

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma/ merikapteenin suuntautumisvaihtoehto

Laura Mäkelä ja Kim Sundström

Katsaus merenkulun kansiosaston koulutus- ja pätevyyskirjavaatimukseen
Suomessa, Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa, Irlannissa ja Saksassa

Opinnäytetyö 2011

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma

MÄKELÄ, LAURA

SUNDSTRÖM, KIM

Katsaus merenkulun kansiosaston koulutus- ja pätevyyskirjavaatimukseen Suomessa, Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa, Irlannissa ja Saksassa

Opinnäytetyö

70 sivua+1 liitesivu

Työn ohjaaja

Markku Usmi

Toimeksiantaja

KymiTechnology, Juhani Talvela

Toukokuu 2011

Avainsanat

pätevyyskirjat, sertifikaatit, koulutus, työkokemus, merenkulku

STCW-95-konventio asettaa minimivaatimukset pätevyyskirjoille. Konvention ratifioineet merenkulkuvaltiot myöntävät konvention mukaisia pätevyyskirjoja noudattaen oman merenkulun hallintonsa asettamia määräyksiä. Pätevyyskirjojen myöntämisperusteet voivat siis poiketa toisistaan joiltain osin eri maissa.

Opinnäytetyön tavoitteena on tutkia eri valtioiden merenkulun koulutusrakennetta, merenkulun hallinnon asettamia vaatimuksia pätevyyskirjoille sekä terveysvaatimuksia merenkulkijoille. Tutkimuskohteiksi valikoituivat lukuisten maiden joukosta Suomi, Ruotsi, Norja, Tanska, Saksa ja Irlanti. Tutkimus on rajattu käsittelemään kansiosaston eli kansipäällystön sekä kansimiehistön pätevyyskirjojen myöntämisperusteita.

Joissain valtioissa on vielä mahdollista pestautua aluksille ilman merenkulun koulutusta ja hankkia tarvittava kansimiehen pätevyys työkokemuksen kautta. Korkeamman aseman saavuttaminen edellyttää kuitenkin merenkulun koulutusta. Uralla on mahdollista edetä kansainvälisesti ja nousta koulutuksen ja työkokemuksen kautta puolimatruusista aluksen päälliköksi.

STCW-95 luo pohjan koulutukselle jokaisessa maassa ja näin ollen takaa pätevyyskirjojen kansainvälisen arvon. Merenkulkuviranomaiset ja koulutusyhtiöt tekevät yhteistyötä korkealaatuisen ammattitaidon takaamiseksi.

STCW-95-konvention merkitys on suuri pätevyyskirjavaatimusten kannalta, väheksymättä kuitenkaan valtioiden asettamia omia määräyksiä. Konventio on huomattava osa turvallista merenkulkua.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Maritime studies

MÄKELÄ, LAURA

SUNDSTRÖM, KIM

Review of Certificate Demands for the Deck Department Finland-Sweden-Norway-Denmark-Ireland-Germany

Bachelor`s Thesis

70 pages+1 page of appendice

Supervisor

Markku Usmi, Lecturer

Commissioned by

KymiTechnology, Juhani Talvela

May 2011

Keywords

certificate, demands, education, working experience

The STCW-95 Convention sets the minimum requirements for personal certificates. The countries that have ratified the Code give certificates according to the Code and following the specifications set by their own maritime government. Admitting grounds for the certificates may therefore vary in different countries.

In this thesis, we studied the maritime education, requirements set by governments for certificates and health requirements for seafarers in different countries. Countries that were selected to be studied were Finland, Sweden, Norway, Denmark, Germany and Ireland. Studies have been specified to the deck departments personal certificates.

In some countries it is still possible to sign up on a ship without maritime education and gain the required experience to acquire the certificate for ordinary seaman. In order to advance from this point on, one must attain maritime education. It is possible to build an international career through maritime education and rise from an ordinary seaman all the way to become the Master of a ship.

The STCW-95 Convention is the basis in all countries and thus internationally guarantees the value of the certificates. Maritime governments and maritime schools co-operate to ensure the high quality of the profession.

The role of the STCW-95 Convention in the requirements of the certificates is significant, without underestimating specifications set by the countries. The Convention is an important part of safe navigation.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1. JOHDANTO	8
1.1 Työn aihe ja tavoite	8
1.2 Työn rajaus	8
1.3 Aihe työlle	8
1.4 Työn luonne ja tiedon hankinta	9
2. STCW:N ASETTAMAT VAATIMUKSET KOULUTUKSELLE JA PÄTEVYYDELLE	9
2.1 Sertifikaatti ja kannatuskirje	10
2.2 Kielivaatimukset	11
2.3 Terveysvaatimukset	11
2.4 Käytännön harjoittelu	11
2.5 Pätevyyskirjat	12
2.5.1 Vahtimies	12
2.5.2 Vahtiperämies	12
2.5.3 Yliperämies ja aluksen päällikkö	12
3. MERENKULUN PÄTEVYYSKIRJAVAAATIMUKSET KANSIOSASTOLLE	13
3.1. Pätevyyskirjavaatimukset Suomessa	13
3.1.1 Merenkulun koulutus	13
3.1.2 Vahtimiehen pätevyyskirjavaatimukset	13
3.1.3 Matruusin pätevyyskirjavaatimukset	14
3.1.4 Pursimiehen pätevyyskirjavaatimukset	15
3.1.5 Asetus kansimiehen koulutuksesta	15
3.1.6 Vahtiperämiehen pätevyyskirjavaatimukset	16
3.1.7 Yliperämiehen pätevyyskirjavaatimukset	17
3.1.8 Merikapteenin pätevyyskirjavaatimukset	17
3.1.9 Vähimmäisvaatimukset aluksen päällikön pätevyudeksi	17
3.1.10 Terveysvaatimukset yleisesti	18

3.1.10.1 Näkövaatimukset	19
3.1.10.2 Kuulovaatimukset	19
3.2. Pätevyyskirjavaatimukset Irlannissa	20
3.2.1. Kansimiehen koulutus	20
3.2.2. Efficient Deck Hand (EDH)-sertifikaatti	20
3.2.3. Vahtimies	21
3.2.4. Matruusi	21
3.2.5. Perämiehen koulutus	22
3.2.6. Vahtiperämies	23
3.2.7. Yliperämiehen ja päällikön koulutus	23
3.2.8. Yliperämies	24
3.2.9. Päällikön pätevyyden saaminen	24
3.2.10 Terveysvaatimukset yleisesti	25
3.2.10.1 Näkövaatimukset vahtihenkilöstölle	26
3.2.10.2 Kansimiehistön näkövaatimukset	26
3.2.10.3 Kuulovaatimukset	26
3.3. Pätevyyskirjavaatimukset Norjassa	26
3.3.1. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 5	27
3.3.2. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 4	28
3.3.3. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 3	28
3.3.4. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 2	29
3.3.5. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 1	29
3.3.6. Perämiehen koulutus	29
3.3.7. Perämiesharjoittelu/kadettiharjoittelu	31
3.3.8. Puolimatruusille asetetut pätevyysvaatimukset	31
3.3.9. Vahtimiehen pätevyyskirjavaatimukset	32
3.3.10. Matruusin pätevyyskirjavaatimukset	32
3.3.11 Terveysvaatimukset yleisesti	33
3.3.11.1 Näkövaatimukset	34
3.3.11.2 Kuulovaatimukset	34
3.4. Pätevyyskirjavaatimukset Tanskassa	35
3.4.1 Merikapteenin koulutus	35
3.4.1.1 DP3000	35
3.4.2 Puolimatruusi ja matruusi	36

3.4.3	Vahdinpitopätevyys	37
3.4.4	Navigointiperämiehen pätevyys	38
3.4.5	Perämiehen pätevyys 2., 3. ja 4. luokka	39
3.4.6	Yliperämiehen pätevyys	40
3.4.7	Merikapteenin pätevyys	40
	3.4.7.1 Merikapteenin pätevyys, sisä- ja lähivesialuk-	
	siin	40
	3.4.7.2 Merikapteenin pätevyys, rajoitettu	40
	3.4.7.3 Merikapteenin pätevyys	41
3.4.8	Hengenpelastusvälineistön käyttöpätevyys	41
3.4.9	Radio-operaattorin pätevyys kauppalaivoilla	42
3.5.	Pätevyyskirjavaatimukset Ruotsissa	42
3.5.1	Koulutus	42
	3.5.1.1 Tieto ja ymmärrys	43
	3.5.1.2 Valmius ja taito	43
	3.5.1.3 Arviointi ja suhtautuminen	44
3.5.2	Puolimatruusi	44
3.5.3	Matruusi	45
3.5.4	Crowd Management	45
3.5.5	Muut pätevyudet	46
3.5.6	Perämies	47
	3.5.6.1 Perämiesten pakolliset pätevyudet	47
	3.5.6.2 Perämiehen pätevyysluokka 5.	48
	3.5.6.3 Perämiehen pätevyysluokka 4.	48
	3.5.6.4 Perämiehen pätevyysluokka 3.	49
	3.5.6.5 Perämiehen pätevyysluokka 2.	49
3.5.7	Merikapteeni	50
3.5.8	Perämies pätevyyksien uudistaminen	50
3.5.9	Linjaluotsi	50
3.6.	Pätevyyskirjavaatimukset Saksassa	50
3.6.1	General Purpose Rating	51
3.6.2	Kadetin koulutusohjelma	52
3.6.3	Erityiskoulutusohjelma	52
3.6.4	Yliperämiehen ja merikapteenin pätevyys	53

3.6.5 STCW-95-konvention mukaiset säännökset	53
3.6.6 Elsfleth – Department of Maritime Studies	54
4. TULOKSET JA PÄÄTELMÄT	55
5. POHDINTAA	59
5.1 Aiheen löytyminen	60
5.2 Työprosessi	60
5.3 Opinnäytetyöstämme saatu hyöty	61
5.4 Kirjoitusprosessin aikana heränneitä ajatuksia	61
5.5 Työn lisähaasteet	61
5.6 Ajatuksia	62
LÄHTEET	63

1. JOHDANTO

1.1 Työn aihe ja tavoite

Opinnäytetyömme käsittelee merenkulun kansiosaston pätevyyskirjojen myöntämisperusteita. Pätevyyskirjat kuuluvat kansainvälisen STCW-95-sopimuksen alaisuuteen. Tämän sopimuksen eri merenkulkuviranomaiset ovat ratifioineet omiin lainsäädäntöihinsä. STCW-95-konvention mukaiset pätevyyskirjat ovat vaihtokelpoisia kyseisen sopimuksen ratifioineissa maissa. Vaihtokelpoisella tarkoitetaan suurin piirtein samanarvoista.

Työmme tavoitteena on selvittää, mitä eri maissa vaaditaan, jotta henkilö voi saada merenkulun kansiosaston pätevyyskirjoja ja poikkeavatko ne STCW-95-yleissopimuksesta.

1.2 Työn rajaus

Tämän työn aihe on rajattu koskemaan aluksen kansiosaston pätevyyskirjavaatimuksia. Tutkimukseen valikoitui lopulta 6 maata, jotka ovat Suomi, Ruotsi, Norja, Tanska, Irlanti ja Saksa. Valitsimme nämä maat, koska halusimme selvittää, voiko näinkin pienellä alueella ilmetä suuriakin eroavaisuuksia pätevyyskirjavaatimuksissa.

1.3 Aihe työlle

Aihe kiinnosti, koska useilla suomalaisilla matruuseilla on ruotsalaiset matruusin pätevyyskirjat. Suomessa matruusin pätevyyskirjan saa osallistumalla matruusikurssille ja suorittamalla näyttökokeen. Kurssi maksaa noin 850 euroa. Tämän lisäksi tulee olla tietty määrä meripäiviä puolimatruusina. Ruotsissa vastaavan pätevyyden saa seilaamalla 540 päivää puolimatruusina, minkä jälkeen pätevyyskirjoja haetaan liikenneministeriöstä ja maksetaan pelkkä pätevyyskirjan hinta. Näiden kahden pätevyyskirjan pitäisi olla vaihtokelpoisia keskenään. Kärjistettynä voidaan ajatella, että ruotsalainen matruusi on voinut ajaa vahtia 540 päivää, keittänyt kahvia ja tuijottanut pimeyteen, ehkä joskus

siivonnut. Vastaavasti suomalainen matruusi on kurssitettu, antanut hyväksytysti näytöt todistaakseen olevansa pätevä vaativampiin työtehtäviin, ja tämän lisäksi hänellä on käytännön kokemusta.

Miten on muissa maissa? Miten kyseiset maat ovat ratifioineet STCW-95-sopimuksen ja miten ne tulkitsevat sitä? Minkälaiset eväät eri maiden merenkulkukoulut pakkaavat miehistön ja päällystön reppuihin, kun pistävät tytöt ja pojat maailman merille? Kuinka pitkälle koulutus on viety? Merellä ei ole varaa virheisiin. Siellä on luotettava muidenkin merenkulkijoiden ammattitaitoon.

1.4 Työn luonne ja tiedon hankinta

Tämän työn luonne on katsaustutkimus. Aineistona siihen on käytetty STCW-95:n viimeisintä painosta, eri maiden merenkulkuviranomaisten verkkosivuja, merenkulkuoppilaitosten verkkosivuja, lakiasetuksia ja haastateltu merenkulkuoppilaitosten yhteyshenkilöitä. Näistä eri lähteistä saadusta aineistosta olemme koonneet vertailtavaksi eri maiden asettamat vaatimukset merenkulkijoille. Pääpainoalueina ovat koulutus, työkokemus, merenkulkuhallitusten asettamat vaatimukset ja terveysvaatimukset.

2. STCW:N ASETTAMAT VAATIMUKSET KOULUTUKSELLE JA PÄTEVYYDELLE

Perusta turvalliseen merenkulkuun ja meriympäristön puhtaana pysymiseen pohjautuu kaikkien merenkulkijoiden tasokkaaseen ja yhtenevään pätevyyteen ja ammattitaitoon. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, vuoden 1995 lisäysten mukaan (STCW-95), asettaa standardit ja hallitsee sertifiikaattien myöntämistä ja vahtijärjestelyitä. Se ei koske ainoastaan merenkulkijoita, vaan myös laivaajia, koulutuskeskuksia ja kansallisia merenkulun hallintoja. Standardit pätevät kaikkien konvention hyväksyneiden valtioiden lippujen alla seilaavien kauppalusten kaiken tasoisiin merenkulkijoihin.

(International Maritime Organization, 2001)

STCW-95:n tarkoitus on yhdenmukaistaa opetus-, pätevyys- ja vahdinpitokäytännöt. Näiden on katsottu olevan suuressa roolissa merenkulun turvallisuuden takaamisessa. Konvention luomisen tarkoituksena on ollut asettaa korkeat ja selkeät standardit, joiden mukaan sen hyväksyneiden valtioiden tulee säätää kansalliset lainsäädäntönsä.

(International Maritime Organization, 2001)

2.1 Sertifikaatti ja kannatuskirje

Sertifikaatti-termillä tarkoitetaan kaikkia STCW-95:n alaisia virallisia asiakirjoja. Sertifikaatit ovat tärkeitä, koska ne todistavat, että opetus ja koulutus, meripalvelun laajuus, ammatillinen pätevyys, terveydentila ja ikä ovat riittäviä STCW-standardien mukaan. Kansipuolen pätevyyskirjoja ovat merikapteenin kirja, yliperämiehenkirja, vahtiperämiehenkirja sekä vahtimiehenkirja. Konepuolen kirjoja ovat ylikonemestarinkirja, konemestarinkirja, vahtikonemestarinkirja sekä konevahtimiehenkirja.

(International Maritime Organization, 2001)

Huolimatta siitä, että sertifikaatit ovat konvention hyväksyneissä maissa yhdenvertaisia, tulee ulkomaan lipun alla työskentelevän anoa kannatuskirjettä kyseisen maan hallitukselta. Kannatuskirje on sertifikaatin osa tai erillinen asiakirja, joka arvioi kansallisen sertifikaatin olevan STCW-koodin mukainen. Kannatuskirjeet ovat lippuvaltiokohtaisia. Niiden hakemiseen tarvitaan voimassa oleva STCW-95:n mukainen pätevyyskirja. Kannatuskirjettä ei voi hakea toisella kannatuskirjeellä. Jos kannatuskirjeen haku on pantu vireille, mutta kirjettä ei ole vielä käsitelty, voi merenkulkija toimia vieraan lipun alaisella aluksella 3 kuukautta. Päälystön tulee kannatuskirjettä hakiessaan todistaa hallitsevansa lippuvaltion merenkulun lainsäädännön. Hakijalla tulee myös olla voimassa oleva lääkärintodistus rokotustodistuksineen.

Useimmiten kannatuskirjeen hankinnan hoitaa työnantaja. Kannatuskirje ei korvaa alkuperäistä sertifikaattia, vaan toimii vain lisänä. Alkuperäinen sertifikaatti tulee olla mukana aina laivalla työskenneltäessä.

(International Maritime Organization, 2001)

2.2 Kielivaatimukset

STCW asettaa myös vaatimukset englannin kielen taidolle. Sen mukaan vahtia ajavan päällystön tulee hallita kirjallinen ja suullinen englannin kieli. Vahtia ajavan miehistön tulee hallita ruorikomennot englannin kielellä. Hätätilanteessa henkilökunnan tulee osata ohjeistaa matkustajia englanniksi tai matkustajien ja muun henkilökunnan puhumalla kielellä. Tämä ei pelkästään lisää turvallisuutta ja operatiivista tehokkuutta, vaan myös helpottaa ja mukavoittaa elämää laivalla.

(International Maritime Organization, 2001)

2.3 Terveysvaatimukset

Merenkulkijan tulee olla tarpeeksi hyväkuntoinen ja terve. Vaikkakaan konventio ei määritä tarkkoja minimivaatimuksia terveydentilasta, suurin osa hallinnoista on jo asettanut tarkat näkö- ja kuulovaatimukset merivahtia suorittaville henkilöille. Vaatimusten täytyessä henkilölle myönnetään lääkärintodistus. Tämä todistus täytyy uusua vähintään viiden vuoden välein. Lisätietoa tarvittaessa tulee ottaa yhteyttä sertifikaatin myöntämään hallintoon.

(International Maritime Organization, 2001)

2.4 Käytännön harjoittelu

STCW-95 antaa suuren arvon käytännön pätevyydelle. Useimmissa tapauksissa parhaan opin saakin laivassa, pätevän ohjauksen ja valvonnan alaisuudessa. Kaikesta laivalla tapahtuvasta koulutuksesta tulee pitää hallinnon hyväksymää harjoituskirjaa. Kirjan avulla todistetaan tarvittavien asioiden osaaminen käytännössä. Kirjaa täytetään valvojan alaisuudessa. Valvoja tarkastaa kirjan säännöllisin väliajoin allekirjoittamalla sitä. Myös päällikön tulee tarkastaa kirja säännöllisesti. Ennen sertifikaatin myöntämistä kirja toimitetaan tarkastettavaksi, ja se käsitellään todisteena pätevyydestä.

(International Maritime Organization, 2001)

2.5 Pätevyyskirjat

2.5.1 Vahtimies

STCW asettaa minimivaatimukset vahtimiehen pätevyyskirjoille. Vaatimukset painottuvat vahdinpitoon komentosillalla ja komentosiltatyöskentelyyn sekä turvallisuustoimenpiteisiin omien turvallisuustehtävien mukaisesti. Henkilön on pystyttävä toimimaan tilanteessa kuin tilanteessa vahdissa olevan perämiehen ohjeiden mukaisesti, oli kyse näkö- ja kuulotähystyksestä tai ruorinpidosta. Henkilön on selviydyttävä kaikista tilanteista myös englannin kielellä. Jokainen miehistön jäsen on osana aluksen turvallisuusorganisaatiota. Tästä syystä jokaisen on hallittava omat turvallisuustoimenpiteensä hätätilanteissa. Jokaisen on osattava käyttää hätälaitteita ja toimia turvallisuussuunnitelman mukaisesti. (International Maritime Organization, 2001)

2.5.2 Vahtiperämies

Perusvaatimuksena vahtiperämiehen pätevyyskirjoihin ovat radio-operaattorin sertifikaatti eli GMDSS, Basic Safety Training, lääkintäkoulutus, pelastusvene- ja pelastuslautta-kurssit, päällystön palokoulutus, lääkärintodistus sekä henkilön tulee hallita vahdinpidon periaatteet. Näiden lisäksi henkilön on osoitettava taitonsa niin vahdinpitoon, aluksen ohjailuun, navigointiin, aluksen lastaukseen ja turvallisuuteen liittyvissä asioissa. (International Maritime Organization, 2001)

2.5.3 Yliperämies ja aluksen päällikkö

Aluksen päällikön on ymmärrettävä, että hänen vastuullaan on aluksen, matkustajien, miehistön sekä lastin turvallisuus. Päällikön vastuulla ovat myös ympäristöasiat, jotka koskevat aluksen aiheuttamaa saastuttamista. Yliperämiehen tulee olla pätevä ja hänen on ymmärrettävä, että hänen on kyettävä ottamaan vastaan aluksen päällikkyys milloin tahansa.

Henkilön tulee myös osoittaa teoreettinen tietämyksensä, ymmärryksensä ja ammattitaitonsa, jotka on määritetty STCW-95 A-II/2-kohdassa. Yliperämiehen

ja aluksen päällikön on luonnollisesti hallittava kaikki samat asiat kuin vahtiperämiehen, mutta näiden lisäksi heillä on vastuullaan hallinnollisia tehtäviä ja heidän tulee toimia ammattitaitoisina esimiehinä.

(International Maritime Organization, 2001)

3. MERENKULUN PÄTEVYYSKIRJAVAAATIMUKSET KANSIOSASTOLLE

3.1. Pätevyyskirjavaatimukset Suomessa

3.1.1. Merenkulun koulutus

Suomessa toimii yhteensä kahdeksan koulua, joissa voi opiskella vahtimiehen, vahtiperämiehen tai merikapteenin tutkinnon. Ammatillisissa oppilaitoksissa voi suorittaa vahtimiehen tutkinnon vuodessa ja vahtiperämiehen tutkinnon kolmessa vuodessa. Ammattikorkeakouluissa vahtimiehen sekä vahtiperämiehen tutkinnot voi suorittaa samassa ajassa kuin ammattikouluissa, mutta koko korkeakoulututkinnon eli merikapteenin tutkinnon suorittaminen kestää 4,5 vuotta. Pääsyvaatimuksena kouluihin on hyväksytysti suoritettu peruskoulu tai lukio. Myös ulkomailla suoritettu vastaava tutkinto hyväksytään. Ensimmäisenä vuonna suoritetaan vahtimiehenkirjoihin vaadittavat opinnot. Toisena ja kolmantena vuonna suoritetaan perämiesopinnot. Neljäntenä vuonna suoritetaan merikapteeniopinnot ja viimeinen puoli vuotta on varattu opinnäytetyön kirjoittamiseen. Koulutukseen kuuluu luentoja, simulaattoriharjoituksia sekä harjoittelua koululaivalla ja kauppa-aluksilla. Ammattikoulussa vahtiperämiehen tutkinnon suorittaneet henkilöt voivat valmistua merikapteeniksi kahdessa vuodessa.

3.1.2. Vahtimiehen pätevyyskirjavaatimukset

Vahtimiehen pätevyyskirjoihin vaaditaan vahtimiehenkoulutus sekä vähintään kaksi kuukautta ohjatusta harjoittelusta suoritettua meripalvelua. Näiden lisäksi tulee hakijalla olla ikää vähintään kuusitoista vuotta. Vahtimiehen kirjoihin vaadittava koulutus suoritetaan merikoulussa ensimmäisenä vuonna. Tämä koulutus on merenkulun perustutkinto ja se koostuu Support Level-

opinnoista (STCW A-II/4), jotka on jaettu kolmeen eri osaan. Nämä osat ovat navigaatio, laivakonetekniikka ja turvallisuuden ja hätätilannetoiminnan perusteet. Kaikki opinnot ovat suunniteltu vastaamaan STCW-95-säädöksen vaatimuksia. Jokaisen tulee suorittaa miehistön palokoulutus, jossa harjoitellaan palon ennaltaehkäisyä sekä palon sammuttamista. Kurssi kestää yhden päivän ja se sisältää teoriakoulutusta sekä käytännön harjoituksia. Teoria-koulutuksessa perehdytään erilaisiin palotyyppeihin sekä palon syttymismekanismiin ja käsitellään, kuinka voidaan minimoida palon riskit aluksilla. Kurssilla käsitellään myös erilaiset sammutusvälineet ja niiden käyttö. Käytännön harjoituksissa hyödynnetään teoriaosuudesta opittuja asioita. Palokoulutus antaa valmiuden toimia palonsammutusryhmässä sekä savusukellusryhmässä aluksilla ja opettaa jatkuvaan valmiuden ylläpitoon tulipalon varalta. Harjoitukset suoritetaan valvotuissa olosuhteissa kokeneen kouluttajan valvonnassa. Näiden lisäksi on suoritettava 60 päivää ohjattua harjoittelua koululaivalla ja kauppa-aluksilla. Ohjatun harjoittelun aikana tulee täyttää harjoittelukirjaa, joka tulee esittää pätevyyskirjoja haettaessa.

(Liikenneviraston verkkosivut, miehistön pätevyyskirjat ja Merenkulun koulutusohjelma, merikapteenin suuntautumisvaihtoehto)

3.1.3. Matruusin pätevyyskirjavaatimukset

Saadakseen matruusin pätevyyskirjan tulee hakijan suorittaa koulutus tai matruusin näyttötutkinto. Henkilöllä tulee olla kolmen vuoden työkokemus laivoilta ja 18 vuoden ikä sekä vahtimiehen pätevyyskirja, jotta hän voi osallistua näyttökokeeseen. Henkilö voi myös suorittaa kolmen vuoden koulutuksen ja hankkia työkokemusta laivoilta, jolloin koulutusta on oltava kaksi vuotta ja työkokemusta tulee olla vähintään vuosi, tai koulutusta yksi vuosi ja työkokemusta kaksi vuotta. Työkokemusta laskettaessa on otettava huomioon, että yksi vuosi on 360 meripäivää. Meripalvelun voi suorittaa joko kansiosastolla tai yleistoimihenkilönä kansi- tai koneosastolla. Meripalvelu tulee suorittaa kauppa-aluksella, jonka konetehto on vähintään 350 kW ja bruttovetoisuus on vähintään 200 brt. Näyttötutkinnon yhteydessä käydään läpi kaikki tutkinnon vaatimat asiat, mutta varsinaista koulutusta ei järjestetä.

(Matruusin näyttötutkinnon suorittaminen: Winnovan verkkosivut)

3.1.4. Pursimiehen pätevyyskirjavaatimukset

Pursimiehen pätevyyskirjan saamiseksi tulee henkilön hallita aluksen käytön, huollon ja kunnossapidon perusosaaminen. Henkilöllä tulee olla matruusin pätevyyskirja sekä kuusi kuukautta meripalvelua matruusin pätevyyskirjojen saamisen jälkeen kansiosastolla tai yleistoimihenkilönä kansi- tai koneosastolla, jotta tämä voi osallistua pursimiehen näyttökokeeseen. Hänellä on myös oltava voimassa oleva merimieslääkärintodistus. Tutkinto sisältää lähtötason kartoituksen, lyhyen henkilökohtaisesti suunnitellun koulutuksen sekä tutkintotilaisuuden, jossa on useasta osasta koostuva näyttökoe. Meripalvelu tulee suorittaa kauppa-aluksella, jonka koneteho on vähintään 350 kW ja bruttovetoisuus vähintään 200 brt.

(Pursimiehen näyttötutkinnon suorittaminen: Winnovan verkkosivut)

3.1.5. Kansimiehen koulutus

Vuoden 1997 miehitysasetuksen 34 §:n 2 kohdassa säädettyyn kansimiehen koulutukseen tulee sisältyä:

- 1) pelastautumiskoulutusta, jossa käytetään aluksen omaa pelastamiseen tai pelastautumiseen tarkoitettua välineistöä ja jossa opitaan hengenpelastuslaitteiden sijainti, pelastusliivien ja -pukujen pukeminen, pelastusrenkaiden käyttö, pelastuslauttojen ja kellumavälineiden käyttöönottoon tarvittavat valmistelutoimenpiteet, pyroteknisten hätämerkinantolaitteiden sijainti ja käyttöohjeet, ensiapuvälineiden sijainti, vedestä pelastaminen sekä matkustajien avustaminen ja kommunikaatiovälineiden käyttö hätätilanteissa;
- 2) palonsammutuskoulutusta, jossa käytetään aluksen palonsammutusvälineitä ja jossa opitaan palonsammutuslaitteiden ja -välineiden sijainti ja käyttö, hätäpoistumistiet, konehuoneen palonsammutusjärjestelmän laukaiseminen, polttoainesäiliön pikasulkuventtiilin käyttö sekä ilmastoinnin ja palopeltien sulkeminen;
- 3) työturvallisuuskoulutusta, jossa opitaan aluksella työskenneltäessä käytettävät turvalliset työruutiinit, henkilökohtaiset suojavaikineet ja niiden käyttö sekä kelluntapukineiden käyttö varsinkin kaiteiden ulkopuolella työskenneltäessä;
- 4) aluksen käsittelykoulutusta, jossa opitaan käsittelemään ja ohjaamaan

alusta päällikön antamien ohjeiden mukaan sekä erikoistilanteissa myös itsenäisesti ohjaamaan alusta maamerkkien ja kompassin avulla, ohjaamaan alus laituriin sekä käynnistämään ja pysäyttämään aluksen koneisto; sekä 5) maissa annettavaa koulutusta, jonka muodostaa veneilijöille tarkoitettu ensiapukoulutus (SPR) tai vastaava koulutus sekä paloalan asiantuntijan järjestämä käytännön harjoitus käsisammuttimen ja sammutuspeitteen käyttämisestä palavan polttonesteen sammuttamiseen.

Kansimiehellä, joka palvelee sellaisessa kotimaanliikenteen aluksessa, jonka miehistodistukseen on merkitty enintään kolme kansimiestä tai jonka matkustajamäärä on enintään 250, tulee olla 1 momentissa mainittu koulutus.

Kansimiehellä, joka palvelee sellaisessa kotimaanliikenteen aluksessa, jonka miehistodistukseen on merkitty enemmän kuin kolme kansimiestä tai jonka matkustajamäärä on yli 250, tulee olla 1 momentissa mainitun koulutuksen lisäksi hätätilanteiden peruskoulutus.

Aluksen päällikön tulee antaa 1 momentin 1 - 4 kohdassa tarkoitettu koulutus ja siitä todistus, kun osaaminen on varmistettu.

(Lainattu: Merenkulkulaitoksen tiedotuslehti 3/20.2.2006)

3.1.6. Vahtiperämiehen pätevyyskirjavaatimukset

Vahtiperämiehen pätevyyskirjoihin vaaditaan vahtimiehen sertifiikaatti, vahtiperämiehen koulutus, sekä 360 päivää meripalvelua. Vahtiperämiehen koulutukseen kuuluu vahtiperämiesopinnot ja ohjattua laivaharjoittelua. Meripalvelu suoritetaan ohjatussa harjoittelussa, joko puolimatuusin tai matruusin työn ohella, tai palkattomassa perämiesharjoittelussa. Ohjatun harjoittelun aikana tulee täyttää harjoittelukirjaa, joka tulee esittää pätevyyskirjoja haettaessa. Vahtiperämiehen opintoihin kuuluu niin kutsutut Operational Level -opinnot (STCW A-II/1), joihin kuuluu merimiestaito ja johtaminen, navigaatio, komentosiltatyöskentely ja lastioperaatiot. Näiden lisäksi jokaisen on suoritettava erilaisia opintoja, joista myönnetään sertifiikaatti. Tällaisia opintoja ovat AR-PA-kurssi, päällikön palokoulutus (STCW-95 A-VI/1-2 ja A-VI/3), radioasemanhoitajan pätevyys eli GMDSS/GOC-kurssi ja ensiapukoulutus (STCW-95 A-VI/4-1) Näiden lisäksi opiskellaan perusopintoja, kuten englantia, ruotsia, matematiikkaa ja fysiikkaa.

Meripalveluun tulee sisältyä vähintään kuusi kuukautta vahdinpitoon liittyvää harjoitusta komentosillalla. Meripalvelun voi suorittaa ohjatussa harjoittelussa, jolloin sen kesto on 12 kuukautta tai aluksen kansiosastossa 36 kuukautta. Henkilön, joka on suorittanut vahtimieskoulutuksen, tulee suorittaa meripalvelua 12 kuukautta. Kaikki harjoittelu tulee suorittaa sellaisella aluksella, joka on lähi- tai sitä laajemmassa liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 brt. Vahtiperämieheksi aikovan tulee olla vähintään kahdeksantoista vuotta vanha.

(Kansipäällystön pätevyyskirjat: Suomen liikenneviraston, Trafín verkkosivut)

3.1.7. Yliperämiehen pätevyyskirjavaatimukset

Yliperämiehen pätevyyskirjoihin vaaditaan merikapteenin koulutus sekä vahtiperämiehenkirja. Meripalvelua tulee olla suoritettu vahtiperämiehenä 12 kuukautta aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 brt ja on lähi- tai laajemmassa liikenteessä.

(Kansipäällystön pätevyyskirjat: Suomen liikenneviraston, Trafín verkkosivut)

3.1.8. Merikapteenin pätevyyskirjavaatimukset

Merikapteenin pätevyyskirjaan vaaditaan merikapteenin koulutus, sekä vahtiperämiehenkirja. Merikapteenin koulutusohjelmaan kuuluu Management Level-opinnot (STCW A-II/2), joita ovat alusturvallisuus ja johtaminen, lastioperaatiot ja komentosiltatyöskentely. Meripalvelua tulee olla 36 kuukautta vahtiperämiehenä tai 24 kuukautta, jos siitä ajasta vähintään 12 kuukautta on suoritettu yliperämiehenä.

(Kansipäällystön pätevyyskirjat: Suomen liikenneviraston, Trafín verkkosivut)

3.1.9. Vähimmäisvaatimukset aluksen päällikön pätevyudeksi

Itämerellä liikennöivässä lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 1000, mutta alle 3 000, päälliköllä tulee olla yliperämiehenkirja, taikka vahtiperämiehenkirja ja 36 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä, josta vähintään 12 kuukaut-

ta yliperämiehenä. Tästä vahtiperämiehenä suoritetusta meripalvelusta on vähintään 12 kuukauden oltava lähiliikenteessä.

Itämeren ulkopuolella liikennöivässä lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 1 000, mutta alle 3 000, päälliköllä tulee olla yliperämiehenkirja.

Euroopan liikenteen, tai kaukoliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500, päälliköllä tulee olla yliperämiehenkirja tai vahtiperämiehenkirja sekä 36 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta yliperämiehenä. Tästä vahtiperämiehenä suoritetusta meripalvelusta on vähintään 12 kuukauden oltava lähiliikenteessä.

Aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000, ja Euroopan liikenteen tai kaukoliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, päälliköllä tulee olla merikapteeninkirja.

(Lainattu: Merenkululaitoksen tiedotuslehti 3/20.2.2006)

3.1.10 Terveysvaatimukset yleisesti

Kaikkien merenkulkualalle pyrkivien tulee olla niin fyysisesti kuin psyykkisesti hyvässä kunnossa. Jotta tämä toteutuisi käytännössä, on jokaisen läpäistävä tiukka merimieslääkärintarkastus. Tämä tarkastus on tavallisesti uusittava 2 vuoden välein, kuitenkin joissain erityistapauksissa useammin. Jotkut sairaudet voivat estää merimieslääkärin tarkastuksen läpäisemisen. Seuraavassa on lueteltuna tavallisimpia näistä sairauksista:

- insuliinihoitoa vaativa diabetes
- päihdeongelmat
- sepelvaltimosairaus
- sydämen vajaatoiminta
- astma
- mielenterveysongelmat
- huono näkö
- epilepsia

- erilaiset liikuntaelinvammat, jotka heikentävät fyysistä suorituskykyä.

(Sosiaali- ja terveysministeriön oppaita 2005:3.)

3.1.10.1 Näkövaatimukset

Kansiosastolle aikovilla tulee olla hyvä näkö, virheetön värinäkö ja normaali näkökenttä. Näkökyvyn tulee olla kuten seuraavassa mainittu ja se koskee alkutarkastusta sekä uusintatarkastusta, jollei henkilö edellisten viiden vuoden aikana ole ollut merimiestoimessa kansiosastossa. Piilolinssien käyttö voidaan hyväksyä merenkulkuhallituksen myöntämällä poikkeusluvalla.

Silmälaseilla tai ilman	Ilman silmälaseja
Toinen silmä 1,0	Toinen silmä 0,8
Toinen silmä 1,0	Toinen silmä 0,5

Muussa uusintatarkastuksessa

Silmälaseilla tai ilman	Ilman silmälaseja
Toinen silmä 0,8	Toinen silmä 0,2
Toinen silmä 0,8	Toinen silmä 0,2

(Sosiaali- ja terveysministeriön päätös merimieheltä vaadittavasta näkö- ja kuulokyvystä 16.1.1985/70/)

3.1.10.2 Kuulovaatimukset

Alkutarkastuksessa kuulo tutkitaan audiometrillä, taajuuksilla 0,5-1,0-2,0 kHz. Näillä taajuuksilla henkilön tulee kuulla molemmilla korvilla 25 dB. Uusintatarkastuksessa kuulo tutkitaan puhekuulolla metreissä. Henkilön tulee kuulla toisella korvalla 30 dB 4 metrin etäisyydeltä ja toisella korvalla 40 dB 2 metrin etäisyydeltä. Kuuden vuoden välein tulee kuitenkin kuulo tutkia audiometrillä, kuten alkutarkastuksessa.

(Sosiaali-ja terveysministeriön päätös merimieheltä vaadittavasta näkö-ja kuulokyvystä 16.1.1985/70/)

3.2. Pätevyyskirjavaatimukset Irlannissa

Irlannissa on yksi koulu, National Maritime College of Ireland, jossa voi suorittaa merenkulun koulutusta. Siellä voi suorittaa kansimiehen, vahtiperämiehen sekä merikapteenin tutkinnon. Koulutus on tarkoitettu Irlannin kansalaisille sekä Irlannissa asuville Euroopan unionin kansalaisille.

(Gough, Viv. Re: Final assignment research 2010)

3.2.1. Kansimiehen koulutus

Irlannissa kansimiehen koulutuksen voi suorittaa merenkulun ammattikoulussa perämiesluokan kanssa. Merenkulun koulutuslinja on nimeltään Higher Certificate in Science in Nautical Studies. Pääsyvaatimuksena koulutukseen on hyväksytysti suoritettu peruskoulu. Koulutukseen aikovan tulee olla vähintään 17 vuotta vanha ja hänen tulee läpäistä merimieslääkärintarkastus. Puolimatruuseiksi tai matruuseiksi aikovat suorittavat opinnot ja työharjoittelun samassa ryhmässä perämiehiksi aikovien kanssa, mutta lopettavat koulunsa jo 16 kuukauden jälkeen. Työharjoittelu suoritetaan toisena opiskeluvuotena. Koulutus on STCW-95 A-II/4 vaatimusten mukainen ja se tulee suorittaa hyväksytyin arvosanoin. Tavallisesti henkilöt, jotka läpäisevät koulutuksen, osallistuvat viiden päivän matruusikurssille, Efficient Deck Hand (EDH), jonka jälkeen he saavat matruusinpätevyyskirjan.

(Nautical studies at NMCI: Higher certificate in science in nautical studies)

3.2.2. Efficient Deck Hand (EDH) -sertifikaatti

EDH-sertifikaatti on matruusin pätevyyskirjan pätevyyskoe. Tähän kokeeseen voi osallistua henkilö, joka on 17 vuotta vanha ja jolla on vahtimiehen pätevyyskirja tai ruorinpito-sertifikaatti tai muu todistus vastaavasta työkokemuksesta. Hänellä on myös oltava vähintään 12 kuukautta meripalvelua sellaisen kauppa-alueen kansiosastossa, joka liikennöi kansainvälisessä liikenteessä.

Meripalvelu, joka on suoritettu osana kansimiehistöä Off shore -aluksella ja aluksen kansiosastossa High Speed -aluksella, hinaajalla, ruoppaajalla, standby-aluksella, tutkimusaluksella, merivoimien aluksella tai yli 17 metrin kalastusaluksella, voidaan myös hyväksyä. Kurssille voi myös osallistua henkilö, jolla on kalastaja-aluksen perämiehen pätevyyskirja. Kurssilla käsitellään hengenpelastus- ja palonsammutusvälineistöä sekä tehdään merimiestaidon käytännön harjoituksia, kuten solmuja, pleissauksia, surrausta, lastinkäsittelyä, vesitiiviiden luukkujen avaamista ja sulkemista.

(Gough, Viv. Re: Final assignment research 2010)

3.2.3. Vahtimiehen pätevyyskirjavaatimukset

Saadakseen vahtimiehen pätevyyskirjan tulee henkilön olla 17 vuotta vanha ja täyttää vahtimiehen pätevyyskirjavaatimukset, kuten on määritelty STCW-A-II/4:ssä. Hänellä on oltava vähintään 6 kuukautta hyväksytyä meripalvelua tai vahtimiehen koulutus ja 2 kuukautta meripalvelua. Hänellä tulee olla hyväksytysti suoritettu neljäosainen Basic Safety Training, johon kuuluvat henkilökohtainen pelastautuminen STCW A-VI/1-1, palokoulutus A-VI/1-2, ensiapukoulutus A-VI/1-3 ja työturvallisuus ja vastuu A-VI/1-4, tai ennen 1.8. 1998 hyväksytysti suoritettu pelastautumis- ja palokoulutus ja enemmän kuin 6 kuukautta meripalvelua tai hänellä on EDH sertifikaatti.

(Training and certification requirements for ratings)

3.2.4. Matruusin pätevyyskirjavaatimukset

Saadakseen matruusin pätevyyskirjan tulee henkilön olla vähintään 18 vuotta vanha ja hänellä on oltava vahtimiehen pätevyyskirja sekä EDH-sertifikaatti. Hänellä tulee myös olla jokin seuraavista sertifikaateista: Certificate of Proficiency in Survival Craft and Rescueboats (CPSC & RB) tai Certificate of Proficiency in Survival Craft (CPSC) tai Lifeboatman certificate. Näiden lisäksi tulee henkilöllä olla voimassa oleva merimieslääkärintodistus. Meripalvelua tulee olla vähintään 24 kuukautta kansiosastossa tai 36 kuukautta yleistoimihenkilönä, josta 12 kuukautta kansiosaston tehtäviä. Meripalvelun voi suorittaa myös yli 17 metrin kalastusaluksella, joka liikennöi merialueilla, merivoimi-

en aluksella tai Off shore -aluksella, kuitenkin niin, että vähintään 6 kuukautta on suoritettu kauppa-aluksella.

(Training and certification requirements for ratings)

3.2.5. Perämiehen koulutus

Perämiehen pätevyyskirjoihin vaadittavan koulutuksen voi saada suorittamalla ammattikoulussa merenkulun tutkinnon, Higher Certificate in Science in Nautical Studies, tai korkeakoulussa merenkulun alemman korkeakoulututkinnon, Bachelor of Science in Nautical Science. Ammattikoulun pääsyvaatimuksena on hyväksytysti suoritettu peruskoulu ja korkeakouluun pääsy edellyttää, että peruskoulun päättötodistuksessa on vähintään viidestä aineesta arvosana 3D, mukaan lukien matematiikka ja joko englanti tai irlanti. Perämiestutkinnon suorittaminen kestää kolme vuotta ja koulutus sisältää teoriaopetusta ja työssäoppimista, jotka jaksottuvat niin, että ensimmäisenä ja kolmantena vuonna suoritetaan teoriaopintoja ja toisena vuonna suoritetaan työharjoittelua 15 kuukautta. Opinnot jakautuvat kolmeen pääryhmään, joita ovat navigointi ja aluksen käsittely, aluksen turvallinen operointi ja ympäristönsuojelu sekä johtaminen ja lastinkäsittely, joihin lukeutuvat seuraavat kurssit: STCW-95 Personal Survival Techniques, Personal Safety and Social Responsibilities, Elementary First Aid, kolmen päivän palokoulutus, viiden päivän palokoulutus, GMDSS (GOC) ja Certificate of Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats, säiliöalustoimintojen perusteet, ISM- ja ISPS-kurssi, joista myönnetään sertifikaatit. Koulussa suoritetaan myös viisi päivää kestävä, Efficient Deck Hand -kurssi, jonka jälkeen voi hakea matruusin pätevyyskirjaa. Suoritettuaan kaikki opinnot ja vaaditun työharjoittelun, kolmannen opiskelu vuoden jälkeen henkilö suorittaa liikenneviraston, Department of Transport Irelandin, kirjallisen ja suullisen loppukokeen. Ammattikoulusta valmistuvat saavat vahtiperämiehen sertifikaatin ja merenkulun tutkinnon tasoa 6 ja korkeakoulututkinnon suorittaneet saavat merenkulun alemman korkeakoulututkinnon tasoa 7 ja perämiehen sertifikaatin. Nämä vahtiperämiehen pätevyyskirjat oikeuttavat toimimaan nuorimpana perämiehenä sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 500 brt ja joka liikennöi kansainvälisillä vesillä. Jos merenkulun ammatti-

kouluun hakijalla on jo ennestään 36 kuukautta hyväksyttyä meripalvelua, tulee hänen suorittaa vain lukukausien 4 ja 6 opinnot.

(Nautical studies at NMCI: Higher certificate in science in nautical studies ja Nautical studies at NMCI: Bachelor of science in nautical studies)

3.2.6. Vahtiperämiehen pätevyyskirjavaatimukset

Saadakseen vahtiperämiehen pätevyyskirjat tulee henkilön osallistua vahtiperämiehen kirjalliseen loppukokeeseen. Kokeeseen osallistuvalla vaaditaan vähintään 12 kuukautta meripalvelua oikeina työssäolopäivinä sekä hänen tulee esittää seuraavat todistukset ennen kokeen alkamista:

- Discharge Book
- lääkärintodistus sekä seuraavat sertifikaatit:
- henkilökohtainen pelastautuminen
- ensiapu
- palokoulutus ja palontorjunta
- henkilökohtainen turvallisuus ja sosiaaliset vastuut
- pelastuslautta ja pelastusvene
- EDH/AB-sertifikaatti
- GMDSS/GOC
- lääkintäkoulutus
- päällystön palokoulutus
- NARAS-O

(Merchant shipping (Training and certification) regulations 2007)

3.2.7. Yliperämiehen ja päällikön koulutus

Kolme lukukautta kestävään merenkulun jatkokoulutukseen, Bachelor of Science Honours in Nautical Science, eli merikapteenikoulutukseen voivat haakeutua henkilöt, joilla on vahtiperämiehen pätevyyskirja. Korkeakoulututkinnon suorittaneet palaavat jatkokoulutukseen tavallisesti seilattuaan 18 kuukautta vahtiperämiehenä. Koulutuksen läpäisseet osallistuvat liikenneviraston, De-

partment of Transport Ireland, kirjalliseen loppukokeeseen, johon voi osallistua jo toisen lukukauden jälkeen. Tämän jälkeen he voivat työskennellä yliperämiehenä yli 3000 brt aluksella, joka liikennöi kansainvälisillä vesillä. He saavat merenkulun tutkinnon, Bachelor of Science Honours in Nautical Science tasoa 8 sekä Master Mariner -sertifikaatin.

(Nautical studies at NMCI: Bachelor of science honours in nautical science)

3.2.8. Yliperämiehen pätevyyskirjavaatimukset

Henkilön tulee osallistua yliperämiehen/päällikön kirjalliseen loppukokeeseen saadakseen yliperämiehen pätevyyskirjan. Kokeeseen osallistuvalta vaaditaan vähintään 12 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä ja hänen tulee esittää seuraavat todistukset ennen kokeen alkamista:

- vahtiperämiehen sertifikaatti
- lääkärintodistus
- Watchkeeping Certificate/ Sea Service Testimonials (koko 12 kuukaudelle)
- Discharge Book
- GMDSS/GOC
- lääkintäkoulutus(Medical First Aid at Sea Certificate)
- Medical Care on Board Ship Certificate
- päällystön palokoulutus-sertifikaatti
- NARAS-M-sertifikaatti

(Merchant shipping (Training and certification) regulations 2007)

3.2.9. Päällikön pätevyyden saaminen

Saadakseen päällikön pätevyyden tulee henkilön suorittaa merenkulun jatkokoulutus, Add on Honours Degree programme, Bachelor of Science Honours in Nautical Science, eli merikapteenin koulutus. Hänen tulee läpäistä yliperämiehen/päällikön kirjallinen loppukoe, minkä lisäksi tulee suorittaa päällikön suullinen loppukoe. Osallistuakseen suulliseen loppukokeeseen tulee henkilö-

lä olla vähintään 36 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai 24 kuukautta, jos siitä 12 kuukautta on suoritettu yliperämiehenä. Hänen tulee myös esittää seuraavat todistukset ennen kokeen alkamista:

- yliperämiehen pätevyyskirja
- lääkärintodistus
- meripalvelutodistus
- Discharge Book
- GMDSS/GOC
- Medical Care on Board Ship Certificate
- päällystön palokoulutus-sertifikaatti
- NARAS-M-sertifikaatti

(Merchant shipping (Training and certification) regulations 2007)

3.2.10 Terveysvaatimukset yleisesti

Merenkulun lääkärintodistus on voimassa 2 vuotta kerrallaan, kuitenkin alle 18 vuotiaille yhden vuoden kerrallaan. Merimiehen terveydentilan mukaan lääkärintodistus voi olla voimassa lyhyemmän ajan kuin 2 vuotta. Seuraavassa on lueteltuna sairauksia, jotka voivat estää merimieslääkärin tarkastuksen läpäisemisen:

- sydän- ja verisuonisairaudet
- ruoansulatuselinten sairaudet
- hengityselinsairaudet
- virtsatiesairaudet
- luuelinsairaudet
- ihosairaudet
- verisairaudet
- hermostolliset sairaudet
- psyykkiset sairaudet

(Seafarer Medical Examination System)

3.2.10.1 Näkövaatimukset vahtihenkilöstölle

Vahtitoimenpiteitä suorittavalla tulee olla virheetön värinäkö ja normaali näkökenttä.

Kaukonäkö (ei korjattu)	Kaukonäkö (korjattu)	Lähinäkö (korjattu)
Toinen silmä 0,1	Toinen silmä 1,0	Molemmat silmät 1,0
Toinen silmä 0,1	Toinen silmä 0,5	

(Seafarer Medical Examination System)

3.2.10.2 Kansimiehistön näkövaatimukset

Kaukonäkö (ei korjattu)	Kaukonäkö (korjattu)	Lähinäkö (korjattu)
Toinen silmä 0,1	Toinen silmä 1,0	Molemmat silmät 1,0
Toinen silmä, ei määritelty	Toinen silmä, ei määritelty	

(Seafarer Medical Examination System)

3.2.10.3 Kuulovaatimukset

Kuulon alenema matalilla taajuuksilla (0.5, 1, 2 kHz) ei saa olla suurempi kuin 30 dB paremmassa korvassa ja 40 dB toisessa korvassa. Kuulolaitteen käyttö on sallittua vain, jos henkilö täyttää minimikuulovaatimukset.

(Seafarer Medical Examination System)

3.3. Pätevyyskirjavaatimukset Norjassa

Kansipäällystön pätevyyskirjat on Norjassa jaettu viiteen luokkaan, Deck officer certificate class 1-5. Kaikkiin perämiehen pätevyyskirjoihin vaaditaan 18 vuoden ikä, kuitenkin niin, että henkilön toimiessa aluksen päällikkönä tulee hänen olla täyttänyt 20 vuotta. Henkilöllä tulee olla voimassa oleva Norjan merimieslääkärintodistus. Jos henkilö ei enää täytä terveysvaatimuksia, voidaan hänen pätevyyskirjansa mitätöidä. Henkilön on täytynyt suorittaa pätevyyskirjaan vaadittava STCW-95:n mukainen koulutus. Tämän koulutuksen lisäksi kaikkiin kansipäällystön pätevyyskirjoihin vaaditaan seuraavassa luetellut kurssit: Basic Safety Training -kurssi, johon sisältyy henkilökohtainen pelas-

tautuminen, palokoulutus sekä ensiapu, pelastusvene- ja pelastuslauttamies koulutus VI/2, päällystön palokoulutus VI/3, lääkintäkoulutus VI/4, radioase-
man hoitajan pätevyys, eli GOC-kurssi sekä ARPA-koulutus tai kokemuksen
kautta hankittu pätevyys. Henkilön, joka työskentelee sellaisella aluksella, jon-
ka bruttovetoisuus on 250 tai enemmän, tulee olla Norjan kansalainen tai
EEA-sopimuksen alaisuudessa olevan maan kansalainen. Matkustaja-
aluksella päällystöön kuuluvan henkilön tulee olla vähintään 20 vuotta vanha.
(Maritim sertifikatstruktur)

3.3.1. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 5

Perämiehen pätevyyskirjaluokka 5 oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä
sekä perämiehenä. Henkilöllä on oltava STCW-95 II/3 osan 5 ja STCW-95 II/3
osan 3 mukainen koulutus. Aluksen päällikkönä voi toimia sellaisella aluksella,
jonka bruttovetoisuus on alle 500 ja joka liikennöi Norjan aluevesillä. Henkilöl-
lä tulee kuitenkin olla 12 kuukauden työkokemus vastaavanlaiselta alukselta,
sekä vähintään 3 vuotta hyväksytyä meripalvelua. Perämiehenä voi toimia
sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on alle 500 ja joka liikennöi Norjan
aluevesillä. Henkilöllä tulee kuitenkin olla vähintään 3 vuotta meripalvelua sel-
laisella aluksella, joka on vähintään 15 metriä pitkä ja joka liikennöi Norjan
aluevesillä, alueilla 1 ja 2 ja sisävesillä. Pätevyyskirjojen saaminen edellyttää
ohjatussa harjoittelussa suoritettua meripalvelua. Henkilön on suoritettava me-
ripalvelua vähintään 12 kuukautta osana hyväksytyä harjoitteluohjelmaa sel-
laisella aluksella, jonka pituus on vähintään 15 metriä ja liikennöi kansainväli-
sillä vesillä. Vaihtoehtoisesti henkilö voi suorittaa 36 kuukautta meripalvelua
kansainvälisillä vesillä liikennöivillä aluksilla, josta vähintään 6 kuukautta on
suoritettu sertifioidun perämiehen valvonnassa. Meripalvelu, joka on suoritettu
sellaisella aluksella, joka ei liikennöi kansainvälisillä vesillä, voidaan hyväksyä,
jos henkilö on kuitenkin suorittanut 6 kuukautta harjoittelua sellaisella aluksel-
la, joka liikennöi kansainvälisillä vesillä, liikennealueella 3 tai kauempana.
(Sertifikatrettigheter, asetus 4-4)

3.3.2. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 4

Perämiehen pätevyyskirjaluokka 4 oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä, yliperämiehenä sekä vahtiperämiehenä. Henkilön on täytynyt suorittaa hyväksytysti STCW-95 II/3 osan 5, II/2 osan 3 ja II/1 mukainen koulutus. Aluksen päällikkönä voi toimia alle 500 bruttotonnisella aluksella, joka liikennöi Norjan aluevesillä, kuitenkin niin, että henkilöllä on 12 kuukautta työkokemusta vastaavanlaiselta alukselta. Yliperämiehenä voi toimia sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 500 brt, mutta alle 3000 brt ja joka liikennöi Norjan aluevesillä. Vahtiperämiehenä voi toimia rajoittamattomasti, aluksen kokoon ja liikennöinti alueeseen katsomatta. Pätevyyskirjojen saaminen edellyttää ohjatussa harjoittelussa suoritettua meripalvelua kuten luokassa 5.

(Sertifikatrettigheter, asetus 4-4)

3.3.3. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 3

Perämiehen pätevyyskirjaluokka 3 oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä, yliperämiehenä sekä vahtiperämiehenä. Pätevyyskirjoihin vaaditaan merenkulun korkeakoulututkinto sekä vähintään yksi vuosi hyväksytysti suoritettua ohjattua harjoittelua tai 3 vuotta hyväksytyä meripalvelua. Henkilön on täytynyt suorittaa STCW-95 II/2 osan 3, II/3 osan 5 ja II/1 mukainen koulutus. Aluksen päällikkönä voi toimia aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 500 brt ja joka liikennöi Norjan aluevesillä. Tällöin henkilöllä on oltava vähintään 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500. Henkilö voi myös toimia päällikkönä sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on enintään 3000 brt. Tällöin hänellä tulee olla 3 vuotta meripalvelua perämiehenä tai vaihtoehtoisesti 2 vuotta, joista vähintään yksi vuosi yliperämiehenä sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 500 ja joka liikennöi kansainvälisillä vesillä. Yliperämiehenä voi toimia sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on enintään 3000 ja joka on rajoittamattomassa liikenteessä. Perämiehenä voi toimia rajoittamattomasti aluksilla. Henkilöllä tulee kuitenkin olla 3 vuotta meripalvelua perämiehenä tai vaihtoehtoisesti 2 vuotta, joista vähintään yksi vuosi yliperämiehenä sellaisella aluksella, jonka bruttove-

toisuus on 500 brt tai enemmän ja joka liikennöi Norjan aluevesillä 1 ja 2 ja sisävesistöissä.

(Sertifikatrettigheter, asetus 4-4)

3.3.4. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 2

Perämiehen pätevyyskirjaluokka 2 oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä, yliperämiehenä sekä vahtiperämiehenä. Pätevyyskirjoihin vaaditaan merenkulun korkeakoulututkinto sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja joka liikennöi kansainvälisillä vesillä. Aluksen päällikkönä voi toimia sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on 500-3000 ja joka liikennöi kansainvälisillä vesillä. Tällöin henkilöllä tulee olla vähintään 3 vuotta meripalvelua perämiehenä tai 2 vuotta, joista vähintään yksi vuosi yliperämiehenä sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 500 ja joka liikennöi kansainvälisillä vesillä. Henkilön on täytynyt suorittaa STCW-95 II/2 osan 3, II/2 ja II/1 mukainen koulutus. Sekä yliperämiehenä että vahtiperämiehenä voi toimia rajoittamattomasti aluksilla.

(Sertifikatrettigheter, asetus 4-4)

3.3.5. Perämiehen pätevyyskirjaluokka 1

Perämiehen pätevyyskirjaluokka 1 oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä. Pätevyyskirjoihin vaaditaan merenkulun korkeakoulututkinto sekä 3 vuotta meripalvelua perämiehenä tai 2 vuotta, josta vähintään yksi vuosi yliperämiehenä sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500. Henkilön on täytynyt suorittaa STCW-95 II/2 mukainen koulutus. Pätevyyskirja oikeuttaa toimimaan päällikkönä rajoittamattomasti aluksilla.

(Sertifikatrettigheter, asetus 4-4)

3.3.6. Perämiehen koulutus

Perämiehen ja päällikön pätevyyden voi suorittaa joko ammattikoulussa tai korkeakoulussa. Ammattikoulussa voi suorittaa luokkien 1-5 perämiehen pä-

tevyyskirjoihin vaadittavat opinnot, kuten myös korkeakoulussa. Nämä pätevyyskirjat oikeuttavat toimimaan aluksen perämiehenä, yliperämiehenä ja päällikkönä. Ammattikoulun perämieslinjalle hakijalla voi olla työkokemusta merenkulun alalta, joka huomioidaan koulutuksessa. Jokaisen tulee suorittaa hyväksytysti teoriakoulutus, mutta kadettiharjoittelun pituus vaihtelee aiemman kokemuksen mukaan. Jos henkilöllä on ennestään 36 kuukautta hyväksytyä meripalvelua, harjoittelua on oltava vähintään yksi kuukausi. Jos henkilöllä on aiempaa työkokemusta matruusina tai kalastajana, tulee hänen suorittaa vähintään 6 kuukautta kadettiharjoittelua. Jos henkilöllä ei ole aiempaa merityökokemusta, on hänen suoritettava 12 kuukautta kadettiharjoittelua.

(Krav til fartstid for Dekksoffiserssertifikat ja Bachelor of maritime studies)

Henkilöt, joilla on matruusin pätevyyskirja, voivat hakea 2 vuotta kestäväseen perämieskoulutukseen, josta he voivat saada luokan 1 perämiehen pätevyyskirjan eli päällikön pätevyyskirjan. Teoriaopintojen ja valmistumisen jälkeen he suorittavat kadettiharjoittelua, minkä jälkeen voivat saada luokan 5 perämiehen pätevyyskirjan eli alimman perämiehen pätevyyskirjan. Tämän jälkeen heidän tulee enää työskennellä aluksen perämiehenä kerätäkseen meripäiviä päällikön pätevyyskirjojen saamiseksi. Samaan koulutukseen voivat myös hakea henkilöt, joilla ei ole matruusin pätevyyskirjaa, mutta joilla on vähintään 5 vuotta työkokemusta vastaavasta työstä ja vastaavat taidot. Kaikilla koulutukseen hakijoilla tulee kuitenkin olla suoritettuna Basic Safety Training.

(Krav til fartstid for Dekksoffiserssertifikat)

Korkeakoulussa voi suorittaa merenkulun alemman korkeakoulututkinnon Bachelor of Maritime Studies. Koulutus kestää neljä vuotta, josta 1 vuosi on kadettiharjoittelua. Opetus antaa teoriapätevyyden luokan 5 perämiehen pätevyyskirjoihin, mutta opiskelija voi jatko kouluttautua päälliköksi 2 vuotta kestävässä Master`s degree -ohjelmassa. Tämän jälkeen hän saa teoriapätevyyden luokan 1 perämiehen pätevyyskirjaan.

(Bachelor of maritime studies)

Opiskelijat suorittavat koulussa erilaisia kursseja, joista heille myönnetään sertifikaatteja. Tällaisia ovat viikon kestävä Basic Safety Training, 2 viikkoa kes-

tävä ylempi turvallisuuskurssi, ARPA-kurssi, johon sisältyy 120 tuntia simulaattoriharjoituksia, ECDIS-kurssi, johon myös sisältyy 120 tuntia simulaattoriharjoittelua.

(Bachelor of maritime studies)

3.3.7. Perämiesharjoittelu/kadettiharjoittelu

Meripalvelun voi suorittaa kadettiharjoittelussa, jos henkilöllä ei ennestään ole kolmea vuotta hyväksytyä meripalvelua aluksella, joka liikennöi kansainvälisillä vesillä. Kadettiharjoittelu suoritetaan Norjan merenkululaitoksen, Samferdsdepartementetin, hyväksymien standardien mukaisesti ja se on osa merenkulun koulutusohjelmaa. Harjoittelun tarkoituksena on taata, että henkilö on saanut tarvittavan harjoittelun ja käytännön kokemuksen perämiehen töistä. Harjoittelu suoritetaan pätevien perämiesten valvonnassa ja ohjauksessa ja harjoittelujakson aikana tulee täyttää harjoittelukirjaa. Kadettiharjoittelua voi suorittaa enintään 8 kuukautta ennen kuin teoriakoulutus on suoritettu loppuun, mukaan lukien pelastusvene- ja pelastuslauttamieskoulutus VI/2, päällystön palokoulutus VI/3 ja lääkintäkoulutus VI/4. Viimeiset 4 kuukautta tulee kuitenkin suorittaa saatuaan perämiesopinnot päätökseen. Harjoittelujaksolla vähintään 6 kuukautta tulee käyttää komentosiltatyöskentelyn harjoitteluun. Harjoittelun aikana opiskelija osoittaa taitonsa ohjaajalle. Ohjaaja kirjoittaa todistuksen harjoittelusta, kun oppilas on hänen mielestään riittävän pätevä perämiehen ammattiin.

(Sjofartsdirektoratet verkkosivut. Kadettiharjoittelu)

3.3.8. Puolimatruusille asetetut pätevyysvaatimukset

Puolimatruusilla tulee olla 6 kuukautta meripalvelua aluksen kansiosastossa tai muuta vastaavaa työkokemusta. Hänellä voi myös olla merenkulun opintoja, työkokemusta Off-shore -aluksilta tai koneosaston työkokemusta. Jos henkilö on suorittanut vahtimiehen koulutuksen, voi hän olla osana komentosiltavahtia.

(Kvalifiserende fartstid for mønstring som matros.)

3.3.9. Vahtimiehen pätevyyskirjavaatimukset

Saadakseen vahtimiehen pätevyyskirjan tulee henkilön suorittaa STCW-95 osion A-II/4 mukainen koulutus. Tämä koodi määrittelee minimivaatimukset vahtihenkilöstölle aluksilla osana laivan miehistöä. Henkilön tulee suorittaa ohjattua harjoittelua vähintään 2 kuukautta 5 vuoden ajanjaksolla sellaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja liikennöi kansainvälisillä vesillä. Ohjatun harjoittelun aikana tulee täyttää harjoittelukirjaa. Henkilön tulee myös suorittaa pelastusvene ja -lauttakurssi, STCW A-VI/2 osat 1 ja 2, joista hänelle myönnetään sertifikaatit. Näiden lisäksi on osallistuttava Basic Safety Training -kurssille ja henkilöllä on oltava voimassa oleva merimieslääkärintodistus.

(Brovaktjeneste. Vahtimiehen vaatimukset)

3.3.10. Matruusin pätevyyskirjavaatimukset

Matruusin koulutus suoritetaan toisen asteen koulussa ja koulutus kestää 4 vuotta, joista 2 vuotta suoritetaan työharjoitteluna. Pääsyvaatimuksena koulutukseen on hyväksytysti suoritettu peruskoulu. Koulutuksen pääaiheina ovat turvallinen työskentely, turvallisuuskoulutus eli Basic Safety Training, lastausoperaatiot, vahdinpito sekä huolto ja kunnossapito. Koulutuksen aikana opiskelijat saavat STCW-95 mukaisen vahtimiehen pätevyuden, jotta he voivat olla osana komentosiltavahtia. Koulutuksen suorittaneet osallistuvat loppukokeeseen, minkä jälkeen he voivat saada matruusin pätevyyskirjan

Matruusin pätevyyskirjoihin vaaditaan 3 vuotta meripalvelua aluksen kansi-osastossa tai muuta vastaavaa työkokemusta. Hänellä voi myös olla merenkulun opintoja, työkokemusta Off-shore -aluksilta tai koneosaston työkokemusta, kuitenkin niin, että vähintään 1 vuosi on suoritettu puolimatruusina. Jos pätevyyskirjat on hankittu pelkästään työkokemuksella, ei henkilö voi osallistua komentosiltavahtiin. Meripalvelu voidaan vähentää 12 kuukauteen, jos henkilö on suorittanut matruusin koulutuksen.

(Matros. Matruusin koulutus Norjassa ja Matrosfaget. Matruusin koulutus Norjassa)

3.3.11 Terveysvaatimukset yleisesti

Nämä terveysvaatimukset koskevat kaikkia, jotka työskentelevät norjalaisilla aluksilla, lukuun ottamatta kalastusaluksia, rannikkolaivureita, aluksia, jotka ovat pituudeltaan alle 15 metriä sekä matkustaja-aluksia, jotka liikennöivät ainoastaan sisävesillä. Merimieslääkärin tarkastuksen suorittaa hyväksytty merimieslääkäri. Jokaisella merimiehellä tulee olla voimassa oleva merimieslääkärin todistus. Tavallisesti lääkärintodistus on voimassa kaksi vuotta kerrallaan, kuitenkin alle 18-vuotiaille sekä yli 50-vuotiaille vain yhden vuoden kerrallaan. Jos henkilö vaihtaa toimeaan aluksella ja uudessa toimessa on tiukemmat terveysvaatimukset kuin vanhassa, tulee lääkärintodistus uusiksi. Seuraavassa on lueteltuna joitain sairauksia, jotka voivat estää merimieslääkärintarkastuksen läpäisemisen:

- kaihi
- verenkiertoelinten sairaudet
- hengityselinten sairaudet
- hermoston sairaudet
- epilepsia
- uniapnea
- halvaus
- rappeuttavat sairaudet
- tasapainoelinten sairaudet
- kiputilat (krooninen ja toistuva)
- mielenterveysongelmat
- persoonallisuushäiriöt
- huumausaineiden väärinkäyttö (kuivilla vähintään 1 vuosi, jotta voi läpäistä merimieslääkärin tarkastuksen)
- lihaksiston ja luuston sairaudet
- diabetes
- ylipaino (painoindeksi yli 35kg/m²)
- tartuntataudit
- anemia

- syöpä

(Regulation of 19 October 2001 No. 1309 concerning the medical examination of employees on ships)

Kaikilla työntekijöillä, joilla on jokin pitkäaikainen lääkitys ja jotka läpäisevät merimieslääkärin tarkastuksen, tulee olla merimieslääkärin kirjoittama todistus lääkemääräyksestä. Todistuksesta tulee selvittää lääkkeen nimi, annostus sekä varmistus siitä, että henkilö voi käyttää kyseistä lääkitystä töissä ollessaan.

(Regulation of 19 October 2001 No. 1309 concerning the medical examination of employees on ships)

3.3.11.1 Näkövaatimukset

Henkilöllä, joka on vastuussa navigoinnista, näkökyvyn tulee olla normaali. Laseilla korjattu näkö tulee olla 1,0 ja korjaamaton 0,25-0,17. Henkilöllä, joka on vastuussa turvallisuustoimenpiteistä sekä muulla laivan henkilökunnalla, tulee olla normaali näkökyky paremmassa silmässä ja toisessa silmässä lasilla korjattuna 0,5 ja korjaamaton 0,17.

(Regulation of 19 October 2001 No. 1309 concerning the medical examination of employees on ships)

3.3.11.2 Kuulovaatimukset

Henkilöllä, joka on vastuussa navigoinnista, ei tulisi olla kuulon alenemaa paremmassa korvassa. Hänen tulisi kuulla paremmalla korvalla 30 dB matalilla taajuuksilla 0,25; 0,5; 1 ja 2 kHz ja heikommalla korvalla 40 dB vastaavilla taajuuksilla. Ikääntymisestä johtuva kuulonaleneminen huomioden tulisi henkilön kuulla 50 dB taajuuksilla 3 ja 4 kHz ja heikommalla korvalla 60 dB vastaavilla taajuuksilla. Kuulovaatimukset henkilölle, joka on vastuussa turvallisuustoimenpiteistä, on 40 dB taajuuksilla 0,25; 0,5; 1 ja 2 kHz paremmalla korvalla ja 50 dB heikommalla korvalla. Paremmassa korvassa ei saa olla kuulon heikentymää. Ikääntymisestä johtuvan kuulonalenemisen ei tulisi olla enempää kuin 60 dB taajuuksilla 3 ja 4 kHz paremmassa korvassa ja heikommassa korvassa 80 dB vastaavilla taajuuksilla. Muille työntekijöille riittää kuulovaatimuksena

normaalin puheen kuuleminen kahden metrin etäisyydeltä ilman mahdollisuutta lukea huulilta.

(Regulation of 19 October 2001 No. 1309 concerning the medical examination of employees on ships)

3.4. Pätevyyskirjavaatimukset Tanskassa

3.4.1. Merikapteenin koulutus

Merikapteeniksi voi Tanskassa opiskella Skagen Skipperskolessa tai Marstal Navigationsskolessa. Opinnot kestävät neljä vuotta. Tämä sisältää vuoden peruskoulutuksen puolimatruusiksi, vuoden perämieskoulutuksen ja puoleentoista vuoden kapteenikoulutuksen.

Koulun aikana on myös puolen vuoden työharjoittelujakso. Perämiehen pätevyyteen tarvitaan työkokemusta 12 kuukautta eli 360 meripäivää. Hakeakseen merikapteenikouluun hakijan tulee olla Tanskan kansalainen ja hänellä tulee olla toisen asteen koulutus. Mikäli hakijalla ei ole toisen asteen koulutusta, aloittaa hän kolmen kuukauden valmennuskurssilla. Hakijan vähimmäisarvosana tanskassa, englannissa, matematiikassa sekä fysiikassa tai kemiassa on oltava kuusi.

Opiskelijoille tarjotaan perusopintojen lisäksi henkilökohtaiset pelastautumiskurssit, kuten Basic Safety training ja pelastusvene ja -lauttakurssit, palokurssit, ECDIS, ARPA, Radar, GMDSS, ensiapukurssit.

(Karlsen, Pia. SV: Final Assignment Research)

3.4.1.1. DP3000

DP3000 -tutkinto aluksen päällystölle on kaksoistutkinto, joka antaa päällystön jäsenelle pätevyyden toimia aluksessa perämiehenä sekä konemestarina alle 3000 bruttotonnin aluksissa. DP3000 -koulutus kestää 21 kuukautta, jonka aikana oppilaat perehtyvät seuraaviin aineisiin: navigointi, visuaaliset signaalit, kommunikointi, laivatekniikka, merilaki ja hallinto, lastinkäsittely ja ahtaus, vahdinpito, meteorologia, turvallisuus ja ympäristönsuojelu, merenkulun tietotekniikka, automaatio, palokoulutus, terveydenhuolto, kōlitemkniikka, säh-

köoppi, apu- ja huoltojärjestelmät, hydraulikka ja pneumatiikka, kattila- ja koneoppi, tanska, englanti, matematiikka, fysiikka ja kemia. Pääsyvaatimukse-
na oppilaan on oltava perämiesharjoittelija, konemies tai oppilaalla tulee olla
rauta- ja metallialan koulutus. DP3000 on vapaasti valittava kurssi.

(Skagen skipperskole verkkosivut, DP3000 –kurssin opetussuunnitelma)

3.4.2. Puolimatruusin ja matruusin pätevyyskirjavaatimukset

Puolimatruusin on suoritettava vahtimiehen pätevyyteen vaadittava perus-
koulutus.

Matruusin pätevyyteen vaaditaan meripalvelua 18 kuukautta, eli 540 meripäi-
vää, puolimatruusina sekä viimeinen osa vahtimiehen koulutuksesta tai hy-
väksytysti suoritettu täydentävän harjoittelun pätevyys tai että henkilö on suo-
rittanut Tanskan merenkulkuviranomaisten (The Danish Maritime Authority)
hyväksymän pätevyuden.

Matruusin pätevyyskirjaa voi hakea myös suorittamalla hyväksytyt rauta- ja
metallisektorin pätevyuden ja suorittamalla vahtimiehen pätevyyteen vaadit-
tavan laivaharjoittelun. Tämä suuntautumisvaihtoehto tähtää kansimiehistön
uralle. Seuraava askel on joko kansikorjausmies tai pursimies. Päällystöuraa
varten on käytävä merialan koulutus.

Vahtimies eli puolimatruusi voi täyttää matruusin pätevyuden saamiseksi
vaaditut kriteerit myös pestautumalla matruusiharjoittelijaksi laivalle ja hank-
kia matruusin pätevyyteen vaadittavan koulutuksen ja kokemuksen töissä ol-
lessaan. Harjoittelun tai työsuhteen keston on oltava vähintään 12 kuukautta,
eli 360 meripäivää, tai pätevyuden hakijan on suoritettava Tanskan meren-
kulkuviranomaisten hyväksymä matruusikurssi ja lisäksi hankittava kuusi
kuukautta, eli 180 meripäivää, laivakokemusta. Myös harjoittelupäiväkirjan
tulee olla täytettynä osana harjoittelua.

Aluksissa, jotka on rekisteröity The Danish International Register of Shipping
-rekisteriin, Tanskan merenkulkuviranomaiset voivat antaa matruusin päte-
vyuden hakijalle, joka on hyväksytysti suorittanut vahtimiehen pätevyyteen
vaadittavan kurssin ja täyttää säännön VI/1 STCW -koodista ja osion A-VI/1,
2. pykälän STCW -koodista Basic Safety Trainingista. Tämän lisäksi puoli-
matruusi tai vahtimies on tehnyt töitä kansiosastolla, koneosastolla tai sekä

kansi- että koneosastolla miehistön jäsenenä 12 kuukauden ajan eli 360 meripäivää.

Matruusiharjoittelijan, joka aikoo perämieheksi, tulee tehdä töitä kansi- ja koneosastolla 36 kuukautta (1080 meripäivää), minkä jälkeen hän voi hakea matruusin pätevyyttä. Perämiehen pätevyyttä hän ei kuitenkaan voi hakea ennen kuin on suorittanut perämieheltä vaadittavat opinnot sekä suorittanut opintoihin kuuluvat tutkinnot.

Edellä mainittu dokumentti, koskien sääntöä VI/1 STCW-koodista ja osion A-VI/1, 2. pykälän STCW-koodista on oltava Tanskan merenkulkuviranomaisten hyväksymän valtion myöntämä.

Merityöntekijä, joka on laillisesti hankkinut vaadittavat meripäivät ennen 1. helmikuuta 2002 tanskalaisessa aluksessa matruusina, konemiehenä tai perämiesharjoittelijana katsotaan täyttäneen pätevyyteen vaadittavat kriteerit.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.3. Vahdinpitopätevyys

Vahdinpitopätevyys ei ole perämiespätevyys. Jokaisella perämiehellä tulee kuitenkin olla vahdinpitopätevyys. Vahdinpitopätevyys täytyy olla voimassa jokaisella, joka työskentelee laivan komentosillalla. Tämä koskee myös tähystäjänä toimivaa puolimatruusia ja matruusia sekä perämiesharjoittelijoita ja perämiesoppilaita.

Hakeakseen vahdinpitoon vaadittavaa pätevyyttä, hakijalla pitää olla voimassa oleva merimieslääkärintodistus merityötä varten, johon kuuluu kuntotarkastus tähystystä varten. Tämä tarkoittaa lähinnä näön tarkastusta ja värisokeutta. Henkilö, joka työskentelee komentosillalla ei saa olla värisokea. Perämiehen pätevyyteen värisokeus on este. Puolimatruusin ja matruusin pätevyyteen värisokeus ei ole este, se vain estää komentosiltatyöskentelyn, tarkoittaen lähinnä tähystäjänä olemista. Hakijalla tulee olla ikää vähintään 16 vuotta. Hakijalla tulee olla suoritettuna merenkulun peruskoulutus ja laiva-harjoittelujakso, eli puolimatruusin pätevyys. Hakijalla tulee olla vähintään kaksi kuukautta, eli 60 meripäivää, aluksen päällikön tai vahdissa olevan perämiehen valvonnan alla olevaa vahdinpitoharjoittelua komentosillalla. Har-

joittelun aikana hakija on saanut ohjeistuksen kaikkiin vahdinpidon tehtäviin komentosillalla.

Perämiesoppilaille Tanskan merenkulkuviranomaiset asettavat harjoittelun suorittamisen ehdoksi kaksi kuukautta eli 60 meripäivää ennen vahdinpitopätevyden myöntämistä.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.4. Navigointiperämiehen pätevyyskirjavaatimukset

Hakeakseen navigointiin vaadittavaa pätevyyttä, hakijalla pitää olla voimassa oleva merimieslääkärintodistus merityötä varten, joka takaa hakijan olevan kunnossa vahdinpidon pätevyys. Hakijalla tulee olla voimassa oleva radio-operaattorin pätevyys, GMDSS (Restricted Operator's Certificate) ja rajoitettu radio-operaattorin pätevyys. Hakijan tulee olla täysi-ikäinen ja mikäli ei muuta ole mainittu, hakija on suorittanut tarvittavan määrän meripäiviä kauppa-aluksessa, jonka vetoisuus on vähintään 20 bruttotonnia.

Hankkiakseen navigointipätevyyden tulee hakijalla olla voimassa oleva vahdinpidon pätevyys. Hakijan on läpäistävä kauppa-aluksille tarkoitettu navigointikoe. Hakijalla on myös oltava suoritettuna merenkulun peruskoulutus tai laivaharjoittelujakso täydennyspätevyydellä, jonka jälkeen kolmen kuukauden, eli 90 meripäivän, työkokemus aluksella tai pelkästään 36 kuukauden, 1080 meripäivän, työkokemus aluksessa.

Mikäli hakija hakee navigoinnin pätevyyttä jälkikäteen, eli koulutusohjelman ulkopuolella, tulee hänellä olla vahdinpidon pätevyys sekä 18 kuukauden (540 meripäivän) työkokemus kansiosastossa.

Hakijalla ei tarvitse olla perämiehen pätevyyttä hakeakseen navigointiperämiehen pätevyyttä, mutta perämiehen pätevyysvaatimukset ja tutkinnot on oltava hyväksytysti suoritettu. Myös Tanskan merenkulkuviranomaisten määräämä kahden kuukauden, eli 60 meripäivän, vahdinpitoharjoittelu on oltava suoritettu.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.5 Perämiehen luokka 2., 3. ja 4. pätevyyskirjavaatimukset

Toisen, kolmannen ja neljännen luokan perämiespätevyyttä hakevan tulee suorittaa perämiehen peruskoulutus, jonka jälkeen tulee suorittaa 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, ohjattu harjoittelujakso perämiehenä Tanskan merenkulkuviranomaisten hyväksymien ohjeiden mukaan. Hakijan tulee suorittaa perämiehen peruskoulutusohjelma ja hankkia 18 kuukauden, eli 540 meripäivän, työkokemus sekä hankkia todistus vahdinpitotehtävien hallitsemisesta hyväksytysti. Hakija tulee suorittaa perämiehen koulutusohjelma kokonaisuudessaan ja hankkia 15 kuukauden, eli 450 meripäivän, työkokemus sekä hankkia todistus vahdinpitotehtävien hallitsemisesta hyväksytysti. Hakijan tulee täyttää perämiesharjoittelijan vaatimukset ja olla toiminut perämiesharjoittelijana 12 kuukauden, eli 360 meripäivän ajan sekä tulee hankkia todistus vahdinpitotehtävien hallitsemisesta hyväksytysti tai olla suorittanut Tanskan merenkulkuviranomaisten hyväksymä koulutusohjelma aluksessa oppilaana. Koulutusohjelma tähtää perämiehen pätevyyteen tai navigointiperämiehen pätevyyteen.

Toisen, kolmannen ja neljännen luokan perämiehen pätevyyttä hakevan on täytettävä yksi edellä mainituista ehdoista sekä täytettävä Tanskan merenkulkuviranomaisten hyväksymää harjoittelukirjaa ja suoriuduttava valitsemastaan vaihtoehdosta vähintään tyydyttävän arvosanoin tai hakija on hankkinut 36 kuukauden, eli 1080 meripäivän, työkokemuksen kansiosastolla ja tämän lisäksi suorittanut merikapteenitutkinnon (sisä- ja lähivesialuksille) neljännen luokan perämiehen pätevyydellä tai merikapteenitutkinnon (rajoitettu), DP3000-tutkinnon aluksen päällystölle, nuoremman perämiehen tutkinnon, joko aluksen vahtiperämiehenä tai navigointiperämiehenä tai on suorittanut vanhemmalle perämiehelle tarkoitetun perämiesharjoittelun ja kolmannen luokan merikapteenin pätevyyden kaupallisille kalastusaluksille tai merikapteenitutkinnon tai vanhemman perämiehen tutkinnon merikapteeniksi tavoitteena toisen luokan perämiehen pätevyys.

Pätevyyden hakija, joka täyttää edellä mainitut ehdot, voi hakea neljännen luokan perämiehen pätevyyttä huolimatta siitä, että harjoittelukirjaa ei ole täytetty harjoittelun ajalta. Voidakseen hakea toisen ja kolmannen luokan perämiehen pätevyyttä, hakijalla tulee olla 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, työ-

kokemus vähintään 500 bruttotonnin aluksessa, joista kuusi kuukautta, eli 180 meripäivää, lähivesien ulkopuolella.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.6 Yliperämiehen pätevyyskirjavaatimukset

Hankkiakseen ensimmäisen luokan perämiehen eli yliperämiehen pätevyyden, hakijan tulee olla suorittanut merikapteenin tutkinnon tai vanhemman perämiehen tutkinnon. Hakijalla tulee olla voimassa oleva toisen luokan perämiehen pätevyys ja hakija on hankkinut 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, työkokemuksen toisen tai kolmannen luokan perämiehenä.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.7 Merikapteenin pätevyyskirjavaatimukset

3.4.7.1 Merikapteenin pätevyys sisä- ja lähivesialuksiin

Hankkiakseen merikapteenin (sisä- ja lähivesi) pätevyyden, hakijalla tulee olla voimassa oleva neljännen luokan perämiehen pätevyys. Hakijan pitää olla Tanskan kansalainen. Hakijan on oltava vähintään 20 vuoden ikäinen. Hakija on hankkinut 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, työkokemuksen neljännen luokan perämiehenä.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.7.2 Merikapteenin pätevyys, rajoitettu

Hankkiakseen merikapteenin (rajoitettu) pätevyyden, hakijan tulee olla suorittanut merikapteenin (rajoitettu) tutkinnon tai DP3000 perämiehen tutkinnon. Hakijalla tulee olla voimassa oleva kolmannen luokan perämiehen pätevyys. Hakijan tulee olla Tanskan kansalainen ja hänellä tulee olla 24 kuukauden, eli 720 meripäivän työkokemus, joista 12 kuukautta, eli 360 meripäivää, vanhempana perämiehenä tai ainoana perämiehenä, tai 36 kuukauden, eli 1080 meripäivän, työkokemuksen aluksen perämiehenä.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.7.3 Merikapteenin pätevyys

Hankkiakseen merikapteenin pätevyyden, hakijalla tulee olla voimassa oleva ensimmäisen tai toisen luokan perämiehen pätevyys. Hakijan pitää olla Tanskan kansalainen ja hänellä tulee olla 24 kuukauden, eli 720 meripäivän, työkokemus, joista 12 kuukautta, eli 360 meripäivää, vanhempana perämiehenä tai aluksen ainoana perämiehenä. Käytännössä tämä tarkoittaa yliperämiehenä toimimista. Merikapteenin pätevyyttä voi myös hakea 36 kuukauden, eli 1080 meripäivän, työkokemuksella perämiehenä, vähintään 500 bruttonnin aluksessa, jossa vaaditaan toisen tai kolmannen luokan perämiehen pätevyys.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.8 Hengenpelastusvälineistön käyttöpätevyys

Hankkiakseen pelastusvene ja -lauttapätevyyden, lukuun ottamatta FRB-venettä (Fast Rescue Boat) STCW-koodin VI/2, pykälän 1 mukaan, hakijalla tulee olla voimassa oleva merimieslääkärintodistus aiottuun tehtävään aluksessa. Hakijan on oltava vähintään 18 vuoden ikäinen. Hakijan pitää olla suorittanut Tanskan merenkulkuviranomaisten hyväksymä pelastusvene ja -lauttakurssi, lukuun ottamatta FRB-venekurssia, viimeisen viiden vuoden sisällä ja on hankkinut kuuden kuukauden, eli 180 meripäivän, työkokemuksen kauppalaivassa, joka on vähintään 20brt.

Hankkiakseen Fast Rescue Boat -pätevyyden STCW-koodin VI/2, pykälän 2 mukaan, hakijalla tulee olla voimassa oleva merimieslääkärin todistus aiottuun tehtävään aluksessa. Hakijalla pitää olla pelastusvene ja -lauttapätevyys STCW-koodin VI/2 mukaan ja hänen tulee olla suorittanut Tanskan merenkulkuviranomaisten hyväksymän Fast Rescue Boat -kurssin viimeisen viiden vuoden sisällä.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.4.9 Radio-operaattorin pätevyys kauppalaivoilla

Radio-operaattorin pätevyyden hankkiakseen hakijalla tulee olla puolimatuksin pätevyys tai neljännen luokan perämiehen, vanhemman perämiehen tai kolmannen luokan perämiehen pätevyys, kalastaja-aluksen perämiehen pätevyys tai navigointiperämiehen pätevyys kauppa- tai kalastusaluksella tai hänen tulee olla suorittanut Tanskan merenkulkuviranomaisten hyväksymän turvallisuuskurssin, joka täyttää STCW-koodin osion A-VI/2 vaatimukset.

Radio-operaattorin pätevyyden hankkiakseen hakijalla tulee myös olla voimassa oleva merimieslääkärintodistus aiottua tehtävää varten ja hakijan tulee olla täysi-ikäinen eikä hän saa olla holhouksen alainen. Radio-operaattorin pätevyyskirjat ovat pakollisia haettaessa päällystön pätevyyskirjoja.

GMDSS-General Operator's Certificate pätevyyden hankkiakseen, hakijan tulee olla suorittanut yleisen GMDSS radio-operaattorin tutkinto.

GMDSS-Restricted Operator's Certificate pätevyyden hankkiakseen, hakijan tulee olla suorittanut rajoitetun GMDSS radio-operaattorin tutkinto.

(Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research)

3.5 Pätevyyskirjavaatimukset Ruotsissa

3.5.1 Koulutus

Ruotsissa voi opiskella merikapteeniksi ammattikorkeakoulussa Linnéuniversitetet i Kalmar. Opinnot kestävät neljä vuotta ja ovat laajuudeltaan 180 opintopistettä. Tämä 180 opintopistettä on jaettu seuraavasti: merenkulku 90 opintopistettä, merikuljetus 38 opintopistettä, alustekniikka 16 opintopistettä, turvallisuus- ja ympäristötekniikka 21 opintopistettä, itseopiskelu 15 opintopistettä. Pääsyvaatimuksena on toisen asteen päästötodistus sekä hyväksytyt matematiikan B-kurssi. Matematiikan B-kurssi on lukiossa tarjolla oleva

kurssi, mutta se ei ole pakollinen lukion kurssi. Merikapteeniopiskelijalta vaaditaan myös merimieslääkärintodistus. Värisokeutta ei saa olla.

Merikapteenin koulutusohjelma antaa opiskelijalle sekä teknisen että merenkulullisen osaamisen perustan, jotta hän muutaman vuoden päästä on valmis ottamaan vastuun miehistöstä, aluksesta ja lastista aluksen päällikkönä. Koulutusohjelma täyttää kansainvälisen konvention vaatimukset koulutuksesta, harjoittelusta, pätevyyksistä ja vahdinpidosta merillä vuodesta 1978 ja sen päivitetystä muodossa vuodelta 1995 (STCW-konventio). Merikapteenin pätevyys saavutetaan pätevyteen vaadittujen meripäivien karttumisen jälkeen. Opiskelu tapahtuu oppitunneilla, luennoilla, laboratoriokokeilla, harjoituksilla ja simulaattoreilla sekä ohjatussa harjoittelussa aluksilla.

Mikäli opiskelijalla on matruusin pätevyys ja kuuden kuukauden työkokemus, koulutus 5. luokan perämieheksi kestää 3 vuotta.

(Andersson, Mikael. SV: Frågor om behörighetsbrev för slutarbete)

3.5.1.1 Tieto ja ymmärrys

Merikapteenin koulutusohjelman suorittamiseen tulee opiskelijan osoittaa taitonsa alansa tieteellisistä perusteista ja haastavista kokemuksista sekä tunteuksensa tämän päivän tutkimus- ja kehitystyöstä. Opiskelijan tulee myös osoittaa laajaa osaamista merenkulkutekniikan eri aloilla, joita tarvitaan päällikön vastatessa miehistöstään, aluksestaan ja lastistaan.

(Andersson, Mikael. SV: Frågor om behörighetsbrev för slutarbete)

3.5.1.2 Valmius ja taito

Merikapteenin koulutusohjelman opiskelijan tulee osoittaa taitonsa suunnittelussa ja suoritua tehtävistään hyödyntäen käytettävissä olevia välineitä, meriturvallisuus huomioon ottaen. Opiskelijan tulee näyttää taitonsa ja käyttää tietoja systemaattisesti sekä muokata, simuloida ja punnita tapahtumia olennaiseen tietoon pohjautuen. Opiskelijan tulee osata käsitellä tuotteita, prosesseja ja työympäristöä ottaen huomioon ihmisten edellytykset ja tarpeet sekä yhteiskunnan tavoitteet taloudelliseen, sosiaaliseen ja ekologiseen kestävään kehitykseen. Opiskelijan on osoitettava taitonsa sekä meriturvalli-

suusajattelussa että tiimityöskentelyn erilaisissa kokoonpanoissa. Opiskelijan on osoitettava taitonsa kansallisesti ja kansainvälisesti. Hänen tulee tehdä selkoa tilanteista suullisesti ja kirjallisesti sekä keskustella tiedoista, ongelmista ja ratkaisuista erilaisissa ryhmissä.

(Andersson, Mikael. SV: Frågor om behörighetsbrev för slutarbete)

3.5.1.3 Arviointi ja suhtautuminen

Merikapteenin koulutusohjelman opiskelijan tulee osoittaa taitonsa ja tehdä päätöksiä merenkulkualalla, ottaen huomioon asiaankuuluvat tieteelliset, yhteisölliset ja eettiset näkökulmat. Opiskelijan on osoitettava taitonsa teknisten laitteiden käytössä ja tiedettävä niiden rajoitukset ja ymmärrettävä ihmisten vastuu niiden hyödyntämisessä, sisältäen sosiaaliset ja taloudelliset näkökulmat sekä ympäristö- ja työnäkökulmat. Opiskelijan on omaksuttava jatkuvasti lisää tietoa ja kehitettävä omaa osaamistaan.

(Andersson, Mikael. SV: Frågor om behörighetsbrev för slutarbete)

3.5.2 Puolimatruusin pätevyyskirjavaatimukset

Ruotsissa puolimatruusin pätevyyttä voi hakea kahdella eri tavalla. Puolimatruusiksi voi ryhtyä ilman merialankoulutusta. Tämä vaihtoehto tähtää kansimiehistön uralle, eikä hakijalla ole mahdollisuutta jatkaa päällystöön. Kokemuksen karttuessa hakija voi edetä matruusiksi, kansikorjausmieheksi tai pursimieheksi. Hakijalla tulee olla 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, työkokemus ohjatussa harjoittelussa kansiosastossa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 70 tonnia. Harjoittelujakson tulee olla dokumentoitu. Dokumentointi tapahtuu meripäivien ilmoittamisella Transportstyrelseniin, Ruotsin liikenneministeriöön. Mikäli harjoittelu tapahtuu ulkomaisessa aluksessa, on hakijan itse ilmoitettava meripäivät Transportstyrelseniin. Harjoittelun voi suorittaa ruotsalaisessa tai ulkomaalaisessa kauppa-aluksessa, kalastusaluksessa tai sota-aluksessa.

Toinen tapa hakea puolimatruusin pätevyyttä on suorittaa merialan koulutus. Koulutusohjelman tulee olla Transportstyrelsenin, Ruotsin liikenneministeriön, hyväksymä. Hakijan tulee todistaa, että hän on suorittanut vähintään

kuuden kuukauden, 180:n meripäivän, ohjatun harjoittelujakson kansiosastolla sekä todistaa olleensa vahdinpitotehtävissä komentosillalla ohjatun harjoittelun aikana.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.3 Matruusin pätevyyskirjavaatimukset

Matruusin pätevyys jatkaa puolimatruusin viitoittamaa tietä. Matruusin pätevyyttä voi siis hakea ilman merialan koulutusta tai käymällä merialan koulun. Ilman merialan koulutusta hakijalla tulee olla 18 kuukauden, 540 meripäivän, työkokemus kansiosastolta aluksessa, joka on bruttovetoisuudeltaan vähintään 70 tonnia. Harjoittelujakson tulee olla dokumentoitu. Harjoittelun voi suorittaa ruotsalaisessa tai ulkomaalaisessa kauppa-aluksessa, kalastusaluksessa tai sota-aluksessa.

Matruusin pätevyyttä voi hakea myös suorittamalla merialan koulutuksen. Koulutusohjelman tulee olla Transportstyrelsenin, Ruotsin liikenneministeriön, hyväksymä. Hakijan tulee todistaa, että hän on suorittanut vähintään kuuden kuukauden, 180 meripäivän, ohjatun harjoittelujakson kansiosastolla sekä todistaa olleensa vahdinpitotehtävissä komentosillalla ohjatun harjoittelun aikana.

Puolimatruusin ja matruusin pätevyyskirjat ovat voimassa ilman aikarajoitusta. Kun hakija on saanut pätevyuden, on se voimassa toistaiseksi.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.4 Crowd management

Kaikilla miehistön jäsenillä matkustajalaivoissa sekä ro-ro -matkustajaluksissa tulee olla koulutus matkustajaturvallisudessa. Tämän pätevyuden nimi on Crowd Management. Pätevyuden haltija on pätevä eri hätätilanteissa toimimaan aluksen turvallisuussuunnitelman mukaan ja antaa ohjeita matkustajille. Varustamossa koulutusvastaava tai turvallisuusvastaava pitää huolen siitä, että jokaisella miehistön jäsenellä on tämä pätevyys.

Crowd Management -pätevyys vaaditaan jokaiselta matkustajalaivassa tai ro-ro -matkustajalaivassa työskentelevältä lähi- tai kaukoliikenteessä olevassa laivassa tai sellaisessa laivassa, joka saa kuljettaa vähintään 500 matkustajaa sisävesiliikenteessä. Pätevyyden tulee täyttää vähintään STCW-koodin osat A-V/2 ja A-V/3 kohdat 1-4.

Crowd Management -pätevyys on toistaiseksi voimassa aluksessa, jossa miehistön jäsen työskentelee. Mikäli työntekijä vaihtaa alusta, on hänen uusittava pätevyytensä kyseiselle alukselle.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.5 Muut pätevyudet

Puolimatruusin ja matruusin tulee olla opiskellut merenkulkuoppilaitoksessa hyväksytysti ja valmistua hyväksytyin arvosanoin.

Pelastusvene ja -lauttakoulutus on pakollinen miehistön jäsenille. Samoin Basic Safety Training. Miehistöllä tulee olla riittävät kielelliset valmiudet ymmärtääkseen aluksen turvallisuusasiat, voidakseen kehittää turvallisuustietämystään ja opastaa matkustajia.

Miehistön jäsenellä, joka on vastuussa aluksen paloturvallisuudesta, tulee olla asianmukainen palokoulutus.

Nopeilla aluksilla vaaditaan oma erikoispätevyys. Ennen työn vastaanottamista nopeilla aluksilla on henkilön suoritettava vaadittava pätevyys.

Vaarallisia aineita kuljettavalla aluksella tai vaarallisia aineita siirtävällä aluksella, miehistöllä tulee olla erikoispätevyys vaarallisten aineiden kuljetukseen. Tämä määritellään tarkemmin Ruotsin merilaissa, neljännessä luvussa pykälässä 29, alusten turvallisuusasetuksessa (2003:438).

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.6 Perämiehen pätevyyskirjavaatimukset

3.5.6.1 Perämiesten pakolliset pätevyudet

Perämiehen pätevyuden saamiseksi on henkilön suoritettava erinäisiä pakollisia pätevyksiä.

Radiopätevyys ROC vaaditaan GMDSS-aluksilta alueella A1 ja radiopätevyys GOC vaaditaan GMDSS-aluksilta alueilla A2 ja A3. Radiopätevyys on voimassa viisi vuotta.

Uskollisuuspätevyys vaaditaan jokaiselta aluksella työskentelevältä toimesta riippumatta. Uskollisuuspätevyys vastaa STCW-koodin osaa A-VI/1.1. Pätevyuden haltijan tulee hallita seuraavat asiat: täytyy osata kommunikoida perusteellisesti turvallisuusasioista toisen aluksen henkilökuntaan kuuluvan kanssa. Täytyy osata yleiset turvallisuusasiat, kuten symbolit, merkit ja hälytysäänet. Täytyy osata toimenpiteet mies yli laidan tilanteessa, palon tai savun havaittuaan ja tietää palohälytyksen ja aluksenjättöhälytyksen. Täytyy tietää missä kokoontumisasemat, pelastusasemat ja hätäuloskäynnit sijaitsevat. Täytyy osata antaa hälytys ja osata käyttää käsisammuttimia, palo-ovia ja vesitiiviitä ovia. Täytyy osata antaa ensiapua.

Terveystarkastuksen pätevyys on oltava terveystarkastuksesta vastaavalla henkilöllä. Terveystarkastuskoulutus kuuluu perämiehen koulutukseen.

Henkilön, joka johtaa palontorjuntaa, tulee olla suorittanut päällystön palokoulutus.

Turvallisuuskoulutuksen perusteet on oltava jokaisella, joka on osana aluksen turvallisuusorganisaatiota.

Jokaisella aluksella työskentelevällä on oltava voimassa oleva merimieslääkärintodistus.

Merimiespassi vaaditaan jokaiselta Ruotsin kansalaiselta, joka on ulkomaan liikenteessä.

Aluksen meriturvallisuusvastaavaksi voidaan nimittää henkilö, jolla on siihen pätevyys.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.6.2 Perämiehen pätevyysluokka 5.

Henkilö, jolla on luokan 5 perämiespätevyys, on ammattikoulutason perämiesluokan suorittanut henkilö. Tämä asettaa rajoituksia hänen mahdollisuuksiinsa tehtävän vaativuuden ja liikennealueen suhteen.

5. luokan perämies voi toimia yliperämiehenä aluksissa, jotka liikennöivät Itämeren ja Pohjanmeren alueella ja aluksen bruttovetoisuus on enintään 500 tonnia. Mikäli alus liikennöi Pohjanmeren ulkopuolella, saa 5. luokan perämies toimia ainoastaan perämiehenä. Jos aluksen bruttovetoisuus ylittää 500 tonnia, aluksen liikennealueesta huolimatta, voi 5. luokan perämies toimia ainoastaan perämiehenä.

Pätevyyteen vaaditaan 36 kuukauden, eli 1080 meripäivän, työskentely kansiosastolla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 70 tonnia. Tästä ajasta puolet, eli 540 meripäivää, tulee olla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 tonnia ja tästä taas puolet, eli 270 meripäivää, tulee olla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3000 tonnia.

Mikäli henkilö suorittaa kuuden kuukauden, eli 180 meripäivän, perämiesharjoittelun, vähennetään vaaditut meripäivät 30 kuukauteen, eli 900 meripäivään, kansiosastossa. Pätevyys on voimassa viisi vuotta.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.6.3 Perämiehen pätevyysluokka 4.

4. luokan perämiehen pätevyys ja sitä korkeammat pätevydet ovat ammattikorkeakouluopintoja ja tähtäävät merikapteenin pätevyyteen.

4. luokan perämies saa toimia yliperämiehenä aluksissa, joiden bruttovetoisuus on enintään 3000 tonnia Itämeren ja Pohjanmeren alueilla. Aluksen liikennöidessä Pohjanmeren ulkopuolella ei 4. luokan perämies saa toimia yliperämiehenä.

Toimiakseen yliperämiehenä aluksella, joka liikennöi Pohjanmeren alueen ulkopuolella, ei aluksen bruttovetoisuus saa ylittää 500 tonnia.

Pätevyyteen vaaditaan 5. luokan perämiehen pätevyys sekä 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, työskentely aluksen päällystössä aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 tonnia. Pätevyys on voimassa viisi vuotta.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.6.4 Perämiehen pätevyysluokka 3.

3. luokan perämies saa toimia aluksen yliperämiehenä sekä aluksen päällikkönä Itämeren ja Pohjanmeren alueilla aluksissa, joiden bruttovetoisuus on enintään 3000 tonnia.

Aluksen ollessa Pohjanmeren ulkopuolisessa liikenteessä saa 3. luokan perämies toimia aluksen yliperämiehenä aluksissa, joiden bruttovetoisuus on enintään 500 tonnia ja aluksen päällikkönä aluksissa, joiden bruttovetoisuus on enintään 70 tonnia.

3. luokan perämiehen pätevyyteen vaaditaan 5. luokan perämiespätevyys sekä 36 kuukauden, eli 1080 meripäivän, työskentely aluksen päällystössä aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 tonnia. Pätevyys on voimassa viisi vuotta.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.6.5 Perämiehen pätevyysluokka 2.

2. luokan perämiespätevyys antaa henkilölle pätevyuden toimia yliperämiehenä kaikissa alustyypeissä liikennealueesta riippumatta. 2. luokan perämiespätevyys on yliperämiespätevyys. Pätevyyteen vaaditaan merikapteenin tutkinnon suorittaminen. Pätevyyteen vaaditaan 5. luokan perämiespätevyys sekä 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, työskentely aluksen päällystössä aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 tonnia. Pätevyys on voimassa viisi vuotta.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.7 Merikapteenin pätevyyskirjavaatimukset

Merikapteenin pätevyteen vaaditaan merikapteenin tutkinnon suorittaminen. Merikapteenilla tulee olla 5. luokan perämiehen pätevyys sekä 36 kuukauden, eli 1080 meripäivän, työskentely aluksen perämiehenä aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 tonnia. Tästä ajasta puolet, eli 540 meripäivää, tulee olla aluksessa, joka on ulkomaan liikenteessä ja siitä ajasta 12 kuukautta, eli 360 meripäivää, vähintään yliperämiehenä aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3000 tonnia. Pätevyys on voimassa viisi vuotta. (Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.8 Perämiespätevyyksien uudistaminen

Ruotsin merenkulkuviranomaiset ovat uudistamassa perämiespätevyyksien luokitusta. Perämiesluokat 3.-5. oli ennen jaettu kahteen tai kolmeen alaluokkaan. Nykyään alaluokat on poistettu ja luokkajako on selkeytetty. Perämiehet, joilla on pätevyys johonkin alaluokkaan, saavat pitää pätevyytensä ja pätevyudet voidaan uusida. Uusille perämiehille kyseisiä pätevyyskatsastuksia ei jaeta, vaan alaluokat poistuvat käytöstä niiden haltijoiden jäädessä eläkkeelle. (Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön vaatimukset)

3.5.9 Linjaluotsipätevyyskirjavaatimukset

Linjaluotsi on varustamon palkkaama perämies, jolla on luotsin pätevyyskirjat aluksen kulkemalle reitille. Linjaluotsia käytetään lähinnä matkustajautolautoissa, jotka ajavat linjaliikennettä. Ruotsin lipun alla purjehtivissa aluksissa ei linjaluotsilla tarvitse olla merikapteenin pätevyyttä. Linjaluotsiksi voi lukea henkilö, jolla on perämiehen pätevyys. Linjaliikenteessä olevan

aluksen päälliköllä on oltava luotsauskirjat, jos aluksessa käytetään linjaluot-sia.

(Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehis-tön vaatimukset)

3.6 Pätevyyskirjavaatimukset Saksassa

Saksan merenkulkukoulutusta on kehitetty vuodesta 1983 lähtien ja Itä-Saksassa vuodesta 1990. Matruusikoulua ei sinänsä enää ole olemassa, mutta puolimatruusin ja matruusin pätevyudet kuuluvat kuitenkin koulutusoh-jelmaan. Jokaisen merenkulkukoulutukseen hakevan on läpäistävä merenku-lun lääkärintarkastus. Päälystään tähtävällä ei saa olla värisokeutta.

Koulutusohjelmat on määritelty pääosin kolmeen eri uravaihtoehtoon. Nämä ovat General Purpose Rating, kadetin koulutusohjelma ja erityiskoulutusoh-jelma.

(MacDonald, James. Re: Final Assignment Research)

3.6.1 General Purpose Rating

General Purpose Rating on toisen asteen koulutusohjelma. Koulutusohjelma kattaa sekä kansi- että koneosaston aina kadetin tasoon asti. Koulutusohjel-ma on tarkoitettu peruskoulun päättävälle. Saksassa peruskoulun läpäissyt on vähintään 16 vuoden ikäinen, mikä on koulutusohjelmaan pääsyn alaikäraja.

Mikäli oppilas haluaa jäädä kansimiehistöön koulutusohjelman päätyttyä, tu-lee hänestä pursimiehen pätevyuden omaava kansimiehistön jäsen. Koulu-tusohjelma kestää kolme vuotta.

Oppilaat, joilla on pohjana O-leveliksi kutsuttu peruskoulu ja jotka haluavat aluksen päälystään perämieheksi, valitsevat koulussa kadettilinjan, ja se pi-dentää koulua kahdella vuodella. Tämän linjan valitsevat siirtyvät merenkulun teknilliseen kouluun peruskoulutusohjelman päätyttyä. Kadettilinjalta valmis-tuvat eivät valmistu merikapteeneiksi, vaan saavat perämiehen pätevyuden.

Oppilaat, joilla on toisen asteen koulutus, A-Levels, ja jotka tähtäävät aluksen päällystöön, opiskelevat peruskoulutusohjelman lisäksi kolme vuotta ammatikorkeakoulussa. Sieltä he valmistuvat perämiehen pätevyydellä ja he ovat suorittaneet merikapteenin tutkinnon, Bachelors degree.

(MacDonald, James. Re: Final Assignment Research)

3.6.2 Kadetin koulutusohjelma

Kadetin koulutusohjelma on tarkoitettu toisen asteen koulutuksen käyneille opiskelijoille. Opiskelija hankkii kadetin paikan varustamosta ja hankkii 12 kuukauden, eli 360 meripäivän, aluskokemuksen. Tämän jälkeen opiskelija hakee merenkulkuoppilaitokseen tai ammattikorkeakouluun, jossa opiskelut kestävät kolme vuotta. Tämän jälkeen valmistuvalla kadetilla on merikapteeniin koulutus, Bachelors degree, sekä perämiehen pätevyys.

Joissain merenkulkuoppilaitoksissa ja ammattikorkeakouluissa alusharjoittelu on jaksotettu eri tavalla. Opiskelu alkaa kuuden kuukauden, eli 180 meripäivän, alusharjoittelulla. Tämän jälkeen on tiivistä opiskelua neljästä viiteen lukukautta, minkä jälkeen opiskelijat suorittavat loput kuusi kuukautta, 180 meripäivää, alusharjoittelua. Tällainen opintosuunnitelma tuo mukanaan sen, että opiskelija saa perämiehen pätevyyden vasta koulutusohjelman päättyessä. Jos alusharjoittelu on suoritettu kokonaisuudessaan ennen varsinaisen koulutusohjelman alkua, saa oppilas perämiehen pätevyyden heti, kun perämiehen pätevyyteen vaadittavat opinnot on suoritettu.

(MacDonald, James. Re: Final Assignment Research)

3.6.3 Erityiskoulutusohjelma

Joissain Saksan teknillisissä merenkulkuopistoissa ja merenkulkuoppilaitoksissa on käytössä erityiskoulutusohjelma, SBTA (Ship's on Boars Trainee Assistants). Koulutusohjelmaan voivat hakeutua peruskoulun päättäneet (A-Levels) tai sen kesken jättäneet. Koulutusohjelma kestää kaksi vuotta ja se jatkaa peruskoulun viitoittamaa tietä. Erityiskoulutusohjelman aikana opiskelijat ovat alusharjoittelussa kuusi kuukautta, 180 meripäivää. Koulutusohjel-

man päätyttyä alusharjoittelua on vielä 12 kuukautta, 360 meripäivää, joko kansi- tai koneosastolla. Tämän jälkeen opiskelijat palaavat teknilliseen merenkulkuopistoon kahdeksi vuodeksi ja valmistuvat perämiehiksi.

(MacDonald, James. Re: Final Assignment Research)

3.6.4 Yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjavaatimukset

Yliperämiehen pätevyyden saadakseen on perämiehen kerättävä aluskokemusta ja meripäiviä. Yliperämiehen pätevyyteen perämies tarvitsee 12 kuukautta, eli 360 meripäivää, aluskokemusta yli 3000 bruttotonnin aluksessa. Tämä on määritelty STCW-95 -konvention Annex -säännöksessä II/1 yliperämiehille.

Merikapteenin pätevyyteen tarvitaan 12 kuukautta, 360 meripäivää, aluskokemusta yliperämiehenä tai 36 kuukautta, 1080 meripäivää, perämiehenä.

(MacDonald, James. Re: Final Assignment Research)

3.6.5 STCW-95 -konvention mukaiset säännökset

General Purpose Rating määräytyy STCW-95 -konvention säännösten II/4 ja III/4, (II/5 ja III/5 1.1.2012 jälkeen), VI/1 ja VI/2 mukaan.

Merenkulkijoista, joilla ei ole toisen asteen koulutusta, A-Levels, tulee perämiehiä ilman merikapteenin koulutusta. Heidän pätevyytensä noudattavat STCW-95 -konvention säännöksiä A-II/1 ja A-II/2, A-IV/2, A-V/1(1-7), A-VI/3, A-VI/4, A-V/5.

Merikapteeneiksi valmistuvien oppilaiden pätevyydet noudattavat STCW-95 -konvention säännöksiä A-II/1 ja A-II/2, A-IV/2, A-V/1(1-7), A-VI/1 ja A-VI/2 (mikäli pätevyys ei ole aikaisemmin saatu GP Ratingin yhteydessä), VI/3, VI/4, VI/5.

(MacDonald, James. Re: Final Assignment Research)

3.6.6 Elsfleth – Department of Maritime Studies

Elsfleth – Department of Maritime Studies on merikapteenilinja Jade University of Applied Sciences -ammattikorkeakoulussa. Koulutusohjelma tähtää merikapteenin tutkintoon(bachelors degree). Koulutusohjelma kestää neljä vuotta, ja se sisältää kaksi puolen vuoden alusharjoittelujaksoa. Valmistuttuaan ajallaan opiskelijalla on merikapteenin tutkinto sekä perämiehen pätevyys.

Koulutusohjelma alkaa puolen vuoden alusharjoittelulla, minkä jälkeen oppilaalla on 180 meripäivää. Tämä on puolet perämiehen pätevyyteen tarvittavista meripäivistä. Alukseen lähdetään ensi harjoittelijaksi. Puolimatruusin pätevyyteen vaaditaan 60 meripäivää.

Alusharjoittelun jälkeen tulee kahden vuoden teoriaosuus. Tässä teoriaosudessa opiskellaan perusmerenkulkua sekä muita teoreettisia aineita. Matematiikka, fysiikka ja ATK sekä kielet saksa ja englanti ovat perusaineita. Perämiehen opintoihin lukeutuvat meteorologia, laivatekniikka, konetekniikka ja eri navigointikurssit. Myös erinäisiä lakikursseja sekä lastioperointikursseja, kuten vaarallisten aineiden kuljetus, kuuluu koulutusohjelmaan.

Ennen toista alusharjoittelujaksoa on oppilaan suoritettava turvallisuuskurssit. Pakollisia kurseja ovat pelastusvene ja –lautta-, Basic Safety-, palokoulu-, terveydenhuolto- sekä Crowd management -kurssit.

Toinen alusharjoittelujakso kestää puoli vuotta eli 180 meripäivää. Näin oppilas saa viimeistään perämiehen pätevyyteen vaadittavat 360 meripäivää täyteen. Jo ennen toisen alusharjoittelujakson alkua on oppilaalle tarjoutunut oiva tilaisuus hankkia vaadittavat meripäivät perämiehen pätevyyteen ja näin ollen alusharjoitteluun voi pestautua kadetiksi tai perämieheksi. Näin oppilas voi kerätä jo merikapteenin pätevyyskirjoihin vaadittavia meripäiviä perämiehenä ja näin nopeuttaa merikapteenin pätevyyskirjojen saamista.

Neljäs vuosi koulussa on merikapteenin opintoja. Vuosi pitää sisällään paljon simulaattoriharjoitusta, aluksen manoveerausta ja teknistä navigointia. Las-

tioperoinnissa opitaan yliperämiehelle tärkeitä asioita, kuten lastin sijoittelua, oikeaa käsittelyä ja kiinnittämistä. Miehistönhallinta-kurssilla opitaan, kuinka aluksen päällikkönä näytetään auktoriteettia ja pidetään yllä hyvää henkeä aluksella.

Neljän vuoden opiskelun jälkeen oppilas on suorittanut merikapteenin tutkinnon, Bachelors degree, ja hänellä on perämiehen pätevyyskirja.

(John, Peter. Re: Final Assignment Research

4. TULOKSET JA PÄÄTELMÄT

Työtä kirjoittaessamme pystyimme havaitsemaan selviä eroja maiden pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden välillä. Erityisen helppoa oli huomata erot Suomen järjestelmään, koska sen mukaan olemme itsekin opiskelleet ja saaneet pätevyyskirjamme.

Seuraavaan olemmekin koonneet tärkeimmät ja selvimmin erottuvat maiden väliset erot. Näiden lisäksi oli myös joitain pieniä eroja, joita emme nähneet tarpeellisiksi mainita enää tässä osiossa. Olemme havainnollistaneet samat asiat taulukon muodossa, liitteessä 1.

Ruotsi ja Norja ovat perinteisiä merenkulkumaita, joilla on pitkä merenkulkuhistoria. Tutkiessamme Ruotsin ja Norjan pätevyyskirjojen myöntämisperusteita oli yllättävää löytää palanen menneisyyttä, joka on säilynyt uudelle vuosituhannele asti. Näissä maissa ei nimittäin välttämättä tarvitse käydä minkäänlaista merenkulkukoulua pestautuakseen alukselle kansimiehistöön. Norjassa varsinaiseksi miehistön jäseneksi pääsee kuitenkin vasta suorittuaan 6 kuukautta ohjattua harjoittelua laivalla ja vastaavasti Ruotsissa 12 kuukautta. Tällainen uravalinta ei tosin johda matruusin pätevyyttä pidemmälle, mutta kaikki oppiminen tapahtuu käytännön ja kokemuksen kautta. Tämä voi olla varsin hyvä tapa työllistyä, jos henkilöllä on vaikkapa lukihäiriö tai muu teoriaoppimista vaikeuttava tekijä. Monesti parhaimmat työntekijät löytyvät käytännön kautta. Teoriaahan voi kuka tahansa lukea ulkoa, mutta se kuinka asiat toimivat käytännössä, voi olla aivan eri asia.

Vahdinpitopätevyiden pakollisuus tanskalaisella ja irlantilaisella komentosillalla kertoo siitä, kuinka tosissaan he ottavat turvallisen merenkulun. Tämä on myös muiden merenkulkijoiden huomioon ottamista. Jokaisella päällystön jäsenellä on vahdinpitopätevyys, joka sisältyy koulutukseen. Tanskassa on vielä tiukemmat säännöt kuin Irlannissa, sillä myös puolimatruusilla ja matruusilla tulee olla tämä pätevyys, muuten ei saa toimia tähystäjänä tai osana komentosiltaryhmää. Suomessa opetetaan jokaiselle merenkulkijalle komentosiltatyöskentelyä ja vahdinpitoa. Jokainen miehistönjäsen on pätevä vahdinpitoon. Kumpi malli on parempi? Tanskalaisilla opeilla varmistetaan pätevä komentosiltaryhmä, kun taas suomalaisella aluksella kuka tahansa voi paikata ketä tahansa onnettomuuden sattuessa.

Linjaluotseja käyttävät Suomessa lähinnä matkustaja-autolautat. Voidakseen suorittaa linjaluotsin pätevyyskirjat on henkilön täytynyt suorittaa merikapteenin tutkinto. Perämiehen pätevyyskirjat riittävät Ruotsissa linjaluotsin pätevyyskirjojen suorittamiseen, eli merikapteenin tutkintoa ei tarvita. Tekeekö merikapteenin tutkinnon suorittaminen suomalaisista linjaluotseista pätevämpiä kuin ruotsalaiset linjaluotsit? Merikapteenin tutkinnon suorittaminen opettaa vastuuta ja kypsyyttä. Ruotsalainen nuori linjaluotsi voi tiukan paikan tullen joutua kokemattomuuttaan vaikeaan tilanteeseen.

Ruotsalaisen matruusin pätevyys muiden maiden matruuseihin verrattuna on vähintäänkin kyseenalaista. Seilattuaan 540 päivää on puolimatruusi pätevä matruusiksi. Suomessa vastaava tapahtuu suorittamalla kurssin ja näyttökokeen. Suomalaiselle matruusille opetetaan käytännön asiat tarkasti, minkä jälkeen hänen on vielä todistettava taitonsa, kun taas vastaavasti ruotsalainen voi olla pahimmillaan pätevä kahvin keitossa ja tähystyksessä. Aluksen huolto ja kunnossapito ovat tärkeä osa merenkulkua, ja tässä suomalaiset hoitavat osansa moitteettomasti.

Saksan merenkulku on muutoksien alla. Saksa pyrkii yksinkertaistamaan merenkulun organisaatiota ja olemaan edelläkävijä kehityksessä, joka väistämättä tulee valtaamaan maailman meret. Jonkun on näytettävä tietä, ja on hienoa,

että niinkin iso merenkulkuvaltio kuin Saksa on tämä tiennäyttävä. Uudet linjat vaikuttavat selkeiltä, mutta onko muutos liian raju. Tuntuu siltä kuin jokin osa-alue unohtuisi. Varsinaista pursimiehen koulutusta ei siis enää ole, mikä hieman mietityttää, sillä onhan pursimies puolimatruusien ja matruusien lähin esimies.

On hienoa nähdä, kuinka Norjassa annetaan painoarvoa työssä oppimiselle, sillä Norjassa voi hakeutua kaksi vuotta kestäväan kapteenikoulutukseen, jos omistaa matruusin pätevyyskirjan. Koulutuksen suoritettuaan henkilö saa luokan 5 perämiehen pätevyyskirjan, minkä jälkeen hänen tulee vain hankkia riittävä työkokemus luokan 1 pätevyyskirjaa varten. Samaan koulutukseen voivat hakeutua myös henkilöt, joilla ei ole matruusin kirjaa, mutta joilla on viisi vuotta työkokemusta laivoilta. Tämä antaa siis mahdollisuuden lukea itsensä nopeasti päällystön tehtäviin. On kuitenkin kyseenalaistettava, ehtiikö kahdessa vuodessa oppia kaikki perämiehen ja päällikön työhön liittyvät asiat. Toisaalta uusien asioiden omaksuminen voi olla helppoa, kun on pohjalla työkokemusta aluksilla eri osa-alueilta.

Norjassa ja Ruotsissa on käytössä perämiehen pätevyyskirjaluokat 1-5. Karkeasti sanottuna 1 on kapteenin pätevyyskirja ja 5 on vahtiperämiehen pätevyyskirja. Kun näitä vertaa esimerkiksi Suomen järjestelmään, on vahtiperämiehen, yliperämiehen ja kapteenin pätevyyskirja. Varsinaisesti pätevyyskirjojen luokituksella ei ole käytännössä merkitystä, vaan tekijän ammattitaito ratkaisee.

Irlannissa on haluttu taata, että jokainen vahdinajoon osallistuva henkilö on pätevä ruorimies. Irlannissa tulee jokaisen suorittaa ruorinpito-sertifikaatti. Ilman sitä ei voi saada edes vahtimiehen pätevyyskirjaa. Muissa tutkimissamme maissa ei vastaavaa sertifikaattia ole. Emme siis näe huonona asiana tätä sertifikaattia, sillä onhan aluksen ohjailu käsiruorilla ehdottoman tärkeä taito. Merellä voi syntyä tilanteita, jolloin käsiruorilla ajo on turvallisinta ja joskus ainoa vaihtoehto ohjata alusta.

Irlanti vaatii 17 vuoden ikää kaikilta kansimiehen koulutukseen aikovilta, kun taas Suomessa riittää 16 vuoden ikä. Tällainen yhden vuoden ikäero ei välttämättä ole tarpeellinen. Uskomme, että ammattikouluun 16-vuotiaana suuntautuvat opiskelijat ovat riittävän kypsiä vastaanottamaan kaiken saman tiedon kuin 17-vuotiaat. Tosin joissain tapauksissa yhdelläkin vuodella voi olla suuri merkitys, jos ajattelee esimerkiksi vastuun kantamista.

Irlannin koulussa suoritetaan EDH-sertifikaatti perämiesluokan toisena vuonna. Tämän sertifikaatin suorittaminen on niin kutsuttu matruusin loppukoe. On pelkästään positiivista, että myös perämiehiksi aikovat joutuvat jossain vaiheessa uraansa tutustumaan kansiosaston kaikkiin töihin. Tämä auttaa heitä perämiehinä ymmärtämään huollon ja kunnossapidon merkityksen ja antaa valmiudet delegoida työtehtäviä eteenpäin. Tällä saavutetaan hyvä yhteistyö kansipäällystön ja kansimiehistön välillä.

Irlannissa on tiukka linja pätevyyskirjojen saamisessa. Siellä järjestetään kirjalliset loppukokeet niin vahtiperämieheksi aikovalle kuin yliperämieheksi tai kapteeniksi aikovalle. Koe on läpäistävä hyväksytysti saadakseen pätevyyskirjan. Kapteenin pätevyyskirjan saamiseksi tulee osallistua vielä suulliseen loppukokeeseen. Näillä loppukokeilla taataan, että jokainen pätevyyskirjan omistaja on oikeasti pätevä, ainakin teoreettisesti. Vastaavaa loppukoetta ei muissa tutkimissamme maissa ole. Emme näkisi tällaista loppukoetta huonona asiana muissakaan maissa. Toisaalta Britannian saarivaltioissa on perinteisesti totuttu noudattamaan tiukasti erilaisia sääntöjä ja joskus unohdetaan maalaisjärjen käyttö.

Suomessa tulee jokaisella kansiosastoon kuuluvalla olla virheetön värinäkö, kun taas Tanskassa, poikkeuksena muihin maihin, vahtihenkilöstöön kuulumattomalla kansiosaston henkilöllä voi olla värisokeus. Värisokeuden salliminen kansiosastossa voi olla joissain tapauksissa riski. Emme pidä järkevänä, että nykyajan pienillä miehityksillä laivassa on henkilöitä, jotka eivät voi osallistua vahdinajoon edes hätätilanteissa.

Suomessa perämiesharjoittelun voi suorittaa palkattomassa perämiesharjoittelussa tai kuten useat tekevät, työskentelevät puolimatuuseina aluksilla ja suorittavat ohjattua harjoittelua työn ohessa. Muissa maissa on käytössä kadetti-järjestelmä, joka on mielestämme järkevämpi vaihtoehto. Uskomme, että kadettiharjoittelun suorittaneet opiskelijat saavat enemmän irti harjoitteluajastaan aluksilla ja heillä on paremmat valmiudet lähteä töihin. Usein jo kadettipaikka avaa työmahdollisuuden varustamon sisällä.

Suomessa pursimiehen pätevyyskirjan saa osallistumalla pursimiehen näyttökokeeseen. Näyttökokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilöllä on matruusin pätevyyskirja ja 6 kuukautta työkokemusta matruusin pätevyyskirjojen saamisen jälkeen. Muissa maissa pursimieheksi edetään työkokemuksen kautta.

STCW-95 vaikuttaa kaikkiin laivalla työskenteleviin. Erityisen suuri rooli konventiolla on koulutukseen. Esimerkiksi perämiehen työhön STCW-95 vaikuttaa jo ennen perämieheksi tulemistakin, sillä se säätelee ne vaatimukset, jotka on täytettävä saadakseen pätevyyskirjat. Laivalla näkyvin osa STCW-95:ta on vahdin ajo. Se säätelee vahdinpitoa koskevat yksityiskohdat, esimerkiksi vahdin miehitys ja lepoajat. Pätevyyskirjojen pitäminen ajan tasalla vaatii jatkuvaa tarkkailua. Tästä esimerkkinä ovat lääkärintarkastukset, joita tulee teettää tasaisin väliajoin. Uran kehityksen kannalta on tiedettävä, mitä vaatimuksia on seuraavan pätevyyskirjan saavuttamiseksi. On myös tunnettava kannatuskirjekäytännöt, jos ura vie ulkomaille. Jos taas halajaa töihin alukselle, joka vaatii erikoiskirjojen hankkimista, on tiedettävä, mitä ne ovat ja miten ne saa hankittua.

5. POHDINTAA

Tarkoituksemme oli selvittää kansiosaston pätevyyskirjavaatimukset valitsemissamme maissa. Perehdyimme erityisesti koulutukseen, työkokemukseen ja terveysvaatimuksiin. Opinnäytetyössä käytimme uusinta saatavilla olevaa tietoa ja olimme sähköpostitse yhteydessä eri maiden merenkulkuoppilaitok-

siin. Tietojen luotettavuutta lisää se, että lähteinä on käytetty koulujen ja merenkulkuviranomaisten virallisia Internet-sivuja.

5.1 Aiheen löytyminen

Olimme jo ennen aiheen löytymistä puhuneet, että tekisimme opinnäytetyömme yhdessä. Pohdimme pitkään eri vaihtoehtoja, mutta aiheen löytyminen tuntui aluksi todella haasteelliselta. Valittuun aiheeseen päädyimme yleisen keskustelun kautta sen jälkeen, kun olimme juuri saaneet joitain sertifikaatteja koululta. Pohdimme, mitä olimme tehneet näiden sertifikaattien eteen ja mietimme, miten olisi muissa maissa. Tiedossamme oli myös ennen aiheen valintaa, että useat suomalaiset matruusit olivat hakeneet pätevyyskirjansa Ruotsista. Nämä saivatkin meidät kiinnostumaan siitä, miten muissa maissa on mahdollista saada pätevyyskirjoja

5.2 Työprosessi

Tiedonkeruu oli haasteellista monessa mielessä. Oikeiden yhteyshenkilöiden löytyminen ja sen jälkeen tavoittaminen oli pitkä prosessi ja sähköposteja palloiteltiin eri tahojen välillä, kunnes löytyi oikea henkilö vastaamaan kysymyksiimme. Pätevyyskirjoihin liittyvää tietoa on Internetissä tarjolla erittäin paljon, ja oikean tiedon löytyminen vaati työtä. Aiheeseen liittyvää varsinaista painettua lähdemateriaalia oli tarjolla niukasti, joten jouduimme pitkälti turvautumaan yhteyshenkilöidemme antamaan tietoon ja Internetistä löytyvään materiaaliin. Internetissä oli myös paljon linkkejä sellaisiin aiheen liittyviin sivuihin, jotka eivät toimineet lainkaan.

Löydettyämme oikeat yhteyshenkilöt ja saatuaamme kasaan tarvittavat tiedot oli mielenkiintoista koota yhteen materiaalit kokonaisuudeksi ja nähdä työme tulokset.

5.3 Opinnäytetyöstämme saatu hyöty

Uskomme, että tämän opinnäytetyön kirjoittaminen auttaa meitä ymmärtämään paremmin muiden maiden merenkulkukulttuuria. Tämä taas helpottaa sopeutumaan monikansalliseen miehistöön ja helpottaa muiden toimintatapojen ymmärtämistä. Saimme myös hyödyllistä tietoa kannatuskirjeestä, joka tulee suurella todennäköisyydellä vastaan, kun lähdemme toisen lippuvaltion alla olevaan alukseen töihin.

Tämän opinnäytetyön avulla voimme innostaa lukijoita lähtemään joko vaihtoon ulkomaille tai suorittamaan koko koulunsa ulkomailla, jos Suomessa opiskelu ei tunnu omalta.

5.4 Työprosessin aikana heränneitä ajatuksia

Jos aloittaisimme työn kirjoittamisen vasta nyt, rajaisimme työn koskemaan hieman eksoottisempia maita, kuten Australia, Intia, Kiina ja Filippiinit. Työn näkökulmaa olisi myös voinut laajentaa koskemaan eri maiden opiskelijoiden työllistymistä opintojen päätyttyä. Olisi siis mielenkiintoista selvittää, minkä maan opetusmenetelmillä ja vaatimuksilla työllistyy parhaiten.

Aihetta sivuavia, kiinnostavia aiheita siis heräsi työn kirjoittamisen aikana. Edellisen lisäksi tällaisia olivat muun muassa seuraavat: Mitä töitä voi tehdä kapteenin koulutuksella merityön ulkopuolella ja mitkä ovat työllistymismahdollisuudet? Millaisia lisäkoulutuskursseja on mahdollista suorittaa ja miten ne lisääisivät työmahdollisuuksia?

5.5. Työn lisähaasteet

Työn tekeminen itsessään oli meille molemmille haasteellista, mutta lisähaasteita oli useita. Yhteydenpitoa ovat hidastaneet molempien pitkät työrupeamat laivoilla, asuinpaikkakuntien välimatka ja erityisenä lisähaasteena oli toisen opinnäytetyön tekijän koulusivistyskieli, ruotsi. Kirjoittamiseen liittyviä vaikeuksia oli runsaasti ja oikolukemista jouduimme harrastamaan puolin ja toisin.

5.6 Ajatuksia

Merenkulku on nopeasti kehittyvä ala ja pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden on pysyttävä tässä kehityksessä mukana, jotta merenkulun turvallisuus ei heikentyisi. Pätevyyskirjojen myöntämisperusteet pohjautuvat STCW-95-yleissopimukseen, mutta ovat muokkautuneet eri valtioiden asettamien määräysten mukaan. Emme näe syytä, miksi myöntämisperusteita tulisi enempää yhtenäistää. Jos jokin valtio haluaa asettaa tiukemmat vaatimukset pätevyyskirjoille, on tämä pelkästään turvallisuutta lisäävä tekijä.

Merenkulku koskettaa koko maailmaa. Maailmassa on monta merenkulkuvaltiota, joiden pätevyyskirjojen myöntämisperusteissa voi olla vieläkin suurempia eroavaisuuksia kuin on tässä opinnäytetyössä tutkittujen maiden välillä. Näin ollen jatkotutkimukseen riittää kohteita.

LÄHTEET

Andersson, Mikael. SV: Frågor om behörighetsbrev för slutarbete. (Sähköpostiviesti) Vastaanottaja Kim Sundström. Lähetetty 22.9.2010 ja 18.10.2010 Ruotsin merenkulun koulun, Linnéuniversitetet sjöfartshögskolan, yhteyshenkilö Mikael Andersson).

Arrias, Jette Lisbeth Bloch. SV: Final Assignment Research. (Sähköpostiviesti) Vastaanottaja Kim Sundström. Lähetetty 27.9.2010 (Tanskan merenkulkuviranomaisten miehitys neuvonnan, Danish Maritime Authority Manning Adviser, yhteyshenkilö Jette Lisbeth Bloch Arrias).

Bachelor of maritime studies: The Stord/Haugesund Universityn verkkosivut.

Saatavissa:

http://www.hsh.no/studentportal/studiekvardagen/studiehandbok/program.htm?db=Studiebok08&lang=ENGELSK&year=2008&termin=H%D8ST&code=NA_B (Viitattu 19.10.2010)

Basic safety training week: Red Ensignin verkkosivut. STCW-95 turvallisuuskurssien kurssikuvaus. Saatavissa:

<http://www.redensigntraining.com/products/stcw95/stcw-95-basic-safety-training-week.aspx> (Viitattu 01.10.2010)

Brovakttjeneste. Vahtimiehen vaatimukset. Saatavissa:

http://www.sjofartsdir.no/no/Sjofolk/Veiledning/Bro_vakt/Brovakttjeneste/ (Viitattu 20.10.2010)

Gough, Viv. Re: Final assignment research. (Sähköpostiviesti) Vastaanottaja Laura Makela. Lähetetty 21.10.2010 (Irlannin merenkulun koulun, National Maritime College of Ireland, yhteyshenkilö Viv Gough)

International Maritime Organization, 2001, London: STCW 95 : International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Sea-

farers, 1978, as amended in 1995 and 1997 (STCW Convention) including the Final Act of the 1995 Conference of Parties to the STCW Convention, 1978, and resolutions 1 and 3 to 14 of the Conference and Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW Code) including resolution 2 of the 1995 STCW Conference, as amended in 1997, 1998 and 2000.

John, Peter. Re: Final Assignment Research. (Sähköpostiviesti) Vastaanottaja Kim Sundström. Lähetetty 3.11.2010 ja 17.1.2011 (Saksan merenkulun kouluun, Jade University, yhteyshenkilö Peter John).

Kansipäällystön pätevyyskirjat: Suomen liikenneviraston, Trafín verkkosivut. Saatavissa:

http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys_ ja_ patevyydet/patevyyskirjat/kansipaallysto (Viitattu 20.9.2010)

Karlsen, Pia. SV: Final Assignment Research. (Sähköpostiviesti) Vastaanottaja Kim Sundström. Lähetetty 28.10.2010 (Tanskan merenkulun koulun, Skagen Skipperskolen, yhteyshenkilö Pia Karlsen).

Krav til fartstid for Dekksoffiserssertifikat (klasse 5, 4 eller 3) førstegangssøkere. Perämiehenkirjoihin vaadittu työkokemus. Saatavissa:

http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Faktaark/Fakta_08-07-Kadettid/ (Viitattu 20.9.2010)

Kvalifiserende fartstid for mønstring som matros. Puolimatruusin ja matruusin seilauspraktiikka. Saatavissa:

[http://www.sjomannsforbundet.no/kunder/NSF/cmsno.nsf/\\$all/63AF7B9421DE6EB6C12576E100397296?OpenDocument](http://www.sjomannsforbundet.no/kunder/NSF/cmsno.nsf/$all/63AF7B9421DE6EB6C12576E100397296?OpenDocument) (Viitattu 21.9.2010)

MacDonald, James. Re: Final Assignment Research. (Sähköpostiviesti) Vastaanottaja Kim Sundström. Lähetetty 30.9.2010 ja 13.1.2011 (Saksan merenkulkuviranomaisten, German Maritime Agency, yhteyshenkilö James MacDonald).

Maritim sertifikatstruktur – dekksoffiserer: Sjøfartsdir verkkosivut. Norjan perämiehen pätevyyskirjat. Saatavissa: <http://www.sjofartsdir.no/upload/Fartøy%20og%20sjøfolk/Veiledning/Dekkssoffiser/Maritim%20Sertifikatstruktur%20-%20dekksoffiserer.pdf> (Viitattu 18.10.2010)

Maritim utdanning. Perämiehen koulutus. Saatavissa: http://www.krsund.vgs.no/krsund_vgs/studietilbud_fagskole/maritim_utdanning#kom (Viitattu 18.11.2010)

Matros. Matruusin koulutus Norjassa. Saatavissa: <http://utdanning.no/yrker/beskrivelse/matros> (Viitattu 21.11.2010)

Matrosfaget. Matruusin koulutus Norjassa. Saatavissa: http://www.vilbli.no/4daction/WA_Fagbeskrivelser?ASP=35559676&Ran=57031&Niva=V&Kurs=V.ELELE1---- V.TPMAR2---- V.TPMTS3----&Faggruppe=V.MTS3-01&Kompetanse=V.TI3024&Return=WA_KURSBESKRIVELSER&TP=21-01-11&Fag=V.MTS3Z01&FagLevel=Vg3 (Viitattu 20.10.2010)

Matruusin näyttötutkinnon suorittaminen: Winnovan verkkosivut. Saatavissa: https://www.winnova.fi/captum_tuotekortti.aspx?id=372&taso=4&tid=1738&language=fi-fi (Viitattu 19.10.2010)

Merchant shipping (Training and certification) regulations 2007. S.I. No.703 of 2007. Department of transportin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.transport.ie/upload/general/9890-0.pdf> (Viitattu 18.1.2011)

Merenkululaitoksen tiedotuslehti 3/20.2.2006. Aluksen miehitys ja laivaväen pätevyys. Saatavissa: http://www.tyvi.com/@Bin/24093/Aluksen_miehitys_ja_laivavaen_patevyys.pdf (Viitattu 20.10.2010)

Merenkulun koulutusohjelma, merikapteenin suuntautumisvaihtoehto: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun verkkosivut. Saatavissa: <http://www.kyamk.fi/Koulutus/AMK-tutkin-not/AMK%2C%20nuoret/Tekniikan%20ja%20liikenteen%20ala/Merenkulku%2C%20merikapteeni> (Viitattu 19.10.2010)

Miehistön pätevyyskirjat: Suomen liikenneviraston, Trafín verkkosivut. Saatavissa: http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys_ ja_patevyydet/patevyyskirjat/miehisto (Viitattu 20.9.2010)

Nautical studies at NMCI: Bachelor of science honours in nautical science. National maritime college of Irelandin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.nmci.ie/contentfiles/CIT%20brochures/BScNautSci.pdf?uid=1282289204941> (Viitattu 18.10.2010)

Nautical studies at NMCI: Bachelor of science in nautical studies. National maritime college of Irelandin verkkosivut. Saatavissa: http://www.nmci.ie/contentfiles/NMCI%20Course%20Brochures/Bachelor_of_Science_in_Nautical_Science.pdf?uid=1280920706440 (Viitattu 18.10.2010)

Nautical studies at NMCI: Higher certificate in science in nautical studies. National maritime college of Irelandin verkkosivut. Saatavissa: http://www.nmci.ie/contentfiles/NMCI%20Course%20Brochures/Higher_Certificate_in_Science_in_Nautical_Studies.pdf?uid=1280921432840 (Viitattu 18.10.2010)

Nordström, Gunnar. SV: Frågor om behörighetsbrev för slutarbete. (Sähköposti) Vastaanottaja Kim Sundström. Lähetetty 22.9.2010 (Ruotsin liikenneministeriön, Transportstyrelsen, yhteyshenkilö Gunnar Nordström).

Pursimiehen näyttötutkinnon suorittaminen: Winnovan verkkosivut:. Saatavissa:

https://www.winnova.fi/captum_tuotekortti.aspx?id=372&taso=4&tid=1795&lang=fi-fi (Viitattu 19.10.2010)

Regulation of 19 October 2001 No. 1309 concerning the medical examination of employees on ships: Terveysvaatimukset merimiehelle norjalaisella aluksella. Lovdatan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.ub.uio.no/ujur/ulovdata/for-20011019-1309-eng.pdf> (Viitattu 16.1.2011)

Regulation of 9 May 2003 No. 687 concerning qualification requirements and certificate rights for personnel on board Norwegian ships, fishing vessels and mobile offshore units. Lovdatan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.ub.uio.no/ujur/ulovdata/for-20030509-0687-eng.pdf> (Viitattu 16.1.2011)

Saksan ammattikorkeakoulun, Jade University, verkkosivu. Saatavissa: <http://www.smartcities.info/jade-university> (Viitattu 5.11.2010)

Saksan merenkulun pätevyyskirjojen aloitussivu. Saatavissa: <http://www.bsh.de/de/index.jsp> (Viitattu 3.11.2010)

Saksan merenkulun pätevyyskirjojen verkkosivu. Saatavissa: http://www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Certificates_for_mariners/index.jsp (Viitattu 15.1.2011)

Seafarer Medical Examination System, Medical and Eyesight standards and list of Approved Doctors. 25 August 2006: Merenkulun terveystvaatimukset Irlannissa. Department of transport Marine Notice No 30 of 2005. Saatavissa: <http://www.transport.ie/viewitem.asp?id=11297&lang=ENG&loc=2013> (Viitattu 18.1.2011)

Sertifikaattitiedot, asetus 4-4: Lovdata verkkosivut, Sjøfartsdir. Julkaistu 5.9.2003 ja päivitetty 1.1.2011. 2003-05-09 nr 687 Forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy

og flyttbare innretninger. Asetus norjan päällikön ja perämiehen pätevyyskirja vaatimuksista. Saatavissa: <http://www.lovdata.no/for/sf/nh/xh-20030509-0687.html#4-4> (Viitattu 11.10.2010)

Sjofartsdir verkkosivut. Kadettiharjoittelu. Saatavissa: <http://www.sjofartsdir.no/no/Sjofolk/Veiledning/> (Deekskadetter) Viitattu 18.10.2010

Skagen skipperskole verkkosivut. Saatavissa: <http://www.skawskip.dk/forside.htm> (Viitattu 29.10.2010)

Skagen skipperskole verkkosivut, DP3000 –kurssin opetussuunnitelma. Saatavissa: <http://www.skawskip.dk/dp.htm> (Viitattu 29.10.2010)

Skagen skipperskole verkkosivut, merikapteenin opetussuunnitelma. Saatavissa: <http://www.skawskip.dk/saette.htm> (Viitattu 29.10.2010)

Skagen skipperskole verkkosivut, opetussuunnitelma. Saatavissa: <http://www.skawskip.dk/kursusplaner.htm> (Viitattu 29.10.2010)

Skagen skipperskole verkkosivut, pätevyyskirjojen perussivu. Saatavissa: <http://www.skawskip.dk/duelighed.htm> (Viitattu 29.10.2010)

Skagen skipperskole verkkosivut, vahtiperämiehen opetussuunnitelma. Saatavissa: <http://www.skawskip.dk/styrmand.htm> (Viitattu 29.10.2010)

Sosiaali- ja terveysministeriön oppaita 2005:3. Merimiehen lääkärintarkastusohje. Saatavissa: <http://pre20090115.stm.fi/pr1110180882822/passthru.pdf> (Viitattu 12.10.2010)

Sosiaali- ja terveysministeriön päätös merimieheltä vaadittavasta näkö- ja kuulokyvystä 16.1.1985/70/ Saatavissa: <http://www.tyosuojelu.fi/fi/s19850070/1123> (Viitattu 12.10.2010)

Styrmannsutdanning. Perämiehenkoulutus Norja. Saatavissa:
<http://www.maritimefag.no/default.aspx?menu=652> (Viitattu 18.11.2010)

Svendborg international maritime academy verkkosivut. Saatavissa:
http://www.simac.dk/side3_uk.php?p_id=155 (Viitattu 29.10.2010)

Training and certification requirements for ratings. Department of transport
Marine notice No 44 of 2003. 28 August 2006. Saatavissa:
<http://www.transport.ie/viewitem.asp?id=7854&lang=ENG&loc=2015> (Viitattu
18.1.2011)

Transportstyrelsen verkkosivut. Saatavissa: <http://www.transportstyrelsen.se/>
(Viitattu 23.9.2010)

Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto. Saatavissa:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/> (Viitattu 23.9.2010)

Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas. Saatavis-
sa: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Behorighetsguiden/> (Viitattu
23.9.2010)

Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, miehistön
vaatimukset. Saatavissa:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Behorighetsguiden/Befattningskrav/>
/ (Viitattu 23.9.2010)

Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, palkatulle miehistölle.
Saatavissa:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Ombordanstallda/sjoman/>
<http://lnu.se/> (Viitattu 23.9.2010)

Transportstyrelsen verkkosivut, merenkulun osasto, pätevyysopas, päte-
vyysinformaatio. Saatavissa:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Behorighetsguiden/Behorighetsinformation/> (Viitattu 23.9.2010)

	Puolimatruusi / matruusi	Perämies	Yliperämies	Merikapteeni
Suomi	Matruusin –kurssi ja näyttökoe. Pursimiehen pätevyyskirjaan kuusi kuukautta matruusina sekä kurssi ja näyttökoe.	Perämiesharjoittelun voi suorittaa puolimatruusin työn ohessa.	Merikapteenin pätevyyskirjaan 2 vuotta perämiehenä, josta vähintään 1 vuosi yliperämiehenä.	Linjaluotsilla oltava merikapteenin tutkinto.
Ruotsi	Matruusin pätevyyskirjaan 540 meripäivää. Ilman koulutusta merille.	Linjaluotsilla perämiehen pätevyyskirja. Perämiesluokat 1-5.	Merikapteenin tutkinto ja vuosi työkokemusta 2. tai 3. luokan perämiehenä.	Merikapteenin tutkinto ja kolme vuotta perämiehenä josta vähintään vuosi yliperämiehenä.
Norja	Ilman koulutusta merille.	Perämiesluokat 1-5.	Perämiehen pätevyyskirjaluokkien 1-4 kirjoilla, rajoituksena aluksen koko ja liikennöintialue	Matruusin pätevyyskirjalla kahden vuoden merikapteenikouluun.
Tanska	Matruusin pätevyyskirja suorittamalla rauta- ja metallisektorin pätevyyden	Vahdinpitopätevyys. Navigointiperämiehen pätevyys, erillinen koe. Perämiesluokat 1-5.	Vahdinpitopätevyys.	Vahdinpitopätevyys. Merikapteenin pätevyys erikseen.
Irlanti	Ruorinpito-sertifikaatti EDH-sertifikaatti.	Vahdinpitopätevyys Kirjallinen loppukoe.	Vahdinpitopätevyys Kirjallinen loppukoe.	Vahdinpitopätevyys Kirjallinen ja suullinen loppukoe.
Saksa	Ei pursimieskoulutusta. General Purpose Rating.	Eryiskoulutusohjelma niille, joilla peruskoulu jäänyt kesken.	Vuosi perämiehenä.	Vuosi yliperämiehenä tai kolme vuotta perämiehenä.