussa ei voi kiistää. Merenkulussa on vuosien saatossa valikoitunut yleiskieleksi englannin kieli. Nykyään sen rooli korostuu kun työvoiman liikkuvuus on suurempaa ja miehistöt ovat entistä monikansallisempia. Merikapteenin koulutukseen kuuluu STCW:n ja ammattikorkeakoulu lainsäädännön vaatimat kurssit. Koulutuksen tulee valmistaa tulevia merenkulkijoita tehokkaaseen ja turvalliseen komentosiltatyöskentelyyn. Kommunikointi on tärkeää ja edellytys, jotta alusta pystytään operoimaan mahdollisimman turvallisesti. Yhteinen kieli on oleellinen asia, jotta informaatio kulkeutuu esteettömästi henkilöltä toiselle. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, kuinka merimiehet kokevat koulutuksen aikana saamansa englannin kielen opetuksen työelämän kannalta. Millä tavalla merenkulun englannin opetusta pitäisi kehittää tai tarvitseeko sitä kehittää ollenkaan. Täytyykö koulutuksessa tehdä suurempia muutoksia, jotta merenkulkijoiden englannin kielen tasoa saataisiin parannettua. Tutkimus toteutettiin haastattelemalla 11 merimiestä, jotka olivat suurimman osan työurastaan suorittaneet laivatyössä. Haastattelut suoritettiin teemahaastatteluina. Tuloksista selvisi, että koulutukseen sekä englannin kielen opetukseen tarvitsisi tehdä muutoksia. Koulutuksesta toivottaisiin kokonaan englanninkielistä, jolloin se mahdollisesti rajaisi koulutukseen hakijoiden joukosta pois ne henkilöt, jotka eivät ole tarpeeksi motivoituneita alaa kohtaan. Tutkimus osoitti haastateltavien pärjäävän kielitaidoillaan nykyisissä työtehtävissään, mutta jokaisen mielestä englannin kielen taitoa tulisi kehittää.

IMPORTANCE OF LANGUAGE SKILLS IN MARITIME

Malén, Juulia

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in maritime management

May 2017

Number of pages: 45

Keywords: maritime, English language, vessel, education, language skills

The importance of English language skills in maritime is undeniable. Over the years English language has been selected for the standard language in maritime. Today its role is highlighted because the mobility of labor has increased and the crews are more multinational than before. The degree programme in maritime management includes the courses that are required by the STCW and by the legislation of the University of Applied Sciences. The training should prepare future seafarers for the efficient and safe bridge working. Communication is important and prerequisite so that the ship can be operated as safely as possible. Common language is important in order for information to be transmitted unobstructed from one person to another. The purpose of this thesis was to find out how seafarers experience the teaching of English during their education in terms of working life. Is there a need to improve the education of maritime English, or is there a bigger need to develop the whole education system of seafarers in order to improve their English language skills. The study was carried out by interviewing 11 sailors who had performed most of their work career by working at sea. The method was theme interview. It was clear from the results that changes in the education and in teaching of English would be needed. From the results pointed out also a need for the education to be entirely in English. It might exclude from the entrance examination those people that aren't that motivated to the industry. All the interviewees said that their language skills should be developed, but they are capable to do their work with the English language skills they currently have.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	ENGLANNIN KIELEN MERKITYS MERENKULUSSA.....	6
2.1	Opetus.....	6
2.2	Työelämän vaatimukset.....	8
2.3	Seuranta.....	10
2.4	Kansainvälisyys.....	12
2.4.1	Meriklusteri.....	13
3	VIRALLISET VAATIMUKSET.....	16
3.1	SOLAS.....	16
3.2	STCW.....	16
3.2.1	Komentosiltavahdissa oleva kansipäällystö.....	17
3.2.2	Kansimiehistö.....	18
3.2.3	Koneosasto.....	18
3.2.3	Miehistö matkustajalaiivoilla.....	19
3.2.4	Työtehtävinä turvallisuus ja ympäristön suojeleminen saastumiselta.....	20
4	TUTKIMUS.....	21
4.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet.....	21
4.2	Tutkimusmenetelmä.....	21
4.3	Teemahaastattelu.....	22
5	TUTKIMUSTULOKSET.....	23
5.1	Haastateltavat.....	23
5.2	Toteutus.....	23
5.3	Tulokset.....	24
5.4	Vastaukset teema-alueittain.....	25
5.4.1	Kielitaito.....	25
5.4.2	Opetus.....	29
5.4.3	Työelämä.....	32
5.4.4	Kehitystavat.....	35
5.5	Yhteenveto.....	39
6	LOPPUSANAT.....	41
	LÄHTEET.....	43

1 JOHDANTO

Merenkulku on erittäin kansainvälinen ala. Kun tekijöitä on monelta puolelta maailmaa on luonnollista, että on valikoitunut yksi kieli, jota alalla käytetään yleisesti. Merenkulussa tämä kieli on englanti. Vaikka varustamot voivat omien intressien mukaan liputtaa laivoja eri maiden lippujen alle ja valita laivalla vallitsevan työkielen, ei tämä poissulje sitä tosiasiaa, että ainakin päällystön jäsenten pitäisi osata englannin kieltä. Pakollista päällystö tasolla työskentelevien englannin kielen hallitsemisesta tekee merenkulkualan kansainväliset säännökset ja määräykset jotka ovat englannin kielisiä ja joissa vaaditaan englannin kielen osaamista.

Tämän raportin tarkoituksena on tuoda esille englannin kielen osaamisen merkitys merenkulussa. Tavoitteena on saada selville miten merenkulkijat kokevat tällä hetkellä kielitaitonsa riittävyyden. Raportissa pohditaan järkevyyttä ja kannattavuutta valmistaa opiskelijoita kansainväliseen alaan suomenkielillä koulutuksella. Syitä lopettaa suomenkielinen koulutus ja painottaa täysin englanninkieliseen koulutukseen kaikissa suomen neljässä ammattikorkeakoulussa perustellaan raportissa faktatietojen sekä haastatteluiden menetelmin. Tarvitseeko esimerkiksi koulutukseen ja englannin opetukseen tehdä muutoksia, jotta merimiesten englannin kielen taitoa saataisiin parannettua. Haastatteluissa käydään läpi ovatko merellä työskentelevät ihmiset olleet tyytyväisiä saamaansa englannin opetukseen ja sen määrään suoritettussa oppilaitoksessa.

Haastatteluissa käytetään metodina teemahaastattelua. Puolistuktruroituna menetelmänä teemahaastattelu sopii hyvin tiedonkeruumenetelmäksi tutkimukseen, jossa haastateltavien näkökulmia halutaan tuoda esille ilman, että haastattelijan edeltä luomat vastauspohjat ohjailisivat vastauksia. Näin vältetään haastattelijan omien näkemyksien ja kokemusten vaikutuksilta tutkimustuloksiin.

2 ENGLANNIN KIELEN MERKITYS MERENKULUSSA

2.1 Opetus

Merenkulku ei koulutusalan ole kovinkaa suuri, mutta Suomessa erittäin merkittävä yhteiskunnallisen toimivuuden kannalta. Koulutuksen päämääränä on ennen ollut pääsääntöisesti tyydyttää suomalaisen merenkulkuelinkeinojen tarpeet. Euroopan yhdentyminen on myös lisännyt suomalaisten merenkulkijoiden mahdollisuutta sijoittua kansainvälisille markkinoille. (Opetushallitus 2011)

Merikapteeniksi kouluttautuvien henkilöiden täytyy opiskella STCW:n (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) vaatimat kurssit. Ammattikorkeakoulu lainsäädännön mukaan korkeakoulun käyneeltä edellytetään ruotsin tai suomen kielen taitoa. Toisessa täytyy olla erinomainen taso ja toisessa riittää tyydyttävä pätevyys kirjallisella ja suullisella tasolla, sekä lisäksi vaaditaan yhden tai kahden vieraan kielen osaamista. Oman alan ammattisanastoa on todella paljon ja tämän lisäksi opiskelijoiden on sisäistettävä lakitermistöä ja lakeja, jotta he pystyvät tulkitsemaan erilaisia tärkeitä asiakirjoja, kansainvälisiä määräyksiä ja säädöksiä, joita päällystötehtävissä tulee vastaan. Merenkulun englannin sanastoissa lähdetään yleensä täysin nollassa, koska sanasto on niin harvinaista, että siihen tuskin on tutustunut aikaisemmin, eikä kaikille sanoille välttämättä edes löydy suomenkielistä vastinetta. (IMO 2017) (Sailors-club 2017)

Yhtenä osa-alueena merikapteenin koulutukseen kuuluu MRM kurssi (Maritime Resource Management). Suurin osa merionnettomuuksista johtuu inhimillisistä virheistä. Kurssin avulla tulevia merenkulun ammattilaisia opetetaan tunnistamaan ja ennalta ehkäisemään näitä mahdollisia tilanteita, joissa inhimilliset virheet ovat läsnä. Niitä tapahtuu sekä ihmisten välillä keskenään, että myös ihmisen ja tekniikan välillä. Kommunikaatio ongelmat ja kommunikaation puute ovat suurena tekijänä ihmisten välillä tapahtuviin väärinymmärryksiin. Kurssilla opetetaan kommunikoinnin ja vastuullisen toiminnan tärkeys kaikissa aluksella tehtävissä työtehtävissä. Varsinkin komentosiltatyöskentelyn yhteydessä kommunikoinnista johtuvat virheet

voivat olla kohtalokkaita. Tärkeänä tekijänä kommunikoinnin onnistumiselle on yhteisen kielen käyttäminen aluksella. Silloin informaatio kulkeutuu nopeasti ja helposti sitä tarvitseville henkilöille. (Marineinsight 2016) (The Swedish Club 2017)

Englannin sujuvan suullisen osaamisen tärkeys johtuu siitä, että kaikki alusten välinen kanssakäyminen radiossa käydään englanniksi. Erityisesti tilanteissa, joissa tarvitaan nopeaa reagoitua ja pikaisia vastauksia, korostuu englannin kielen etukäteen harjoittelu ja varmuus omasta osaamisesta, joka taas opetuksen myötä kasvaa. Näin ollen englannin osaamista ei voi vähätellä, vaikka koko laivan miehistö puhuisikin samaa kieltä äidinkielenään. (IMO 2000)

Nykyään kuulee ja voi lukea englannin kieltä kaikkialta ja jatkuvasti. Internet on mahdollistanut kielen oppimisen myös muualta kuin koulun seinien sisältä. Suuressa merkityksessä nykyään on some (social media), joka on tulvillaan englannin kieltä. Oppilaat oppivat kieliä harrastusten ja vapaa-ajan välityksellä yhä enemmän, mutta silti ei voi unohtaa koulun keskeistä roolia tulevaisuudessa tarvittavien taitojen oppimiseen. Työelämässä tarvitsee sellaista kieliosaamista mihin tarvitaan sääntöjä ja tiettyjä raameja. Edellytyksenä, jotta saadaan yhä kehitettyä ja vahvistettua oppilaiden kielivarantoa, on kielten opetuksen ja kieliohjelman kehittäminen sekä uusien tapojen omaksuminen opetuksen järjestämisessä. (EK 2014)

Koulujen kansainvälistyminen ja kansainvälinen yhteistyö kehittää opiskelijoiden kielitaitoa sekä samalla lisää tietoa ja ymmärrystä erilaisista kulttuureista. Nykyään on normaalia, että laivaympäristössä on monen kulttuurin edustajia ja on tärkeää ymmärtää kulttuurien välisiä eroja, jotta vältetään konflikteilta. Koulujen kansainvälistyminen on kuitenkin aina koko kouluyhteisön tehtävä, eikä vain kieltenopetuksen ja kielten opettajien hoidettava asia. (EK 2014)

Kielten opetuksessa tulisi yhä enemmän painottaa käytännön viestintä- ja vuorovaikutustaitojen kehittämiseen, jotta kielen käyttämisestä tulisi mahdollisimman luontevaa. Jotta mahdollisimman moni tuntisi kielten opiskelun mielekkääksi, tarvitaan siihen vaihtelevia toimintatapoja, ympäristöjä ja erilaisia oppimateriaaleja. Mahdollisimman paljon ja ennakoluulottomasti pitäisi integroida kielten opetukseen tieto- ja viestintäteknologiaa. (EK 2014)

2.2 Työelämän vaatimukset

Merimiehen työnkuva vaihtelee liikennealueen ja aluksen mukaan. Merityötä tekevän henkilön täytyy sopeutua keinuvaan työympäristöön, yksinäisyyteen, pieneen yhteisöön ja perheestä erossa olemiseen. Pääasiassa laivoilla tehdään vuorotyötä, mikä tekee työstä fyysisesti raskaampaa. Vankan ammattitaidon merkitys korostuu haastavan työympäristön takia. Tähän ammattitaitoon voidaan luetella kuuluvaksi, tekniset valmiudet, kieli-, vuorovaikutus- ja yhteistyötaidot sekä varsinkin matkustajalaivoilla palveluaittius. Aluksilla käytettävä teknologia on monipuolista ja jatkuvasti kehittyvää, minkä takia merimiehiltä vaaditaan laaja-alaista osaamista ja tietämystä. Merenkulun kansainvälisyys näkyy myös miehistöluetteloista. Yhä useamman aluksen miehistö koostuu eri kansallisuuksista mikä tarkoittaa erilaisia kieli-, kulttuuri-, uskonnollisia ja poliittisia taustoja, joten kieli-, vuorovaikutus- ja yhteistyötaitojen osaamisen tärkeys vain korostuu. (He-alert 2002)

Aluksen päällystössä toimiminen asettaa korkeat vaatimukset englannin kielen taidolle. Laivan kapteeni on lopulta vastuussa kaikesta dokumentoinnista, säädöksiin ja lakien noudattamisesta ja kaikesta laivan tietoliikenteestä. Dokumenteissa käytetään sanastoa, joka poikkeaa merenkulun arkikielestä, puhutusta kielestä ja siitä englannista mitä televisiosta ja radiosta on tottunut kuulemaan. Kapteenin työssä täytyy hallita myös englannin kielisen tekstin tuottaminen asiakirjatyylisiin sopivalla tavalla. (Sailors-club 2017)

Kansainvälisesti on sovittu, että radioliikenteen kielenä toimii englanti. Päällystön jäsenet, jotka ajavat vahtia ovat vastuussa radioliikenteestä. Vahdin ajolla tarkoitetaan perämiestä, joka toimii sillä hetkellä vahtipäällikkönä ja on tällöin vastuussa aluksen navigoinnista ja turvallisuudesta. Radioliikenteessä alukset ottavat yhteyttä toisiinsa, kulloistakin merialuetta valvovaan viranomaiseen tai vastaanottavat/läheittävät hätäviestejä. Näissä kaikissa tilanteissa täytyy siis vahdissa olevan päällystön jäsenen osata toimia epäröimättä ja sovittujen radioenglannin termien mukaan. Radioliikenteessä on erittäin tärkeää, että osapuolet ymmärtävät toisiaan ja keskustelu on sujuvaa sekä lyhyttä ja ytimekästä. Vaaratilanteessa on erittäin tärkeää, että itse osaa sujuvasti englannin kieltä, vaikka vastapuoli ei osaisikaan. Tämä siksi,

että onnettomuuden sattuessa radioliikenne tutkitaan myöhemmin, jolloin on ensisijaisen tärkeää, että pystyy todistamaan käyttäneensä itse sovittuja termejä/sanontoja sekä on käyttänyt ymmärrettävää ja selkeää kieltä. Artikuloinnilla on suuri merkitys radioliikenteessä, koska itse yhteys voi usein olla heikko. (He-alert 2002) (IMO 2000)

Luotsauksessa olemisella tarkoitetaan tilanteita, joissa laivan komentosillalla on luotsi, jolla on syvempää osaamista kyseisellä merialueella ja toimii näin vahdissa olevan päällystön neuvonantajana. Näitä tilanteita ovat esimerkiksi satamaa lähestyminen tai liikennöinti kapeilla väylillä. Harvoin kuitenkaan kukaan komentosillalla olevista päällystön jäsenistä osaa paikallista kieltä, joten tässäkin kanssakäymisessä englanti on pakollista. Alueet, joissa luotsia tarvitaan, ovat usein haastavia navigoida, jolloin kielellisillä väärinkäsityksillä esimerkiksi käännoksissä saattaa olla tuhoisia seurauksia. Luotsin saapuminen alukseen tapahtuu yleensä luotsiveneellä. Se ajaa laivan kyljelle ja siitä luotsi kiipeää alukseen. Tässä tilanteessa täytyy laivan ja luotsiveneen keskustella mitä vauhtia ja suuntaa pidetään, sekä pystyttävä nopeaan reagointiin onnettomuuden sattuessa. Luotsausoperaatiossa korostuu sujuvan englannin kielisen kommunikoinnin tärkeys. (Gard 2006) (SOLAS chapter V regulation 14)

Vuonna 1996 Bright Field niminen alus törmäsi laiturialueella sijainneeseen ostoskeskukseen New Orleansin Riverwalkilla. Yhtenä tekijänä, joka johti aluksen törmäykseen, pidetään luotsin ja aluksen päällikön välisiä kommunikointi ongelmia. Päällikön huono englannin kielen taito oli asia, minkä luotsi huomasi samantien laivaan mennessään. Aluksen kapteeni ei täysin ymmärtänyt luotsin ohjeistuksia, eikä amerikkalainen luotsi saanut kiinalaiselta miehistöltä mitään vastauksia komentoihinsa. Kaikki sujui kuitenkin hyvin ennenkuin laivan mekaniikassa ilmeni ongelmia. Tilanteen edetessä luotsi ei saanut vastausta päälliköltä, mikä laivassa oli vikana, eikä päällikkö noudattanut luotsin manöveeruas käskyä. Lopputuloksena alus törmäsi ostoskeskukseen monen tekijän johdosta. (Marcom-project 1999)

Laivahenkilöstön johtamisessa on luonnollisesti tärkeää, että pystyy puhumaan alaistensa kanssa. Englanti on käytössä työkielenä lähes kaikissa sekamiehityksellä olevissa laivoissa. Sekamiehitys tarkoittaa sitä, että työntekijät puhuvat eri äidinkieltä

ja saattavat olla hyvinkin erilaisista maista kotoisin. Vaikka miehistö puhuisikin samaa kieltä, on päällystö usein eri maista kotoisin, joten esimerkiksi työtehtävien jakaminen laivalla vaatii englannin osaamista. Eri kulttuuritaustoista tulevia ihmisiä käskiessä on tärkeää välttyä väärinkäsityksiltä, koska jossain kulttuureissa nöyryytyksenä koettu palautteen antaminen voi aiheuttaa vakaviakin konflikteja aluksen sisällä. Tästä syystä ja onnettomuuksien välttämiseksi on usein koko laivan työkieli englanti. (Sailors-club 2017)

Kanssakäyminen sataman ja satamaviranomaisten kanssa on oleellinen asia, kun kyseessä on laivan lastaus tai purkaus. Osapuolille täytyy käydä hyvin selväksi miten laiva puretaan/lastataan ja missä järjestyksessä esimerkiksi kontit lastataan tai tankit täytetään. Näin pyritään välttämään vahinkoja, sekä pystytään toimimaan mahdollisen tehokkaasti ja nopeasti. Laivaväen sekä sataman työntekijöiden täytyy kyetä siis kommunikoidaan keskenään ja tämä tapahtuu yleensä englannin kieltä käyttäen. Aina ei yhteistä kieltä kuitenkaan löydy ja tällöin käytetään elekieltä tai jotain muuta kommunikointikeinoa. Viranomaistahot ovat olennainen yhteistyötaho, joiden kanssa kommunikoidaan alukseen ja sen liikennöintiin liittyvissä asioissa. (He-alert 2001)

Hätätilanteiden sattuessa englannin kielen osaamisella on hyvin kriittinen merkitys. Onnettomuutta varten on laivoilla valmiit manuaalit miten toimitaan ja miten radioliikenne järjestetään. Oma laiva saattaa olla johtavassa asemassa esimerkiksi evakuointi tehtävässä ja on tällöin yhteydessä moneen suuntaan, kuten muihin operaatioon osallistuviin laivoihin, pelastusjoukkoihin, sekä mantereelta käsin toimivaan viranomaiseen. Tällaisessa tilanteessa ihmisen stressitaso on korkealla ja paniikkiin joutuminen mahdollista. Valmiit manuaalit ja lauseet eivät välttämättä yksinään auta, vaan varmuus englannin kielen osaamisesta ja sen käyttämisestä takaavat, että tilanteesta suoriudutaan kunnolla. (Sailors-club, 2017)

2.3 Seuranta

IMO (International Maritime Organization) päätti vuonna 1995 englannin olevan merenkulun ammattikieli parantaakseen merenkulun ja merimiesten turvallisuutta.

Merillä liikkuu päivittäin kymmeniätuhansia laivoja, joten onnettomuuksia tapahtuu. 80% kaikista tapauksista johtuu IMO:n tilastojen mukaan inhimillisistä virheistä ja näistä 30% johtuu väärinymmärryksistä/kommunikointi ongelmista, jotka aiheutuvat puutteellisesta englannin kielen taidosta. Siltikään englannin kielen osaamiselle ei ole vielä kukaan asettanut muodollisia pätevyysvaatimuksia. Kun tarkastellaan asiaa koko Euroopan laajuudella, voidaan todeta, että ajan tasalla oleville merenkulun oppimateriaaleille olisi tarvetta. Merenkulun ammattikielenä olevan englanninkielen opetussisältöjä, vertailtavuutta sekä arviointia pitäisi myös pyrkiä edistämään. (IMO 2000)

Lähes 90% maailmankaupasta käydään merenkulun välityksellä, mikä tekee siitä suuren teollisuuden alan. Tämän mahdollistaminen on kiinni merenkulkijoiden pätevydestä. Tällä hetkellä ei ole olemassa mitään virallisia seurantamekanismeja arvioimaan merenkulkijoiden merenkulun englannin osaamista/tasoa. IMO siis siirtää vastuun merenkulkijoiden kielipätevydestä varustamoille. (SeaTalk 2016)

ISM koodissa (International Safety Management) mainitaan varustamojen vastuu alusten miehistöjen pätevydestä. Varustamon täytyy huolehtia, että jokainen aluksella työskentelevä henkilö ymmärtää ja osaa toimia turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti (SMS, Safety Management System). Varustamon pitäisi julkaista, työkielellä tai niillä kielillä mitä miehistö ymmärtää, proseduureja joiden avulla henkilöstö saa asiaankuuluvia tietoja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Varustamon täytyy myös varmistaa, että alusten miehistö pystyy kommunikoimaan tehokkaasti suorittaessaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyviä työtehtäviä.

”The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers. The Company should establish procedures by which the ship’s personnel receive relevant information on the SMS in a working language or languages understood by them. The Company should ensure that the ship’s personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS. “(ISM code.)

SeaTalk-hanke on kehitetty parantamaan merenkulun englannin taitoa merenkulun parissa työskenteleville/opiskeleville henkilöille. Se on EU:n rahoittama ja siihen on osallistunut monia merenkulkualan yrityskumppaneita sekä eurooppalaisia oppilaitoksia. Hankkeen yhtenä periaatteena on ollut luoda standardi arvioimaan merenkulun englantia. Yhteiseurooppalaiset koulutusmoduulit eri ammattikategorioille koskien merenkulun englantia olivat myös yhtenä tavoitteena. (SeaTalk 2016)

2.4 Kansainvälisyys

Työllistyminen kansainvälisille markkinoille on haastavaa ja kilpailu on kovaa. Tämän takia kielitaito on yhtenä tärkeimpänä avaintaitona menestymisen edellytyksenä kansainvälisissä ja kansallisissa yhteyksissä. pärjääminen ja kilpailuedun säilyttäminen kansainvälisissä verkostoissa edellyttää yrityksiltä ja niiden työntekijöiltä monipuolista kielitaitoa. Yhä useammat yritykset Suomessa kuuluvat kansainväliseen konserniin, minkä virallinen kieli ei ole suomi. Monipuolista kielitaitoa tarvitaan usealla eri alalla toimintaympäristöjen kansainvälistymisen ja globaalin liiketoiminnan takia. Kielitaito on suoraan yhteydessä positiiviseen tulokseen pääsemisessä yrityksen liiketoiminnassa. Vientimarkkinoilla toimivien yritysten kehittymisen ja tuloksen yhteys kielitaitoon on suoraan verrannollinen. Kielitaitoa ja sen vaikutusta tulokseen ja työllistymiseen tutkitaan Suomessa yleisellä tasolla, ei pelkästään merenkulkuun liittyvillä sektoreilla. (EK 2014)

Kansainvälistyminen on muokannut työelämässä vaadittavaa kielitaitoa monipuolisemmaksi ja nostanut kielten osaamisen yhdeksi vaatimukseksi työpaikan saamiselle. Useamman kielen osaaminen on valtti. Kaikilla organisaatiotasolla työskentelevien edellytetään jo osaavan englannin kieltä, riippumatta työtehtävistä. Suorittavan tason työntekijöiden sekä johdon ja asiantuntijoiden yhtenä ammatillisen perusosaamisen pilarina voidaan pitää kielitaitoa. Yrityksen työntekijöiden kieliosaaminen näkyy suoraan tuloksessa. Suomalaisten kilpailuetuna kansainvälisessä taloudessa on monipuolinen kielitaito, jota täytyy koulutusten avulla ylläpitää ja kehittää. (EK 2014)

2.4.1 Meriklusteri

Meriklusteri kuuluu yhtenä osana valtakunnalliseen osaamiskeskusohjelmaan. Meriklusterin organisaatioon kuuluu kaikki mereen liittyvät toimialat. Suomen meriklusteriin kuulu meriteollisuuteen, merenkulkuun ja satamatoimintoihin liittyvät yritykset kattaen julkisen ja yksityisen sektorin. Meriklusterin tärkein tehtävä on edistää sekä aktivoida merenkulun ja meriteollisuuden kehittymistä. (Meriklusteriohjelma 2017)

Merenkulkua on perinteisesti pidetty kansainvälisenä toimena. Sekamiehitykset yleistyvät ja merenkulku kehittyy yhä enemmän kansainvälisemmäksi alaksi. Koulutuksessa tämä on erittäin tärkeää ottaa huomioon ja tehdä tarpeellisia muutoksia säilyttääksemme merenkulkijoiden vahvan ammattitaidon. Koulutusjärjestelmän ja elinkeinoelämän tärkeimpänä tehtävänä olisi varmistaa suomalaisten merenkulkijoiden kysyntä myös tulvaisuudessa. Kotimaisen merenkulun työvoimatarjonta ei ole riittävää. Tähän vaikuttavat alalla tapahtuva poistuma, merenkulkualan liittyvät kasvutavoitteet, sekamiehitys ja ulosliputukset. Koulutuksessa olisi hyvä panostaa kotimaisen osaamisen lisäksi kansainvälisen koulustarjonnan lisäämiseen. Suomalaisen merenkulkualan pitäisi aktiivisesti olla mukana ja osallistua kansainvälisiin verkostoihin ja kehityshankkeisiin. Koulutuksen näkökulmasta, opetus- ja tutkimushenkilöstön liikkuvuus koulutuksissa ja muissa koulutuspaikoissa sekä opettaja- ja luennoitsijavaihdot, edistäisivät merenkulun opetusta kansainvälisempään suuntaan. (Opetushallitus 2011)

Varustamobarometrissa (antaa tietoa merenkulku- ja varustamoalan toimintaympäristöstä, kehitysnäkymistä ja nykytilanteesta) joulukuussa 2008 kysyttiin merenkulun vaikuttajilta vastaako koulutusjärjestelmä elinkeinoelämän tarpeita. Yhteensä 67 % vastaajista olivat sitä mieltä että, ei vastaa. Korostettiin koulutusajan olevan liian pitkä ja teoreettinen ja toiveena olisi käytännönläheisempi lähestymistapa, joka palvelisi niin opiskelijoita kuin varustamoita. (Opetushallitus 2011)

Koulutusjärjestelmä sai runsaasti kritiikkiä Suomen Meriklusteri 2008 –selvityksessä. Todettiin, että valintavaiheessa tulisi ennen kaikkea kiinnittää huomiota motivaatioon. Yhtenä merkittävänä asiana pidettiin, mikäli on mahdollista, että tutustutettaisiin potentiaalisia tulokkaita merityöhön mahdollisimman realistisen käsityksen saamiseksi alasta. Selvityksestä kävi myös ilmi, että ammattikorkeakoulut toimivat huomattavan paljon, jopa liiaksi omista lähtökohdistaan. Varustamoiden ja alan viranomaisten vaikutusmahdollisuudet koulutuksen sisältöön todettiin olevan vähäiset, vaikka juuri niistä näkökulmista saataisiin ajankohtaista tietoa, millä tavalla merenkulun koulutusta pitäisi muuttaa/parantaa vastaamaan enemmän työelämän tarpeita. Näkemykset koulutusta antavien oppilaitosten määrästä jakatuivat kahteen. Toisella kannalla oltiin koulutuksen keskittämisen kannalla, jolloin saataisiin resurssit paremmin käyttöön ja sisältöjä kehitettyä yhdenmukaiseksi kaikille opiskelijoille. Toisen ajatuksen mukaan alueelliset ja kielinäkökohdat on otettava huomioon ja siksi useampi oppilaitos on parempi vaihtoehto. (Opetushallitus 2011)

Syyskuussa 2016 valmistuneessa suomen meriklusteri kohti 2020-lukua julkaisussa on tuotu esille merenkulkuun ja meriteollisuuden liittyvien alojen ja osaajien tarvetta kehittyä sekä ylläpitää osaamista ja taitoa tulevaisuuden vaatimusten mukaisesti. Varustamoiden mukaan näkymä on merenkulussa suhteellisen positiivinen aikaisempaan huonoon ajanjaksoon verrattuna. Tutkimuksen ohella suoritettun kyselyn yhteenvedon perusteella voidaan todeta merenkulun koulutuksen tarvitsevan kehittämistä. Kyselyyn vastanneista meriklusteriyrityksistä 27 prosenttia oli sitä mieltä, että tarjottava meriklusterialojen koulutus ei vastaa oman yrityksen työvoimatarpeita. Huomattava osa tästä määrästä oli varustamoiden huoli merenkulkijoiden pätevydestä. Nykyisestä koulutusjärjestelmästä pelätään siis valmistuvan merenkulkijoita joiden pätevyys ei vastaa nykypäivän vaatimuksia. Opetuksen pitäisi muuttua vastaamaan kehittyvää teknologiaa ja automatisaation lisääntymistä. Varustamot pelkäävät merenkulunoppilaitosten kouluttavan vain päteviä laivan ohjaajia, vaikka nykypäivänä vauhdilla kehittyvä teollisuus tarvitsisi laaja-alaisia osaajia. Pätevyysvaatimukset kiristyvät ja tämän myötä koulutusta pitäisi kehittää ja tehostaa. Tutkimuksessa todetaan koulutusyksiköiden vähäinen yhteistyö sekä näiden yksiköiden liian suuri määrä, vahtiperämiehien liiallinen kouluttaminen ja samaan aikaan konemestareista on merenkulussa pulaa.

Useammassakin meriklusteriyrityksen vastauksessa toivottiin koulutuslinjoille lisää kieliopintoja, sillä kansainvälisyys tuo väistämättömästi myös kielitaidon yhdeksi kriteeriksi ammattitaidon saavuttamiselle. Koulutustarpeet muuttuvat ja näihin muutoksiin tarvitaan nopeaa reagointia. (Karvonen 2016, 26) (utu 2016)

Meriklusteritutkimus toteutettiin yhtenä osana TEM:n MERIohjelmää. Osana samaa tutkimusta, toteutettiin Helsingin kaupungin MERIT – älykäs meriteollisuus – hankkeen tekemänä selvitys meriklusterin osaamis- ja koulutustarpeista. Viisi eri osaamistarvetta nousi tutkimuksessa esille koskien jokaista toimialaa meriklusterissa. Tähän viiden osaamisalueen ryhmään kuuluu digitalisaatio ja automaatio sekä monialainen osaaminen ja oppiminen työssä, mitkä koskettavat kaikkia toimialoja. Kansainvälisyys, kieli- ja kulttuuriosaaminen on yhtenä tärkeänä alueena kansainvälistymisen myötä. Merioikeuden osaaminen on pääsääntöisesti erittäin oleellinen varustamoiden osalta. Merisektorin ja merenkulutralouden kaupallista osaamista täytyy ylläpitää ja kehittää positiivisen tulevaisuuden takia. (utu 2016)

Suomessa tapahtuvat koulutusleikkaukset opetukseen tarvittavista määrärahoista vaikuttavat jokaisella alalla. Hallituksen mukaan leikkauksia koulutukseen on tehtävä, koska ”Suomen rahat eivät enää riitä” ylläpitämään tai parantamaan koulutuksen tasoa. Koulutuksen tasa-arvoisuus halutaan säilyttää ja se koetaan pohjana suomalaisen koulutuksen vahvuudelle. Suomessa korkeakoulujen toimintaa ohjaa opetus- ja kulttuuriministeriö, mikä toimii myös korkeakoulujen pääasiallisena rahoittajana. Nelivuotisen sopimuskauden alussa ministeriö suorittaa neuvottelut korkeakoulujen kanssa tarvittavista määrärahoista. Tähän vaikuttavat esimerkiksi uudet nousevat alat, korkeakoulujen keskeiset toimenpiteet, vahvuusalat sekä korkeakoulujen yhteiset tavoitteet. Ministeriö antaa myös palautetta ammattikorkeakouluille niiden kehittämistarpeista ja toiminnasta. Ammattikorkeakoulu- ja yliopistosektoreille tarkoitettua perusrahoituksen määrästä eduskunta tekee päätöksen vuosittain. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2017) (YLE Uutiset 2016.)

3 VIRALLISET VAATIMUKSET

Sen lisäksi, että STCW asettaa vaatimukset sille miten ja kuinka paljon englantia opetetaan koulussa merenkulkijoille, on olemassa useita eri IMO:n, (International Maritime Organization), säädöksiä jotka vaativat merenkulkijalta kykyä kommunikoida englanniksi. Käytännössä suurimman osan merenkulkijoita on osattava englantia harjoittaakseen ammattiaan. (IMO 2000)

3.1 SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), on kansainvälinen ihmisen turvallisuutta merellä koskeva yleissopimus vuodelta 1974. (Trafi 2015) Viimeisimmät lisäykset solakseen korostavat yhteisen työskentelykielen käyttöä turvallisuuden lisäämiseksi. Ellei jokainen osallinen puhu samaa kieltä, on englantia käytettävä komentosillalta komentosillalle ja komentosillalta maihin kommunikoidessa. Tämän lisäksi komentosillalla vahdissa olevien ja luotsin pitää käyttää englantia ellei yhteistä äidinkieltä ole. (SOLAS chapter V regulation 14)

” English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless those directly involved in the communication speak a common language other than English.” (SOLAS chapter V regulation 14.)

3.2 STCW

Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW), on kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus vuodelta 1978. Tämän jälkeen sopimukseen on tehty monia muutoksia sekä lisäyksiä. (Finlex 2015) Sopimuksen mukaan jokaisen aluksella työskentelevän henkilön on pystyttävä toimimaan tehokkaasti hätätilanteissa. Tämä tarkoittaa myöskin sitä, että on löydyttävä yhteinen kieli, jolla voidaan kommunikoida hätätilanteen tapahtuessa. Port State Controllin toimesta aluksilla voidaan valvoa

tämän määräyksen toteutumista, esimerkiksi pelastusharjoitusten yhteydessä. STCW:ssä on myös yksityiskohtaisesti mainittu englannin osaamisen vaatimukset osastoittain. (STCW 1/14)

3.2.1 Komentosiltavahdissa oleva kansipäällystö

Kansipäällystön jäsenen, joka suorittaa komentosiltavahtia, täytyy pystyä englannin kieltä käyttäen, kommunikoimaan muiden laivojen, rannikkoasemien ja monikielisen miehistön kanssa. Aluksissa joiden bruttovetoisuus (gross tonnage) on 500 GT tai yli olevilta kansipäällystön jäseniltä vaaditaan taitoa käyttää IMO:n SMCP:tä eli standardifraasikokoelmaa (standard maritime phrases). Virheetöntä kirjoitetun ja puhutun englannin kielen ymmärtämistä edellytetään kansipäällystöltä. Heidän täytyy pystyä tulkitsemaa esimerkiksi karttoja, säätiedotuksia ja merenkulunjulkaisuja. Virheitä ei saa tulla varsinkaan aluksen turvallisuutta ja operointia koskevien ilmoitusten tekemisessä/tulkitsemisessä. Vaaditaan myös kykyä kommunikoida monikansallisen miehistön kanssa. (STCW A-II/1) Nykyään suurin osa kansipäällystöstä toimii myös radioaseman hoitajana, jolloin korostuu suullisen ja kirjoitetun englannin kielen perinpohjainen osaaminen. (STCW A IV/2)

“Adequate knowledge of the English language to enable the officer to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and messages concerning ship’s safety and operation, to communicate with other ships, coast stations and VTS centres and to perform the officer’s duties also with a multilingual crew, including the ability to use and understand the IMO Standard Marine Communication Phrases. English language nautical publications and messages relevant to the safety of the ship are correctly interpreted or drafted. Communications are clear and understood. Use English in written and oral form.” (STCW A-II/1.)

“English language messages relevant to the safety of the ship and persons on board and protection of the marine environment are correctly handled. The English language both written and spoken for the communication of information relevant to safety of life at sea” (STCW A IV/2.)

Maaliskuussa 1995 Hondurasin lipun alle rekisteröity alus Alte Weser upposi kansipäällystään kuuluvan yliperämiehen kielitaidottomuuden takia. Aluksen miehistöön kuului saksalainen kapteeni, liettulainen yliperämies ja loput olivat puolalaisia. Aluksessa oli siis monikulttuurinen ja eri kieliä äidinkielenään puhuva miehistö. Yliperämiehen asemassa toiminut henkilö ei osannut englannin kieltä sujuvasti eikä toimeensa kuuluvalla tasolla. Hän ei ymmärtänyt aluksen navigointilaitteiden operointiin kuuluvia teknisiä ohjeita, jotka olivat englannin kielisiä. Tämä oli yksi syy aluksen pohja kosketukseen Great Beltissä. Lopputuloksena alus upposi ja laivan kapteeni menetti onnettomuudessa henkensä. (Marcom-project 1999)

3.2.2 Kansimiehistö

Vahdinpidossa olevan, vahtimiehen tehtäviä suorittavan kansimiehistön jäsenen on pystyttävä noudattamaan englannin kielisiä ruorikomentoja, sekä mahdollisen tilanteen tullen osattava käydä lyhyttä ja ytimekästä keskustelua englanniksi. (STCW table A-II/4)

“Steer the ship and also comply with helm orders in the English language. Communications are clear and concise. Ability to understand orders and to communicate with the officer of the watch on matters relevant to watchkeeping duties.” (STCW table A-II/4.)

3.2.3 Koneosasto

Konevahtia ajavalta vaaditaan näyttö siitä, että hän ymmärtää englanninkielisiä julkaisuja, jotka ovat koneessa oleellisia ja osaa puhua selkeästi ja kattavasti englantia, kun sitä tarvitaan konemestarin tehtävissä. (STCW Code A-III/1)

“Adequate knowledge of the English language to enable the officer to use engineering publications and to perform engineering duties. Use English in written and oral form. English language publications relevant to engineering duties are correctly interpreted. Communications are clear and understood” (STCW Code A-III/1.)

3.2.3 Miehistö matkustajalaiivoilla

Matkustajalaiivojen miehistön jäseniltä vaaditaan kykyä kommunikoida hätätilanteessa matkustajien kanssa englannin kielellä. Englannin perusteiden osaaminen ja niiden käyttäminen viestintävälineenä korostuu tilanteessa, jossa laivassa olevien henkilöiden kesken ei ole yhteistä kieltä. (STCW A-V/2 ja A-V/3)

”An ability to use an elementary English vocabulary for basic instructions can provide a means of communicating with a passenger in need of assistance whether or not the passenger and crew member share a common language.” (STCW A-V/2 and A-V/3.)

Vuonna 2014 risteilyalus Sapphire Princessillä menehtyi yksi matkustaja hukuttuaan uima-altaaseen laivan uima-allasalueella. Alus oli siirretty karibianmereltä Aasian markkinoille vuoden 2014 kesäkauden alussa. Suurin osa matkustajista oli kiinalaisia ja miehistö oli monikansallinen. Alukselle oli palkattu henkilökuntaa helpottamaan liikennealueen vaihtumisen tuomia muutoksia. Esimerkiksi henkilökuntaan oli lisätty Kiinan kieltä puhuvia asiakaspalveluagentteja (CSA), joiden tehtävänä oli kirjata aluksella olevien matkustajien väestötietoja. Matkustajia varten olevia informaatiota sisältäviä kylttejä oli käännetty myös kiinan kielelle. Laivan työkieli oli englanti. Onnettomuustilanteessa laivan sisäisessä liikenteessä hätäpuhelun soittanut serbialainen ravintolatyöntekijä ei tullut ymmärretyksi vastapuolella olleen kiinalaisen asiakaspalveluagentin (CSA) toimesta. Hän ojensi puhelimen toiselle asiakaspalveluagentille (CSA), joka ei myöskään ymmärtänyt viestin sisältöä, vaan yhdisti puhelun laivan sairaanhoitajalle, joka lähetti ensiapuryhmän paikalle. Avun saapuminen paikalle kesti, koska henkilökunta ei osannut englannin kieltä riittävästi tai ei ollenkaan. Avun saamisen kestäminen saattoi vaikuttaa onnettomuuden lopputulokseen. (MAIP 2015)

3.2.4 Työtehtävinä turvallisuus ja ympäristön suojeleminen saastumiselta

STCW- koodin B-osiossa, mikä koskee hätätilanteiden peruskoulutuksen (basic safety training) määräyksiä suositellaan, että kaikkien merenkulkijoiden, joiden työtehtäviin kuuluu turvallisuuteen tai ympäristön saastuttamisen ehkäisyyn (öljyvahingot) liittyviä toimia, olisi kyky ymmärtää/käyttää merenkulkuun ja meriympäristöön liittyviä termistöjä. (STCW section B-VI/1)

”Administrations should consider the benefits of ensuring that seafarers have an ability to use at least an elementary English vocabulary, with an emphasis on nautical terms and situations. Administrations should bear in mind the significance of communication and language skills in maintaining safety of life and property at sea and in preventing marine pollution.” (STCW section B-VI/1.)

4 TUTKIMUS

4.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, miten merellä työskentelevät merimiehet ovat kokeneet koulutuksen yhteydessä saamansa englannin opetuksen. Onko se ollut riittävää, vai olisiko sitä kenties pitänyt olla enemmän? Onko englannin kielen osaamisesta ollut heille apua työelämässä ja työpaikan saamisessa? Kuinka tärkeäksi asiaksi merimiehet kokevat englannin kielen osaamisen ammattinsa kannalta katsoen?

4.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmetodiksi olen valinnut teemahaastattelun, koska sen avulla voitiin kartoittaa merimiesten kokemusta englannin kielen osaamisesta ja sen tärkeydestä ammatin saamisen ja työn suorittamisen kannalta. Haastattelun etuna on aineiston keruun säätely joustavasti ja vastaajia myötäillen sekä mahdollisuus tulkita vastauksia paremmin kuin kyselylomakkeella. Haastattelu tiedonkeruumenetelmänä sopii aiheeseen, jonka jo ennalta tiedetään tuottavan useaan suuntaan johtavia vastauksia monitahoisesti. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara, 2004, 194)

Haastattelua verrataan usein keskusteluun, koska molemmissa ollaan vuorovaikutuksessa ja kummassakin tilanteessa osapuolilla on vaikutus toiseen. Haastattelulla on kuitenkin aina päämäärä ja se on ennalta suunniteltua informaation hankkimista. Haastattelija ohjaa ja johtaa haastattelua sekä tuntee roolinsa tilanteessa. Tavoitteena on saada mahdollisimman luotettavaa tietoa halutulta aihealueelta. Tämän takia on erittäin tärkeää, että haastateltava tietää olevansa tilanteessa vapaaehtoisesti ja luottaa haastattelijan käsittelevän annettuja tietoja luottamuksellisesti. (Hirsjärvi & Hurme, 2000, 42-43)

4.3 Teemahaastattelu

Teemahaastattelusta puhuttaessa tarkoitetaan puolistrukturoitua haastattelumenetelmää, joka sijoitetaan lomakehaastattelun ja avoimen haastattelun väliin. Lomakehaastattelu on täysin strukturoitu. Siinä on kysymysten sekä väitteiden muoto ja esittämisjärjestys täysin määrätty etukäteen. Avoimessa haastattelussa tai syvähaastattelussa käytetään avoimia kysymyksiä. Tämä tutkimusmetodi muistuttaa enemmänkin keskustelua, jossa vastaus edelliseen kysymykseen saa aikaan uuden kysymyksen ja keskustelu rakentuu haastateltavan aihealueiden ympärille. (Hirsjärvi & Hurme, 2000, 44-47) (Juvakka & Kylmä, 2012, 78-80)

Tyypillistä teemahaastattelulle on ennalta laadittujen tarkkojen kysymysten ja niiden esitysjärjestyksen puuttuminen. Haastattelun aihepiirit eli teemat ovat tiedossa ja haastattelua ohjataan näiden teema-alueiden mukaan. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2004, 197) Haastattelutilanteessa voidaan tarvittaessa teema-alueita tarkentaa kysymyksillä. Tämän metodin luonteeseen kuuluukin, että mahdollisena tarkentajana toimii sekä tutkittava ja tutkija. Teema-alueiden valitsemisessa pitäisi muistaa säilyttää alueet mahdollisimman väljinä, jotta tutkittavan vastaus ei ole rajoitettu, vaan tutkijan tehtävänä on rajata vastauksesta oleellinen tieto. Teema-alueet ovat kaikille haastateltaville samat, eikä niitä voi muuttaa kesken tutkimuksen. Tämä tuo tutkittavien henkilöiden äänet kuuluviin ja suurimmalta osalta vapauttaa haastattelun rajoittumasta liiaksi tutkijan näkökulmaan. (Hirsjärvi & Hurme, 2000, 45-47, 66)

Teemahaastatteluiden suorittaminen alkaa aina ensin taustatyön tekemisellä. Etsitään kyseisestä aiheesta tietoa, prosessoidaan se ja sen jälkeen valitaan mahdollisimman hyvät teema-alueet. Haastattelut aloitetaan vasta näiden suoritusten jälkeen ja lopuksi suoritetaan yhteenveto kerättyjen aineistojen ja tietojen pohjalta. (Hirsjärvi & Hurme, 2001, 66-67)

5 TUTKIMUSTULOKSET

5.1 Haastateltavat

Tutkimusta varten haastateltiin yhteensä 11 merimiestä. Osa henkilöistä oli jo siirtynyt eläkkeelle ja osa vasta merimiesuransa alkuvaiheessa. Henkilöt koostuivat sekä mies- ja naispuolisista haastateltavista, joiden ikähaarukka oli 24-61 vuotta. He edustivat miehistö- ja päällystötasolta kansi-, kone- sekä talouspuolta ja näin saatiin mahdollisimman laaja näkökulma vastauksiin. Enemmistö oli kuitenkin kansipuolen edustajia. Suurin osa haastateltavista oli suorittanut työelämänsä merenkulun parissa ja työskennellyt lähes aina ulkomaan liikenteessä. Kokemusta haastateltavilta löytyi niin suomenlipun kuin muiden maiden lippujen alla olevista aluksista. Moni oli tottunut sekamiehityksiin ja työskentelyyn eri kielitaustoista tulevien henkilöiden kanssa. Sekamiehityksestä oli jokaisella omat mielipiteensä, jotka päätin rajata työn ulkopuolelle. Haastateltavat olivat toimineet eri kokoisissa aluksissa ja alustyypeistä konttilaivoilla, tankkereilla, yhteysaluksilla, kuivarahtialuksilla sekä roll-on roll-off aluksilla. He työskentelivät 4-23 hengen miehistöissä, lukuunottamatta yhteysaluksia, joissa henkilökunnan määrä on huomattavasti suurempi. Haastatteluista nousi samat asiat esille vaikka he edustivatkin eri sukupuolia, ikäerot olivat suuret ja meriammatit hyvin erilaiset. Itselläni ei ollut tietoa haastateltavien englannin kielen taidosta, kuin vain niiden osalta kenen kanssa olin työskennellyt samoissa laivoissa. Näiden henkilöiden osuus haastateltavista oli noin puolet.

5.2 Toteutus

Ennen tutkimukseen kuuluvien haastatteluiden aloittamista, suoritettiin kaksi esihaastattelua. Niiden avulla sain itselleni varmuutta haastatteluiden tekemiseen, koska aikaisempaa kokemusta minulla ei ollut haastattelijana olemisesta. Esihaastatteluiden avulla halusin myös varmistaa teema-alueiden olevan sopivia ja niitä olevan riittävästi. Näiden haastatteluiden perusteella päätin lisätä itselleni muutaman tukikysymyksen haastattelurunkoon. Näin halusin varmistaa, että jokaisen haastateltavan kanssa saataisiin kaikista teema-alueista aikaiseksi riittävästi keskustelua. Tutkimukseen kuuluvat haastattelut suoritettiin haastateltavien

aikataulujen mukaisesti. Haasteita sopivan ajankohdan löytymiselle toivat eri työrytmit ja asuminen eri kaupungeissa. Haastattelut suoritettiin haastateltavien kotona, puhelimesta sekä julkisissa tiloissa kuten kahviloissa. Paikoissa, joissa oli muitakin ihmisiä, oli huomattavissa alkukankeutta, mikä häipyi ensimmäisen 10 minuutin aikana. Tuttujen henkilöiden haastattelu oli huomattavasti helpompaa, mutta nämä haastattelut usein myös rönsyilivät runsaasti aiheen ulkopuolelle. Entuudestaan tuttuja oli noin puolet haastateltavista ja loput olivat heidän kauttaan saatuja kontakteja, jotka olivat kiinnostuneita osallistumaan haastatteluihin. Haastateltavat osallistuivat projektiin täysin vapaaehtoisesti ja sen takia jokainen kertoikin näkemyksensä, kokemuksensa ja mielipiteensä hyvin avoimesti. Jokaisen haastattelun alussa haastateltaville kerrottiin heidän nimien ja työpaikkojen pysyvän salaisena ja tämän huomasi olevan suurimmalle osalle helpotus ja yksi kulmakivi haastateltavaksi suostumiselle. Haastatteluiden tallentamiseen käytin muistiinpanovälineitä sekä nauhuria. Tärkeäksi välineeksi nauhuri korostui niissä haastatteluissa, joissa puhetta tuli kovalla vauhdilla ja jopa hieman epäselkoisesti. Nauhuri aiheutti pientä vierastusta, mutta kun haastattelu oli saatu kunnolla alkuun, unohtui sen läsnäolo. Pelkkien muistiinpanovälineiden avulla haastattelut olisivat myös venyneet muutaman tunnin mittaisiksi. Kaikki haastattelut kestivät 40 minuutin ja puolentoista tunnin ajan. Yksikään haastattelu ei jäänyt kesken ja kukaan ei perunut osallistumisestaan.

5.3 Tulokset

Teemahaastatteluille on tyypillistä, että prosessoitavaa materiaalia haastatteluista tulee paljon. Tämän asian pidin mielessäni kun pohdin sopivaa lukumäärää haastateltavista henkilöistä. Teemahaastatteluun ei kuulu kerätä suurta joukkoa haastateltavia vaan teemojen täytyy olla hyvin harkittuja ja hyviksi todettuja, jotta materiaalia saadaan hankittua tarpeeksi pienemmältäkin ihmismäärältä. Vaikka henkilöiden lukumäärä ei ole suuri, oli analysoitavaa materiaalia paljon ja aikaa menikin jokaisen haastattelun läpikäymiseen muutama vuorokausi. Huomasin aivan alussa, että materiaali kannatti käydä läpi ja kirjoittaa puhtaaksi heti, jolloin itse tilanne oli vielä tuoreessa muistissa. Esihaastatteluiden jälkeen tein itselleni muutaman lisäkysymyksen ja muutin myös teemojen järjestystä loogisemmaksi.

Huomasin haastateltavien johdattelevan itse itseään kohti seuraavaa teemaa ja vastauksissa alkoi näkyä samankaltaisuuksia. Jokaisesta haastattelusta tein yhteenvedon, jonka näytin tai lähetin sähköpostin välityksellä haastateltaville. Kaikilla oli vielä mahdollisuus korjata vastauksiaan ja varmistaa etten ole tehnyt omia lisäyksiä tai ymmärtänyt heidän vastauksiaan väärin. Haastateltavat tiesivät henkilöllisyytensä pysyvän kokonaan salassa, mutta arvostivat silti mahdollisuutta lukea yhteenveto haastattelusta, ennen varsinaiseen työhön kirjoittamista. (Hirsjärvi & Hurme, 2001, 135-137)

5.4 Vastaukset teema-alueittain

Esittelen seuraavaksi vastauksia teema-alueiden mukaan. Olen poiminut kaikista haastatteluista aineistoa ja joutunut muuttamaan ja tiivistämään joitain lauseita, saadakseni ne kirjalliseen muotoon. Osaa haastatteluista on myös pitänyt karsia, koska ne sisälsivät aihetta sivuavia vastauksia, jotka olivat epäolennaisia tutkimuksen kannalta. Muutoksia on tehty niin, että asiasisältö ei ole muuttunut. Teemoiksi valittiin kielitaito, opetus, työelämä ja kehitystavat.

5.4.1 Kielitaito

Aloitin haastattelut ensimmäisellä teemalla –kielitaito, ja pyysin kertomaan oman kielitaidon historiaa ja selittämään omaa osaamistasoaan.

”Tyytyväinen olen omaan suulliseen osaamiseeni, englannin kielen kirjoitusta voisi petrata”

”Englannin kielessä on onneksi helppo kiertää, jos ei muista kaikkia sanoja, oman alan (konemestari) sanat ovat hyvin hallussa”

”Ymmärrän mitä toiset puhuu tai kirjoittaa, mutta itse en uskalla puhua, pelkään että sanon väärin tai en osaa ääntää niinkuin kuuluisi”

”Sanavarastoa voisi laajentaa, muuten ei ole mitään vaikeuksia kielen tuottamisessa”

”Smalltalk tyyppi olen ollut aina, mutta sitten kun virallista englantia täytyy alkaa puhumaan, niin hienot sanat ovat aika hukassa”

”Jos on pitkään käyttämättä englannin kieltä, niin on vähän ruosteessa lausuminen ja sanoja täytyy hetki hakea, mutta käytön myötä taito vetreytyy omalle tasolle takaisin”

”Ennen olin tosi huono englannissa, nyt töiden myötä olen oppinut sitä ja nykyään tykkään puhua englantia”

”Ongemat syntyy kun puhutaan jostain aihe alueesta, missä oma sanavarasto on niukka.. konemiehenä tarkoitan esim. komentositajuttuja..”

”Englannin kielen kirjoittaminen tuottaa aina ongelmia, sanakirjasta/google kääntäjästä täytyy aika usein varmistaa, että miten jotkut sanat kirjoitetaan”

”Ei ole ongelmia englannin kielen kanssa, kaikki osa-alueet sujuvat kuin vettä vaan”

”Jostain syystä aina jännittää puhuminen, kai se on siitä, että takaraivoon jäänyt muisto ääntämisen harjoittelusta.. itsellä vähän kankeaa tuo ääntäminen, mutta laaja sanavarasto”

”Toisilla on voimakas aksentti tai murre, sen oppimiseen menee vähän enemmän aina aikaa”

”Voisi sitä paremminkin osata.. huomaan hyvin kuinka erilaista englantia nykynuoret osaa verrattuna omaan kielitaitoon, nuoret ovat aikas osaavia”

”Luen ja tuotan englantia sujuvasti, puhe aaltoilee riippuen siitä kuinka usein joutuu englantia käyttämään”

”Kielet ei ole koskaan olleet mun vahvuus, töissä pärjään sen verran mitä kieltä tarvitsee, muuten englannin osaaminen on huonoa”

”Kuulun siihen ryhmään, jotka englantia eivät osaa ja saa kokoajan olla selittelemässä sitä kaikille... Osaamattomuus vaikuttaa työssä olemiseen/työn tekoon, vapaalla ollessa en englannin kieltä juurikaan tarvitse”

Suurin osa haastateltavista koki osaavansa englannin kieltä ja luokittelivat osaamisensa tasolle hyvä. Noin kolmasosa koki osaamisen tason olevan parempi kuin hyvä. Vain kaksi haastateltavaa sanoi osaamisensa olevan erinomaista. Kun pyysin haastateltavia luokittelemaan oman tasonsa englannin kielen osaamisesta, muistutin heitä ottamaan huomioon kuulun ymmärtämisen sekä puheen ja tekstin tuottamisen. Monella oli tekstin tuottamisessa ongelmia ja kokivat sen osalta epävarmuutta ja tarvetta kehittyä. Kaikki haastateltavat kuitenkin kokivat pärjäävänsä englannin kielen kanssa tämän hetkisessä elämässään.

”Pohja englannin kielen osaamiselle on tullut koulusta, mutta varmuus on tullut työelämästä”

”Vanhemmat eivät kotona osanneet englantia ollenkaan, joten kaikki kiitos koulussa saamalle opetukselle”

”Kyllä se lopulta on varmaankin se halu oppia kieltä, se syy miksi englantia osaan”

”Nuoresta asti englannin kieli sujunut hyvin, kuunnellut aina englanninkielistä musiikkia ja laulanut siinä samalla biisien sanoja ja matkinut laulajien ääntämistä”

”Mulla on sellainen korvaenglanti, eli toisten puhetta kuuntelemalla olen kielen oppinut, koulusta ei jäänyt mitään käteen englannin osalta”

”Käytännössä oon kielen oppinut, kun kipparina olin töissä Englannissa”

”Merenkulun englannin oon merikoulun ja työelämän kautta oppinut, mutta ei sellaista englantia missään muualla edes tarvitse. Muuten oon pärjännyt peruskoulupohjalla”

”Kyllä se on monen tekijän summa, mutta pohjalla on ollut aina halu oppia englannin kieltä.. Se kuulostaa paljon paremmalta ja uskottavammalta kuin suomi”

”Ympäristön kautta on oma kielitaito syntynyt. Lapsuudenkoti on ollut kaksikielinen, niin sieltä on oma kielitaito peräisin ainakin suurimmalta osalta.”

”Ellen olis englantia käyttänyt missään muualla kuin koulun oppitunneilla niin ei varmaan olisi näin hyvää kielitaitoa tullut.. kyllä sitä täytyy käyttää jotta kehittyy”

”Olen oppinut englannin kielen lukemalla englannin kielisiä kirjoja ja katsonut englanninkielisiä tv-sarjoja ilman tekstityksiä”

”Ellen olisi työn takia joutunut ulkomaille töihin, niin tuskin vieläkään osaisin englantia.. ennen ei ollut niin hyvää opetusta koulussa kuin nykyään”

”Koulusta olen oppinut tekstin tuottamisen, muuten oppinut harrastusten kautta”

”Koulun ja työelämän yhteistyöllä on oma kielitaito syntynyt. Kaikki perusasiat on koulusta opittu ja niitä olen sitten oppinut soveltamaan eri tilanteissa, kun on elämässä muuten tarvinnut englannin kieltä”

”Perusosaaminen on koulusta tullut, mutta oman uskaliaisuuden kautta ja työelämän pakosta on sitten se kieli tullut vähän kuin toiseksi äidinkieleksi”

Lähes kaikki haastateltavat totesivat oppineensa perusteet englannin kielen osaamiselle koulun tarjoamasta opetuksesta ja saaneensa sitä kautta pohjan kielen käyttämiseen. He kuitenkin totesivat, että ellei kieltä käytä vapaaehtoisesti tai ympäristön kautta tulevan pakotteen takia, esimerkiksi työn takia, niin ei kielen osaamiselle tule varmuutta tai siinä ei kehity. Pahimmassa tapauksessa kielitaito unohtuu kokonaan, jos kieltä ei koulun jälkeen käytä missään tilanteissa.

5.4.2 Opetus

Tämä teema tarvitsi muutaman ohjeistavan kysymyksen. Pyysin haastateltavia kertomaan minkä koulutuksen on suorittanut, millä tasolla ja missä oppilaitoksessa. Minkälaiseksi koki englannin opetuksen, oliko uutta/tuttua/haastavaa vai esimerkiksi tukevaa. Alun opastuksen jälkeen, jokainen alkoi ilman lisäkysymyksiä kertomaan ja arvioimaan saamaansa englannin opetusta ja vertaamaan sitä ammatissaan vaadittaviin taitoihin.

”Olen vasta jälkikäteen ymmärtänyt englannin opetuksen tärkeyden”

”Enkun opettaja opetti meille samalla koko suomenkielisen merimiesslangin sisällön, siitä kiitos hänelle, muuten ei olisi englanniksi oppinut sitä suurta määrää uutta sanastoa, kun ei edes suomeksi tajunnut niitä”

”Englannin kielen kirjoittaminen oikein on tärkeää, muuten asiasisältö muuttuu helposti ja voi tulla isojaakin virheitä tehtyä. Kirjoitustyötä voisi siis enemmän harjoitella koulussa”

”Älyttömästi uutta opittavaa, varsinkin sanastoa ja radioenglantia, kaikki käytiin älyttömällä vauhdilla, olisi voinut muista aineista opintopisteitä vähentää ja painottaa englannin opetukseen enemmän”

”Kurssit voisi jotenkin aikajärjestää paremmin, koska englannin opettaja joutui meille opettamaan välillä merenkulkua, kun ei oltu ammattiaineissa vielä niin pitkällä, eikä tietenkään aina ymmärretty suomenkielisiä vastineita.., aiheita esim. navigointi ja vakavuus”

”Ehdottomasti koulun paras opettaja oli englannin opettaja!”

”Kammo jäänyt ääneenlukemisesta koko luokan edessä ja opettajan jatkuvasta ääntämisen korjaamisesta”

”Ainoat oppikirjat mitä olen kouluvuosista säästänyt on englannin oppikirjat. Niitä olen myös tarvinnut ja käyttänyt muutamaaan otteeseen koulun jälkeen.”

”Kieliopin turhaa ”vääntämistä”, työelämässä en ole tarvinnut sellaista pilkun viilausta, enemmän olisi voitu keskittyä puhumiseen ja rohkaista siihen”

”Omaan lähtötasooni verrattuna kielioppi todella vaikeaa ja en ole sellaista vielä tähän ikään (44) mennessä kauheasti tarvinnut”

”Muistan että englannin tunneille meno aina jännitti.. Se on nykyään noloa olla huono englannissa, harmittaa siis kun ei tarpeeksi itse panostanut kielen oppimiseen”

”Todella suuret tasoerot luokan sisällä.. aiheutti vaikeuksia selvästi oppilaille ja opettajalle”

”Olin tyytyväinen, että meillä ammattikorkeakoulussa oli jokaisena vuotena englannin opetusta.. Näin pysyi kielitaito hallussa”

”Englanti tuotti kouluaineista eniten kotona tehtävää työtä”

”Huomasin opettajan olevan niin ylityöllistetty resurssien vähäisyyden takia, että meille huonompi tasoisille opiskelijoille ei kauheasti ylimääräistä aikaa jäänyt”

”Radiosta töissä huomaa, että maailmalla on todella paljon huonompia englannin kielen puhujia kuin me suomalaiset.. koulussa siis liikaa puututaan siihen jos joku ei lausu niin hienosti, tärkeintä kuitenkin on, että puhuu ymmärrettävästi”

”Kannustava opettaja ja vaativa, englannin tunnit olivat mielenkiintoisia, opettaja oli selvästi motivoitunut ja oikeassa ammatissa”

”Tulevaisuuden ja työllistymisen kannalta englanti on yksi tärkeimmistä kouluaineista, olisinpa itse tajunnut sen silloin ja ollut ahkera nuorempana”

”40-50 –vuotiaana on vaikea lähteä englannin kielen perustaa rakentamaan, ellei ole sitä viitsinyt koulussa opetella. Itsestä paljon kiinni oppiiko kielen vai ei”

”Luokalla oli lukiotaustaisia ja ammattikoulu pohjalta tulleita opiskelijoita. Suuri tasoero oli englanninkielessä, varsinkin kielioppi asioissa korostui se, että minkä koulun on aikaisemmin suorittanut”

”Jos haluaa ulkomaalaisiin varustamoihin töihin, ni ei sinne ole asiaa ellei englannin kieltä osaa, se on fakta”

”Todella paljon sanastoa oli opeteltavana, joten ainoa tapa miten ne opittiin oli, että ammattikorkeakoulussa oli sanakokeet.. silloin ärsytti, mutta sanasto on yhä hallussa”

”On se aika noloa, jos on päällystö tasolla töissä eikä englantia osaa, ei siinä voi sitten kuin peiliin katsoa, että olisiko kannattanut opetella”

”Ymmärrän, että vanhemmalla polvella voi olla vaikeuksia englannissa, mutta nykyään kun koulutustaso on noussut, niin ei sieltä koulunpenkiltä pitäisi pois päästä ellei merenkulun kieltä, eli englantia osaa”

Teema-alue sai aikaan paljon keskustelua ja tarinaa jokaisella riitti. Kaikilla oli jonkinlaista kritisoitavaa saamansa opetuksen suhteen, mutta myös positiivisia

kommentteja ja parannus ehdotuksia oli runsaasti. Kaikkien mielestä englannin kielen opetukseen pitäisi panostaa enemmän ja varata siihen lisää resursseja/opintopisteitä. Haastateltavat kokivat, että englannin opettajalla on suuri rooli kielen oppimisen kannalta. Tällä he tarkoittivat motivoivaa ja motivoitunutta opettajaa, mielenkiintoisia kursseja ja tarpeeksi haastavaa opetusta, mutta ei kuitenkaan liian kielioppipainotteista. Kaikkien mielestä tärkeintä olisi panostaa kuulun ymmärtämiseen ja rohkaista puhumaan ja käyttämään englannin kieltä, vaikka ääntäminen ei kaikilta sujusikaan oppikirjan mukaan. Jokaisen haastateltavan mielestä englannin kielen taito oli yksi tärkeimmistä vaatimuksista työelämän kannalta, kun puhuttiin nimenomaan merenkulusta.

5.4.3 Työelämä

Kyseisessä teema-alueessa haastateltavien oli tarkoituksena pohtia englannin kielen osaamisen tärkeyttä työelämän kannalta.

”Englantia tarvitsee töissä ollessa paljon, joka päivä ja joka tunti”

”Muutama nolompi virhe tullut kun on kirjoittanut tärkeitä maileja ja sitten on kirjoittanut englanniksi sanoja väärin.. onneksi ei pahasti ole mokannut kuitenkaan..”

”Meillä on sekamiehitys, joten yksi yhteinen kieli on tärkeää. Vaikka se enkku ei kaikilta sujukaan, niin ainakin itse voin sanoa osaavani käyttää laivalla vallitsevaa työkieltä”

”No onhan se vähän vitsaus kun vanhat kansimiehet ei englantia osaa, onneksi niillä on nuorempia joukossa, jotka sitten hoitaa ne tilanteet joissa englannin kieltä tarvitaan”

”Ei nykyään voi merenkulun hommia tehdä ellei englantia osaa.. Päälystö tehtäviin ei ainakaan ole asiaa ellei kieltä hallitse”

”Mulla on ollut sellaisia perämiehiä alaisina, joilla toi englantia ei vahvuuksiin kuulu, heidän en ole antanut navigoida ruuhkaisissa paikoissa yksin, ettei tule yhteentörmäyksiä tai tapahdu mitään vaarallista”

”Hankala yrittää eritellä, että missä työtehtävissä englannin kieltä tarvitsee, kun sitä käyttää lähes kokoajan ja melkein kaikissa työtehtävissä”

”Kipparina olen ollut kohta 30 vuotta ja aina tarvinnut englantia. Nykyään on tuota paperityötä niin paljon, että kyllä sitä englantia on pakko osata”

”Kyllähän sitä paljon töissä tarvitsee ja käyttää. En ole siinä kauhean hyvä, mutta sen verran mitä miehistötason hommissa olen sitä tarvinnut niin sen handlaan hyvin”

”Meillä on kyllä muutama tyyppi töissä kun ei osaa englannin kieltä.. Mutta kaikki päällystötason henkilöt osaavat englantia”

”Meillä on pieni miehistö ja itse saan yliperämiehenä kirjoittaa konepäällikön raportit suomesta englanniksi, kun siltä ei englannin kielen kirjoittaminen onnistu.. Pistää välillä ärsyttämään, koska oma duunimäärä siinä lisääntyy”

”Työkieli meillä laivalla on englantia. Lastaaminen/ lossaaminen ja töijääminen kaikki aina englanniksi.. Uusille se tuottaa aluksi hankaluuksia, vanhemmille on jo käytettävät fraasit jääny takaraivoon”

”Proviantti tilauksia kun joutuu tekemään aina eri maista, koska villin liikenteen alla seilataan, niin ne on aina tehtävä englanniksi. Harvemmin paikallista kieltä osaan (venäjä/saksa/viro)”

”Englannin kieli on niin luontevasti mukana joka asiassa kun on töissä, että ei pysty ajattelemaan etteikö englantia töissä tarvitsisi osata, kaikki tietotekniikka, automatiikka ja kaikki asiat on englanniksi”

”Laivathan ei liiku ellei ilmoituksia tehdä radion välityksellä ja englanniksi ne kaikki tehdään. Vaikka ne on aika vakiintuneita ilmauksia, niin joskus sieltä VTS kysyy jotain, esimerkiksi vaikka syvyyttä ja mitä on lastina ja siihen täytyy vastata, englanniksi tietty”

”Meillä on noi konehuoneen kaikki manuaalit suurimmalta osalta englanniksi”

”Päälystötasolla on englantia osattava, jos sitten miehistötasolle antaa vielä anteeksi kielitaidottomuuden, mutta kun on vastuussa lastaamisesta ja navigoinnista niin ei siinä kielivirheille ole sijaa”

”Niin monta kansalaisuutta on meidän laivassa, että kyllä yksi yhteinen kieli täytyy olla, alle yksi kolmasosa puhuu suomea, joten ei se suomenkieli voi olla”

”Sekamiehityksen myötä meille tuli virolainen motari ja mestari, niitten kanssa puhutaan englantia”

”Kipparina kaikki ja kaikki asiat on mun vastuulla. Eihän se tulisi kuuloonkaan etten englantia osaisi.. sehän on sama kun kokki ei osaisi ruokaa laittaa”

”Vaikka meillä on virallisesti työkielenä englanti, niin koska kaikki ei sitä osaa niin suomea on pakko käyttää. Tämä tietysti pistää ärsyttämään, koska itse perämiehenä joutuu sitten kaikki raportit ja lippulappuset tekemään kahdella kielellä”

Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että englantia tarvitsee osata tehdäksensä työnsä laivaympäristössä. Jotkut tarvitsivat sitä työssään enemmän kuin toiset. Jotkut vain työtehtäviä hoidettaessa, toiset taas tarvitsivat koko ajan esimerkiksi sekamiehitysten takia. Kukaan ei vähätellyt englannin kielen osaamisen tärkeyttä, vaan kaikkien mielestä se kuului yhtenä osana ammattipätevyyteen. Osa haastateltavista totesi, että oma työnteko helpottuisi, jos osaisi englantia paremmin ja näin ollen saisi kielen käyttämiseen varmuutta. Kaikkien mielestä laivalta löytyy monen tasoista englannin osaajaa, mutta tärkeintä ei ole hieno lausuminen vaan, että uskaltaa käyttää englannin kieltä kaikissa tilanteissa, joissa sitä vain tarvitsee. Monet

sanoivatkin laivaympäristön olevan mahtava paikka kielen oppimiseen, koska siellä se on välttämättömyys ja asia jota ei voi paeta.

5.4.4 Kehitystavat

Viimeisen teema-alueen tarkoituksena oli saada haastateltavilta ajatuksia siihen, miten englannin osaamista voitaisiin kehittää. Teemaan kuului pohtia, että mitä asioita tulisi kehittää sekä opetuksen kannalta, että myös työelämän kannalta.

”Kyseessä on kansainvälinen ala, niin koulutuksen pitäisi olla kokonaan englanniksi”

”Luulen, että saisi sitä kautta jo enemmän uskottavuutta työelämässä, kun on käynyt englannin kielisen koulutuksen”

”Se itse oppiminen lähtee tietenkin jokaisesta itsestään, mutta tärkeää oppimisen kannalta on oikeanlainen ympäristö ja tuki”

”Opintopisteitä pitäisi jakaa järkevämmiin.. enemmän opintopisteitä tärkeisiin aineisiin ammatin kannalta ajatellen, kuten navigointi, englanti, tutka- ja ecdiskurssit”

”Koulussa opetetaan liikaa yleispäteviä aineita, joita ei kuitenkaan ammatissaan tarvitse juurikaan”

”Englannin opiskelijat pitäisi jakaa aina kahteen ryhmään lähtötason mukaan. Näin kaikki saisivat tarvitsemaansa opetusta”

”Merimiehillä pitäisi olla vaatimuksena joku tasotesti, jotta saa pätevyyskirjan. Jos ei pääse läpi niin ei saa esim. perämiehen kirjoja tai konemestarin kirjoja. Näin varmistettaisiin, että jokainen laivalla työskentelevä ja varsinkin päällystötehtävissä oleva osaa englantia edes jollain tasolla”

Edellä mainittu ote on haastattelusta, jossa haastateltavan mielestä merenkulkijoille pitäisi järjestää samankaltainen kielikoe, kuin esimerkiksi poliiseille järjestetään virkamiesruotsin koe. Jos poliisi ei läpäise tätä kyseistä koetta, ei hänellä ole valtuutta toimia kaksikielisissä poliisilaitoksissa tai valtakunnallisissa yksiköissä. (Yle 2017) Haastateltava sovelsi tämän tyylistä koetta merenkulkuun. Kokeessa arvioitaisiin englannin kielen osaamista. Jos osaaminen ei ole vaadittavalla tasolla, niin Trafi ei myöntäisi pätevyyskirjoja ennen kuin koe on suoritettu hyväksyttävästi.

”Koulutuksen pitäisi ehdottomasti olla englanniksi, ainakin kaikkien korkeakoulujen tarjoaman koulutuksen”

”Koulutuslaitoksia on liian monta. Niitä pitäisi yhdistää, jotta resurssit saataisiin paremmin käyttöön”

”Liian monessa paikassa voi opiskella merenkulkua, neljässä ammattikorkeakoulussa ja neljässä amiksessa. Kumpaakin riittäisi vain kaksi”

”Koululaitoksia liikaa ja ripoteltu ympäri suomea ja ahvenananmaata. Pitäisi keskittää koulutus yhteen paikkaan, jolloin siitä saataisiin kaikki hyöty irti. Jos tähän ammattiin haluaa, niin täytyy olla valmis olemaan poissa kotiseudultaan joitakin aikoja”

”Opintopisteet pitäisi jakaa paljon järkevämmiin, ja parasta olisi palata hyvään vanhaan systeemiin, mikä oli toimiva”

”Koulutus, koulutus ja koulutus, mihin on unohdettu käytäntö ja työssäoppiminen.. Tämä ala on sellainen minkä vain tekemällä oppii, ei kirjoista lukemalla.”

”Nykyään vaan paasataan koulutuksen tärkeydestä ja samalla siitä kuinka paljon koulutus valtiolle maksaa... Työtä tekemällä ne asiat oppii”

”Onhan se hienoa kun rakennetaan uusia koulurakennuksia, mutta sitten unohdetaan se oleellinen asia, että sieltä prameuden alta pitäisi ammattitaitoisia ihmisiä saada ulos”

”Koulujen välillä tosi suuret erot. Mielestäni tähän pitäisi puuttua vaikka yhdistämällä laitoksia tai yhdenmukaistamalla koulutuksen sisältöä ja vaatimuksia”

”Huomaa että eripuolelta suomea valmistuu todella eritasoisia merenkulkijoita, vaikka koulutuksen pitäisi olla sama.”

”Luulen että kun koulutus muutettaisiin englannin kieliseksi niin se muutos jo itsessään automaattisesti opettaisi englantia oppilaille ja myös karsisi sellaisia hakijoita, joilla motivaatio ei ole ihan kohdallaan”

”Varustamon ei tarvitse miettiä osaako palkkalistoilla olevat henkilöt englantia.. He ovat palkanneet ihmisiä joilla on pätevyyskirja ja sen saamiseksi englannin osaamisen pitäisi olla oletusarvo”

”Koulut kouluttaa ja opettaa opiskelijat merenkulun ammattiin, vastuu siis heillä, että koulusta valmistuu päteviä henkilöitä, englannin kielen taito kuuluu siihen”

”Jokaisella on oma vastuu kielitaitonsa ylläpidosta kun koulusta on päässyt pois”

”Ensiksi tuli mieleen pitäisikö varustamon järjestää työntekijöille joitain kursseja, mutta sitten kun mietin, niin ei.. Sellaisiin ei ole aikaa eikä rahaa.. Palkkaakin niistä pitäisi työntekijöille maksaa, jos varustamo vaatisi kursseilla käymään”

”Trafin ja koulujen pitäisi tässä asiassa tehdä yhteistyötä, jotta säilytetään suomalaisten merimiesten hyvä maine maailmalla. Asioita täytyy kehittää ja englannin osaaminen on jo vaatimus eikä vaan plussaa CV:ssä”

”Merenkulun englantia pitäisi yksinkertaistaa, radioenglannista pitäisi tehdä paljon käytännönläheisempää ja poistaa sellaiset vanhan englannin sanonnat”

”Standard maritime phrases on aika kankeaa englantia. Se on kuitenkin kaukana siitä normaalista englannista mitä esimerkiksi arkikielessä käytetään”

”Jokainen voi tehdä muutoksia omassa elämässä, mutta pitäisi suurella tasolla tehdä muutoksia, jotta syntyisi kehitystä ja sen muutoksen tulisi alkaa koulutuksesta”

”Maailmalla on paljon huonotasoisempia englannin osaajia kun me suomalaiset, joten kaiken pitäisi olla käytännönläheisempää, eikä vaatisi niin suurta määrää ulkoopettelu”

”Ehdottomasti koulujen täytyy varmistaa, että heidän oppilaitoksistaan valmistuu päteviä merenkulkijoita”

”Koko merenkulun koulutus pitäisi muuttaa englannin kieliseksi, näin pystytään ylläpitämään kilpailun tasoa ja ainakin osaksi vielä vaikuttamaan sekamiehitysten määrään, varsinkin päällystö tasolla”

Monen haastateltavan mielestä koulutuksessa pitäisi tehdä suuria muutoksia. Suurimpana kehitysideana pidettiin koulutuksen muuttamista kokonaan englannin kieliseksi kaikissa oppilaitoksissa. Turussa on jo järjestetty merikapteenin koulutusta englanniksi ja syksystä 2017 alkaen Satakunnan ammattikorkeakoulussa merikapteeni opinnot suoritetaan englannin kielellä. Toisena kehitysideana, joka toistui haastattelussa oli koulutuslaitoksen yhdistäminen, jolloin haastateltavien mielestä saavutettaisiin parempia lopputuloksia. Kaikkien mielestä oppiminen alkaa kuitenkin jokaisesta itsestään, mutta muuttamalla koulutusta päästäisiin mahdollisesti eroon opiskelijoista, joiden motivaatio ei ole kovinkaan suuri opiskella alan ammattilaiseksi. Varustamoilla ei kenenkää mielestä ole tarvetta järjestää kieliopetusta tai puuttua kielelliseen osaamiseen työsopimuksen tekemisen jälkeen. Päävastuun ammattitaitoisista merimiehistä haastateltavat sanoivat olevan kouluilla ja Trafilla.

5.5 Yhteenveto

Haastateltavat pitivät englannin kielen osaamista yhtenä merimiehen ammattitaitoon kuuluvana tekijänä. Heistä myös vanhempaa sukupolvea edustaneiden mielestä merenkulkijoiden ammattitaitoon luettavat tekijät ovat muuttuneet globalisaation ja tekniikan kehittymisen myötä. Yksikään ei ollut valmis luopumaan kielitaidostaan vaan lähestulkoon jokaisella oli jokin osa alue englannin kielen hallitsemisessa, jota he halusivat kehittää ja kokivat kehityksen olevan tarpeellista. Varsinkin vanhemman sukupolven merenkulkijoiden mielestä on ajoittain nöyryyttävää, kun ei pärjää työelämässä englantia vaativissa työtehtävissä.

Kansainväliseen alaan ei haastateltavien mielestä voi valmistua suomenkielisellä opetuksella. Muuttamalla koulutukset englanninkieliseksi saataisiin nostettua suomalaisten merimiesten arvostusta maailmalla. Haastatteluissa nousi esille ulkomaalaisten varustamoiden ajatukset ja mielikuvat suomalaisesta merenkulunkoulutuksesta. Tämänkin asian koettiin vaikuttavan työllistymiseen ja koettiin palkanmaksajien silmissä näyttävän paremmalta kun suoritettuna on kansainvälinen, englanninkielinen koulutus.

Kukaan ei kokenut olevansa oikeutettu syyttämään täysin ulkopuolisia tekijöitä kielellisistä puutteistaan, vaan olivat sitä mieltä, että kaikkien asioiden oppiminen lähtee henkilön omasta halusta oppia. Kaikki kuitenkin pitivät englannin kieltä yhtenä tärkeimpänä kouluaineena. Henkilöiden oli vaikea ymmärtää miksi koulutuksessa keskitytään yleispätevien aineiden opetukseen, vaikka ammattiaineet ovat niitä, joita jokainen tuleva merenkulkija tarvitsee. Tärkeistä aineista otetaan opintopisteitä pois ja kursseja supistetaan ja näin ollen ammattitaito kärsii.

Monen mielestä koulutuskeskuksia tulisi yhdistää, jolloin resurssit saataisiin tasaisemmin ja paremmin käyttöön. Kun keskusteltiin eri koululaitosten opetuksen tasoeroista, herätti aihe selvää kiukkua haastateltavissa. Heistä osa koki valinneensa väärän oppilaitoksen ja huomanneen myöhemmin työelämässä, että opiskelu jossain muussa oppilaitoksessa olisi voinut tarjota paremmat lähtökohdat. Tähän asiaan haastateltavat halusivat muutosta ja kokivat muutoksen myös olevan oleellista. Koulujen tasoeroihin he ovat törmänneet myös työelämässä. Tiettyjen paikkakuntien

kouluista valmistuneet opiskelijat tai niistä tulevat harjoittelijat ovat jo etukäteen laivalla työskentelevien mielestä epäpäteviä. Haastateltavat myös itse sanoivat syyllistyvänsä tähän ajattelumalliin. Haastateltavien mainitsema oppilaitosten välinen tasoero ei perustu virallisiin tutkimustuloksiin tai tasokokeisiin. Se perustuu täysin haastateltavien subjektiivisiin näkemyksiin, jotka eivät ole luotettavaa tietolähdettä kun arvioidaan todellisuutta. Asia kuitenkin toistui jokaisessa haastattelussa ja siksi mainitaan raportissa.

Tärkeänä asiana pidettiin motivoitunutta ja ajan tasalla olevaa englannin kielen opettajaa. Opettajalla koettiin olevan suuri merkitys oman mielenkiinnon ja motivaation ylläpitämisen kannalta. Kukaan ei kantanut kaunaa englannin opettajalleen, vaan jokaisen mielestä rohkaiseva, kannustava ja ei niin tuomitseva opettaja olisi varmasti nostanut omaa mielenkiintoa oppimisen suhteen. Englannin kielten opettajien toivottiin keskittyvän enemmän suullisen englannin opetukseen ja jättämään kielioppisäännöt hieman vähemmälle.

Valitettavasti jokainen sanoi joutuneensa työelämässä ongelmatilanteisiin kielimuurin takia. Tilanteet johtuivat niin omasta kielellisestä puutteesta kuin myös vastapuolen englannin kielen osaamattomuudesta. Kenenkään kohdalla ei ollut suurta onnettomuutta tai vahinkoa kieliongelmien takia aiheutunut, mutta lisätyötä ja vaivaa asiasta oli kuitenkin seurannut. Tuurin todettiin olleen tilanteissa mukana ja mahdollisuus suurempiin onnettomuuksiin englannin kielen puutteen takia olisi voinut olla mahdollista.

6 LOPPUSANAT

Englannin kielen osaamisen ja ymmärtämisen tärkeyttä merenkulussa ei voi kiistää. Raportissa mainittujen onnettomuuksien lisäksi on lukuisia onnettomuuksia ja läheltä piti tilanteita, joissa kielitaidottomuus on ollut syynä tai osallisena. Alusten miehistöjen monikansallisuudet, liikennöintialueet ja matkustajat tuovat kaikki kielellisiä haasteita merenkulkijoiden työpäivään. Sen lisäksi laiva työpaikkana on hyvin altis ympäristöstä tuleville tekijöille, kuten sääolosuhteille. Vaikka työssä onkin monta muuttuvaa tekijää, pitäisi merimiesten ammattipätevyyden olla vahvasti läsnä työtehtäviä suorittaessa. Englannin kielen osaamisella on selvä vaikutus työturvallisuuteen ja työn laatuun.

Gloaalissa ympäristössä työskentelevät merimiehet tarvitsevat työssään englannin kielen taitoja. Kielen hallitseminen on erittäin tärkeää jokaiselle, joka osallistuu laivan operointiin liittyviin tehtäviin, joissa kommunikoinnin on oltava sujuvaa. Nykyään yhä harvempi miehistö koostuu vain yhdestä kansallisuudesta. Näin ollen yhteiseksi työkieleksi valitaan useasti englantia ja silloin miehistön jäsenten myös oletetaan osaavan englannin kieltä. Osaamattomuudella voi olla suuria seurauksia ja omalla osaamattomuudellaan voi olla oman hengen lisäksi vaarassa muutkin aluksella olevat henkilöt sekä itse aluksen turvallisuus ja lasti saattavat olla vaarassa.

Suuri määrä merellä tapahtuvista onnettomuuksista johtuu inhimillisistä virheistä. Kommunikointiongelmien on monien onnettomuuksien johtaneen tilanteen aiheuttajia. Sääolosuhteisiin tai muihin ympäristöstä tuleviin tekijöihin ei itse pysty vaikuttamaan, mutta kielelliseen osaamiseen ja sen parantamiseen voi jokainen itse vaikuttaa. Voitaisiin siis sanoa, että englannin kielen osaamattomuudesta johtuvia onnettomuuksia pystyttäisiin mahdollisesti vähentämään, panostamalla merenkulkijoiden englannin kielen opetukseen.

Valitsin tämän aiheen opinnäytetyökseksi, koska olen tarvinnut englannin kieltä jokaisena päivänä laivalla työskennellessäni. Olen huomannut eri työympäristöissä, miten englannin kieli on saanut aikaan paineita ja haasteita aivan tavallisemmissakin työtehtävissä. Huomasin myös kielitaidottomuuden vaikuttavan monen itsetuntoon ja

arvioon omasta amatillisesta osaamisesta. Teoria tietoa aiheesta ei ollut kovinkaan runsaasti saatavilla suomeksi ja siksi työssä käytin paljon englannin kielistä materiaalia. Teemahaastattelut onnistuivat hyvin ja myös haastateltavat olivat tyytyväisiä osallistumisestaan raporttiin. Uskon haastateltavien puhuneen totuuden mukaisesti ja vääristelemättä, koska aihe ei ole kovinkaan henkilökohtainen.

Lisätutkimuksissa voitaisiin tutkia olisiko tarpeellista järjestää kielikoe pätevyyskirjojen saamiseksi. Siihen tarvittaisiin mahdollisimman suuri otanta merimiehiä ja varustamonedustajia, jotta saataisiin luotettava ja totuutta vastaava tulos.

LÄHTEET

EK, 2014. Kielitaito on kilpailuetu. Viitattu 15.3.2017.

<https://www.ek.fi/wp-content/uploads/Henko-2014.pdf>

Finlex, 2015. Valtiosopimukset. Viitattu 5.2.2016.

<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset./sopsviite/1984/19840022#>

Gard, 2006. Pilot on Board. Viitattu 30.3.2017

<http://www.gard.no/web/updates/content/52204/pilot-on-board>

He-alert, 2001. The Human Element in Shipping. Viitattu 30.3.2017.

http://www.he-alert.org/filemanager/root/site_assets/standalone_pdfs_0355-/he00350.pdf

He-alert, 2002. Improving the awareness of the human element in maritime industry.

<http://www.he-alert.org/en/all-issues.cfm>

Hirsjärvi, S & Hurme, H. 2000. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino

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

Hirsjärvi, S., Remes, P & Sajavaara P. 2004. Tutki ja kirjoita 10. osin. uud. p. Helsinki: Tammi

IMO, 2017. STCW Conventions. Viitattu 20.1.2017.

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)

IMO, 2000. Surviving disaster – life saving at sea. Viitattu 19.2.2017.

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Regulations/Documents/surviving.FIN.pdf>

ISM Code. Resolution A.741(18), Part A, Implementation, 6 Resources and Personnel. Viitattu 20.5.2017.

Juvakka, T. & Kylmälä, J. 2012. Laadullinen terveystutkimus. Helsinki: Edita prima Oy

Karvonen T. 2016. Haasteita ja myötätuulta. Albatrossi 4, 26.

MAIP, 2015. Marine accident investigation brand. Accident report, Sapphire Princess. Viitattu 15.5.2017.

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/55d5a4f7e5274a1506000005/MAIBInvReport19_2015.pdf

Marineinsight, 2016. Viitattu 8.5.2016. Understanding Bridge Resource Management And Its Key Elements On Board Ships.

<http://www.marineinsight.com/guidelines/understanding-bridge-resource-management-and-its-key-elements-on-board-ships/>

MARCOM-Project, 1999. The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on MARitime COMmunication. Viitattu 30.3.2017.

<http://www.transport-research.info/sites/default/files/project/documents/marcom.pdf>

Meriklusteriohjelma, 2017. Viitattu 6.3.2017.

<http://www.meriklusteriohjelma.fi/meriklusteri-edistaa-meriteollisuuden-kehitysta/>

Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2017. Korkeakoulujen ja tiedelaitosten ohjaus, rahoitus ja sopimukset. Viitattu 20.5.2017.

<http://minedu.fi/ohjaus-rahoitus-ja-sopimukset>

Opetushallitus, 2011. Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet. Viitattu 8.7.2016.

http://www.oph.fi/download/131319_Merenkulkualan_koulutuksen_tila_ja_kehittamistarpeet.PDF

Sailors-club, 2017. Why it is important to learn Maritime English. Viitattu 12.2.2017.
www.sailors-club.net/maritime-blogs/entry/why-it-is-important-to-learn-maritime-english-for-deck-cadets-and-how-to-achieve-that-in-their-training-a-master-s-thoughts

SeaTalk, 2016. Viitattu 8.6.2016.

http://www.seatalk.pro/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=435#

STCW B-VI/1. Quidence regarding emergency, occupational safety, medical care and survival functions. Viitattu 17.4.2017.

<http://www.navit.fo/stcw%20kodan/stcw-code-bch6.htm>

STCW A IV/2. Standards regarding radio personnel. Viitattu 15.4.2017.

<http://www.navit.fo/stcw%20kodan/stcw-code-ach4.htm>

STCW A-III/1 . Standards regarding the engine department. Viitattu 15.4.2017.

<http://www.navit.fo/stcw%20kodan/stcw-code-ach3.htm>

STCW A-V/2 ja A-V/3. Standards regarding special training requirements for personnel on certain of ships. Viitattu 15.4.2017.

<http://www.navit.fo/stcw%20kodan/stcw-code-ach5.htm>

STCW A-II/1. Specification of minimum standard of competence for officers. Viitattu 15.4.2017.

http://www.up.gov.si/fileadmin/up.gov.si/pageuploads/STCW/Preglednice/Krov/Preglednica_A_II_1.pdf

STCW A-II/4. Specification of minimum standard of competence for ratings forming part of a navigational watch. Viitattu 15.4.2017.

http://www.up.gov.si/fileadmin/up.gov.si/pageuploads/STCW/Preglednice/Krov/Preglednica_A_II_4.pdf

SOLAS chapter V regulation 14. Viitattu 10.3.2017.

https://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/solas/solas_v/Regulations/regulation14.htm

The Swedish Club, 2017. Maritime Resource Management. Viitattu 20.5.2017.

<http://www.swedishclub.com/academy/maritime-resource-management-mrm/>

Trafi, 2015. Kansainväliset sopimukset. Viitattu 5.2.2016.

http://www.trafi.fi/merenkulku/saadokset/kansainvaliset_sopimukset#

Utu, 2016. Suomen meriklusteri kohti 2020-lukua. Viitattu 7.3.2017.

https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/ajankohtaista/uutiset/Documents/TEMjul_32_2016_29092016.pdf

Yle, 2017. Poliisi tarvitsee ammattiin räätälöityä ruotsia. Viitattu 24.4.2017.

<http://yle.fi/uutiset/3-5647514>

Yle Uutiset, 2016. Koulutusleikkauksia ei tehdä ilkeyttään. Viitattu 20.5.2017.

<http://yle.fi/uutiset/3>