

Petri Tuovila

# Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laiva- harjoitteluun

Opinnäytetyö  
Merenkulun koulutus

2018



**Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu**

<b>Tekijä/Tekijät</b>	<b>Tutkinto</b>	<b>Aika</b>
Petri Tuovila	Merikapteeni (AMK)	Tammikuu 2018
<b>Opinnäytetyön nimi</b>		
Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun		40 sivua 38 liitesivua
<b>Toimeksiantaja</b>		
Merenkulun Harjoittelumylly ry.		
<b>Ohjaaja</b>		
Lehtori Joni Hietakangas		
<b>Tiivistelmä</b>		
<p>Tämä opinnäytetyö käsittelee selvitysprosessia, jonka pohjalta päästiin rakentamaan kansipuolen uusille harjoittelijoille tiivis yleisopas merenkulun ohjatun laivaharjoittelun tueksi.</p> <p>Selvitys toteutettiin keräämällä pohjatietoa merenkulkuoppilaitoksien ja Harjoittelumyllyn saamista opiskelijapalautteista. Lähtötietojen tukena käytettiin aikaisempia tutkimuksia, jotka tukivat aihetta, mutta suoranaista aikaisempaa selvitystä aiheesta ei ole tehty.</p> <p>Lähtötietojen avulla toteutettiin kvalitatiivinen haastatteluselvitys, jossa haastateltiin useaa merenkulun ammattilaista ja harjoittelijaa heidän näkemyksistään aihealueista, joita oppaan tulisi käsitellä. Tämän lisäksi haastatteluja toteutettiin oppilaitosten harjoitteluvastaaville.</p> <p>Kaiken kerätyn materiaalin pohjalta rajattiin ne asiat, jotka oppaaseen tultaisiin sisällyttämään. Loppujen lopuksi kerättiin aineisto kasaan useista eri lähteistä yhdeksi tiiviiksi oppaaksi uusien harjoittelijoiden tueksi.</p>		
<b>Asiasanat</b>		
Harjoittelu, koulutus, valmistautuminen, kansipuoli, merenkulku		

Author (authors)	Degree	Time
Petri Tuovila	Bachelor of Marine Technology	January 2018
<b>Thesis Title</b>		
Guide to instructed onboard deck department training		40 pages 38 pages of appendices
<b>Commissioned by</b>		
Shipping Apprentice Mill		
<b>Supervisor</b>		
Joni Hietakangas		
<b>Abstract</b>		
<p>This thesis examines the process of making a guide to support new maritime trainees on the deck department.</p>		
<p>The thesis was carried out by collecting basic information about student feedback from maritime Colleges and the Shipping Apprentice Mill. Earlier theses were used to support the source data. No previous thesis has been carried out on this topic.</p>		
<p>With source data, qualitative interviews were made with many maritime professionals and trainees. They were interviewed about their views on the topic and what they think that the guide should include. In addition, interviews were carried out with trainee managers at educational institutions.</p>		
<p>Based on the collected material, selection was made, and all the valid data were added to the guide. All data that were kept were verified from a variety of different sources and put together into a concise guide to support new trainees.</p>		
<b>Keywords</b>		
practicing, education, preparation, deck department, shipping		

# SISÄLLYS

## TERMILUETTELO

1	JOHDANTO .....	7
2	HARJOITTELUJÄRJESTELMÄ .....	8
2.1	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi .....	8
2.2	Oppilaitokset .....	9
2.3	Merenkulun Harjoittelumylly ry .....	9
2.4	Varustamot .....	10
3	AIKAISEMPI TUTKIMUSMATERIAALI .....	10
3.1	Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun .....	11
3.2	Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa .....	12
3.3	Merenkulun ohjatun harjoittelun toteutus ja laatu järjestelmien toimivuus .....	13
3.4	Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulunkoulutuksen sisältöön tulevaisuudessa .....	14
3.5	HAKE-projekti .....	15
3.6	Mahdollisuuksien meri – 23 suositusta Suomen meriklusterin osaamisen kehittämiseksi .....	16
3.7	Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa .....	17
4	SELVITYKSEN TARKOITUS .....	18
4.1	Selvityksen päätarkoitus .....	18
4.2	Selvityksen toissijainen tarkoitus .....	18
4.3	Selvityksen käyttö .....	19
5	SELVITYKSEN TARVE, ONGELMAT JA AJANKOHTAISUUS .....	19
5.1	Selvityksen tarve ja ongelma .....	19
5.2	Selvityksen ajankohtaisuus .....	20
6	SELVITYSMENETELMÄ .....	21
6.1	Lähtötilanne .....	21

6.2	Lähtötiedot.....	21
6.3	Aikaisemman tutkimusmateriaalin käsittely .....	22
6.4	Haastattelut .....	22
6.5	Selvitystulosten keruu.....	23
7	TULOSTEN ANALYYSI.....	24
7.1	Aikaisemman tutkimusmateriaalin käsittely .....	24
7.2	Oppilaitoksen ja Harjoittelumyllyn palautteiden tulkinta .....	29
7.3	Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta .....	30
8	HARJOITTELIJAN OPAS .....	32
9	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA .....	34
9.1	Johtopäätökset .....	34
9.2	Selvitysongelman ratkaisu .....	35
9.3	Selvitysmenetelmän rajoitukset ja kehittäminen .....	36
9.4	Selvityksen tarjoama tieto ja niiden yleisyys .....	37
9.5	Selvityksen hyödyntäminen .....	37
9.6	Selvityksen tulevaisuus.....	38
	LÄHTEET.....	39
	LIITTEET	

Liite 1. Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun 2018

## TERMILUETTELO

**HAKE-projekti** selkeyttää ja parantaa uusien pätevyysvaatimuksien mukanaan tuomien säädösten yhteen sopivuutta ohjattuun laivaharjoitteluun ja sen mukaiseen koulutukseen.

**IMDG-koodi (International Maritime Dangerous Goods -koodi)** on merikuljetuksia koskeva vaarallisten aineiden kansainvälinen ohjeistus.

**IMO (International Maritime Organization)** on kansainvälinen merenkulkujärjestö, joka pyrkii ehkäisemään merien saastumisen, sekä kehittämään kansainvälistä merenkulun turvallisuutta.

**Kvalitatiivinen** on laadullinen tutkimusmuoto, jossa kohdehenkilöt ovat tarkkaan valittuja.

**Meriklusteri** tarkoitetaan merellisistä elinkeinoista koostuva kokonaisuutta.

**SOLAS (Safety of Life at Sea)** on IMO:n tekemä säännös, jolla pyritään turvaamaan ihmishenget merellä.

**STCW-yleissopimus (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)** IMO:n kansainvälinen yleissopimus merenkulkijoita koskevasta koulutuksesta, pätevyyskirjoista sekä vahdinpidosta.

**YT-pätevyys** on henkilön omaava pätevyyskirja, jolla hän osoittaa kykenevänsä työskentelemään kansi- ja konepuolella.

## 1 JOHDANTO

Vaikka koulu ja koululaivaharjoittelu tarjoakin hyvän pohjan ennen harjoitteluun lähtemistä, se ei välttämättä ole kaikille riittävä. Tämän opinnäytetyön selvitystyön lähtötilanne pohjautuu harjoittelijan henkilökohtaiseen kokemukseen ohjatusta laivaharjoittelusta ja sen puutteista. Se loi tarpeen tehdä tilanteen parantamiseksi jotain.

Alkuseelvitystyön jälkeen todettiin, ettei uusille harjoittelijoille ole tarjolla opasta ohjatun laivaharjoittelun tueksi. Tilannetta lähdettiin ratkaisemaan sopimalla toimeksiannosta Harjoittelumyllyn kanssa. Tavoitteena oli toteuttaa opas, jonka avulla harjoittelijat löytävät mahdollisimman paljon tietoa samasta lähteestä ja joka toivottavasti tulee auttamaan heitä koko harjoittelujakson ajan.

Selvitys perustuu täysin niiden asioiden rajaamiseen, mitä haluttiin tähän kyseiseen oppaaseen sisällyttää. Haastatteluja toteutettiin useille eri henkilöille, jotka toimivat merenkulun ammatissa, koulutuspuolella sekä harjoittelijoina. Tämän lisäksi käytiin lävitse useita opiskelijapalautteita ja aikaisempaa selvitystä tukevaa tutkimusmateriaalia. Näiden pohjalta rajautuivat ne asiat, jotka oli tärkeitä tuoda esille oppaassa. Lopputuloksena on kattava, maanläheinen ja helposti ymmärrettävä opas, joka antaa hyvän yleiskuvan harjoittelun sisällään pitämistä asioista, kuitenkin menemättä liian yksityiskohtaisiin asioihin. Itse opinnäytetyö rakentuu oppaan teko selvitysprosessista ja sen sisällön pohdinnasta. Opinnäytetyön liitteenä valmis opas.

## 2 HARJOITTELUJÄRJESTELMÄ

Suomen harjoittelujärjestelmä rakentuu STCW:n asettamien standardien mukaisesti. Suomalaisten merenkulkuoppilaitosten, kuten ammattikoulujen ja ammattikorkeakoulujen opetussuunnitelmat ovat luotuja STCW:n kansainvälisen yleissopimuksen mukaisesti (STCW-2010). Harjoittelujen tarkoitus on kerätä riittävä valmius ammatissa toimimiseen, sekä kerryttämään päiviä pätevyyskirjoja varten, kuten kansi- tai konevahtimieskirjoja (STCW II/4, III/4). IMO vastaa STCW:n pätevyyksien standardisoinnista. Suomen merenkulun harjoittelujärjestelmään kuuluvat ne kaikki osapuolet, jotka toimivat uusien merenkulun ammattilaisten kouluttamisen hyväksi. Näihin voidaan lukea merenkulunoppilaitokset, Merenkulun Harjoittelumyly, varustamot sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Seuraavissa osioissa hieman tarkemmin jokaisesta harjoittelujärjestelmän osapuolesta.

### 2.1 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi aloitti toimintansa 2010. Sen tehtävänä on ylläpitää liikenteen turvallisuusmääräyksiä Suomessa niin maalla, merellä ja ilmassa. Tukenaan Trafi käyttää kansainvälisiä yleissopimuksia. Tämän lisäksi se huolehtii muun muassa pätevyysvaatimuksista, katsastuksista, rekisteröinneistä ja sertifikaateista. (Trafi 2018).

Kuvaus Trafien (2018) pätevyysvaatimuksista koskien kansimiehistön pätevyyskirjoja: Vahtimies (STCW II/4 & III/4) ja Vahtimies, kansi (STCW II/4). Lisäksi kansipäälylystöstä Vahtiperämies (STCW II/1).

Vahtimies, kansi -pätevyyskirjan (STCW II/4) saaminen edellyttää

- vähintään 16 vuoden ikää
- kansiosaston vahtimiehen koulutusta
- 2 kuukautta hyväksytyä ohjattua laivaharjoittelua (bruttovetoisuus vähintään 500)

Vahtimiehen nk. yleistoimipätevyyskirjan (yt) (STCW II/4 & III/4) saaminen edellyttää

- vähintään 16 vuoden ikää
- vahtimiehen koulutusta



- yhteensä 4 kuukautta ohjattua harjoittelua, josta puolet kansi-osastolla (bruttovetoisuus vähintään 500) ja puolet koneosastolla (Koneteho vähintään 750 kilowattia)

Vahtiperämiehenkirjan (STCW II/1) saaminen edellyttää

- vähintään 18 vuoden ikää
- vahtiperämiehen koulutus
- vähintään 12 kuukautta ohjattua harjoittelua kansainvälisen liikenteen aluksella tai meripalvelua vähintään 36 kuukautta kansi-osastolla (bruttovetoisuus vähintään 500)

Itse harjoittelun aikana harjoittelijoita koskee myös Suomen kansallinen lainsäädäntö, jonka noudattaminen on myöskin välttämätöntä harjoittelun onnistumisen kannalta. Pohjana työskentelylle pidetään Merityöaikalakia (Finlex 9.4.1976/296) ja Työturvallisuuslakia (Finlex 23.8.2002/738). Näiden kahden noudattaminen on erityisen tärkeää. Lisäksi kansainvälisiä sopimuksia täydentämässä pidetään lakia ”Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä” (Finlex 21.2.2013/166).

## 2.2 Oppilaitokset

Oppilaitoksia Suomessa ovat ammattikorkeakoulu (AMK) ja toisen asteen koulutut eli ammattioppilaitokset. Näistä molemmista harjoittelijat lähtevät hakemaan praktiikkaa vahtimiestasolla ja vahtiperämiestasolla. Koulutusta järjestetään Kotkassa, Raumalla, Maarianhaminassa ja Turussa. Oppilaitosten opetussuunnitelmat ovat STCW:n standardien mukaisia. Oppilaitokset auttavat harjoittelumyllyn kanssa uusia harjoittelijoita saamaan ensimmäisen harjoittelupaikkansa, jonka jälkeen harjoitteluihin lähtemisestä tulee itsenäisempää. Oppilaitokset huolehtivat perusammattitaidon antamisesta opiskelijoille ennen harjoittelua ja myös antavat tukiverkon harjoitteluun, sekä huolehtivat lupa-, sopimus- ja vastuuasioista opiskelijan puolesta. (Kangasalusta, Lakso 2017, 11-12).

## 2.3 Merenkulun Harjoittelumylly ry.

Merenkulun Harjoittelumylly ry. aloitti toimintansa vuonna 2012. Sen tehtävänä on koordinoita ja jakaa Suomen kauppalaivaston harjoittelupaikat tasapuolisesti merenkulkualan oppilaitoksille ja opiskelijoille. Harjoittelumylly pe-

rustettiin merenkulkualan tueksi Suomen varustamoiden ja oppilaitosten yhteistyönä. Harjoittelumyllyn toimintaa ylläpitää Suomen Varustamot ry. (Suomen Varustamot ry. 2017.)

Harjoittelumyllyn tehtävänä on toimia linkkinä merenkulkuoppilaitosten ja varustamoiden välillä. Sen lisäksi, että Harjoittelumylly jakaa harjoittelupaikkoja, se informoi oppilaitoksia ja varustamoita merenkulkualan harjoittelutilanteesta. Harjoittelumylly on aktiivisesti yhteydessä oppilaitoksiin ja varustamoihin ja näin ollen pyrkii varmistamaan harjoittelupaikkojen riittävyuden ja tasapuolisen jakautumisen. (Suomen Varustamot ry. 2017.)

Suomessa harjoittelupaikkojen hakeminen toteutuu pääsääntöisesti Harjoittelumyllyn verkkosivujen kautta täytettävällä lomakkeella, harjoittelijan toiveet huomioon ottaen.

## **2.4 Varustamot**

Varustamot ovat yrityksiä, jotka omistavat kauppamerenkulussa käytettäviä aluksia. Varustamoiden ja Merenkulun Harjoittelumyllyn yhteistyön tuloksena pystytään tarjoamaan merenkulun harjoittelijoille harjoittelupaikkoja, missä suorittaa ohjattua laivaharjoittelua.

Suomessa toimii Suomen Varustamot ry., jonka tehtävänä on valvoa suomalaisten varustamojen etuja elinkeino- ja työmarkkinapolitiikassa. Se on aloittanut toimintansa 1917. Suomen Varustamoiden ja merenkulkualan oppilaitosten yhteistyönä perustettiin Harjoittelumylly, jonka toimintaa myöskin Suomen varustamot ylläpitää. (Suomen Varustamot ry. 2017.)

## **3 AIKAISEMPI TUTKIMUSMATERIAALI**

Tässä kappaleessa käsitellään aikaisempia aiheeseen liittyviä tutkimuksia. Suoranaisesti aikaisempaa tutkimusta tai selvitystä aiheesta ei ole tehty. Aineistoa joka tukee aihetta, on olemassa. Näiden seuraavien tutkimusten sisältämä tieto auttoi rajaamaan tärkeitä asioita toteutettaviin kvalitatiivisiin haastatteluihin, sekä rajaamaan tärkeitä asioita oppaaseen.

### 3.1 Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun

Ilkka Suortin (2012) tekemässä merikapteeni linjan opinnäytetyössä nimeltä: ”Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun” hän tutkii Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelijoiden henkilökohtaista valmistautumista ohjattuun laivaharjoitteluun.

Suortin opinnäytetyön kyselyn taustana on käytetty STCW–yleissopimusta, minkä pohjalta harjoittelujärjestelmä on luotu. Tämän lisäksi hänen työssään on käytetty aikaisempia teoriaa tukevia tutkimuksia, joista osaa myös tässä opinnäytetyön selvitystyössä on käytetty: ”Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa” (Hahtonen & Järvenranta 2000), ”Merenkulun ohjatun harjoittelun toteutus ja laatujärjestelmien toimivuus” (Karkama 2002), ”Merenkulualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet” (Anttila & Salmenhaara 2011) ja ”Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulunkoulutuksen sisältöön tulevaisuudessa” (Hämäläinen 2012).

Suortti pyrkii selvittämään opinnäytetyössään opiskelijoiden harjoittelukirjan ja koulun antaman ohjeistuksen riittävyttä onnistuneeseen harjoitteluun. Tämän lisäksi hän pyrkii selvittämään opiskelijoiden tietoutta heitä koskevista STCW–yleissopimuksen asettamista vaatimuksista, sekä muita harjoittelijan henkilökohtaiseen valmistautumiseen vaikuttavia asioita ennen ja jälkeen harjoittelun. (Suortti 2012, 23-24.) Suortti keräsi aineiston opinnäytetyöhönsä käyttämällä kyselylomaketta, jossa hän pyysi opiskelijoita vastaamaan kirjallisiin ja numeerollisiin kysymyksiin.

Suortti sai tutkimuksessaan selville, että merikapteeniharjoittelijoilla on puutteita valmistautumisessaan harjoitteluun. Tutkimuksessa selvisi, että harjoittelijat pitävät valmistautumista harjoitteluun vaikeana, koska harjoittelut suoritetaan lähes poikkeuksetta työsuhteessa. Hän myöskin selvitti, että opiskelijoilla on vähän tietoa harjoitteluun liittyvistä ohjeistuksista ja perehdytys harjoitteluun on puutteellista. Suortti toi myöskin esiin, että yhteistyö ja kommunikaatio harjoittelun osapuolien välillä on puutteellista. (Suortti 2012, 47-51.)

### 3.2 Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa

Kaj Hahtosen ja Ari Järvenrannan (2000) tekemässä tutkimuksessa nimeltä ”Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa” käsitellään ammattikorkeakoulujen harjoitteluiden tilaa. Seuraavissa kappaleissa tärkeimmät asiat heidän näkemyksestään viitaten tähän opinnäytetyöhön.

Aineiston tutkimukseensa he keräsivät tekemällä haastatteluita ja kyselyitä eri oppilaitoksille ja varustamojen päällystöille. He saivat suhteellisen hyvän otannan kyselyihinsä ja haastatteluihinsa. Yhteensä 66 Kymenlaakson ja Satakunnan ammattikorkeakoulun opiskelijaa vastasi kyselyihin ja 33 päällystön jäsentä laivoilta. Haastatteluja he tekivät opetusministeriön edustajalle, parin ammattikorkeakoulun edustajille, sekä neljälle varustamoiden edustajille. (Hahtonen & Järvenranta 2000.)

Tutkimuksessaan he pääsivät johtopäätökseen, että harjoittelijoiden, kuten myös varustamojen tietotaso vaatii parannusta harjoittelun osalta. Tällä he tarkoittivat sitä, että harjoittelun tulisi tukeutua enemmän STCW–yleissopimuksen vaatimuksiin. Tarkemmin sanottuna vaadittiin harjoitteluohjeistuksen kehittämistä sekä säädösperustan parempaa tuntemista. (Hahtonen & Järvenranta 2000, 65.)

He korostavat tutkimuksessaan, kuinka ohjatun laivaharjoittelun osapuolilla tulisi olla selkeät ohjeet harjoittelun toteuttamiseksi sekä parempi tietämys vastuista, tehtävistä ja harjoittelun tuomista velvoitteista. Lisäksi he halusivat tuoda esiin opiskelijoiden oman vastuun oppimisestaan ja sen tärkeydestä. He toivovat, että ohjeistuksessa tulisi olla tietoja suoritetuista opinnoista, edellisistä harjoittelupaikoista, koulutuksesta, suositeltavista tehtävistä ja harjoittelun tavoitteista. Tämän lisäksi opiskelijoiden olisi hyvä antaa enemmän näyttöä osaamisestaan ja heille olisi hyvä tarkentaa harjoittelukirjan merkitystä ja käyttötarkoitusta. Harjoittelujärjestelmän pitäisi heidän mukaansa perustua suoritettuihin teoriaopintoihin ja opiskelijoilla tulisi olla paremmin tiedossa heidän tehtäväalueensa ja tavoitteensa. (Hahtonen & Järvenranta 2000, 65.)

Hahtonen ja Järvenranta pyrkivät tutkimuksessaan myöskin antamaan vastauksen näihin edellä mainittuihin ongelmiin. He ovat sitä mieltä, että harjoitteluun liittyvistä asioista tulisi koota opas harjoittelijoiden ja laivan henkilöstön tueksi. He myöskin toivovat, että harjoittelukirja tulisi olla suomen- ja englanninkielinen. He toivovat, että ammattikorkeakoulut käyttäisivät yhtenäistä harjoittelukirjaa. Itse harjoittelun järjestämisen he toivovat toteutuvan siltatehtävissä 2. vuoden opintojen jälkeen. Tämän lisäksi he ehdottavat harjoittelujakson pitämistä lukukausien keskellä. He korostavat, että yhteistyötä tulisi parantaa eri oppilaitosten välillä laivaharjoittelupaikkojen käytön tehostamiseksi. He myöskin toivovat, että järjestelmää tulisi kehittää siihen suuntaan, että harjoittelijoille tulisi maksamaan jotain korvausta tehdystä työstä ja että varus-tamot olisivat sitoutuneempia harjoitteluun käytännön tasolla ja tukisivat sitä myöskin taloudellisesti. (Hahtonen & Järvenranta 2000, 66.)

### **3.3 Merenkulun ohjatun harjoittelun toteutus ja laatu-järjestelmien toimivuus**

Markku Karkaman (2002) teettämässä tutkimusselvityksessä hän ottaa selvää merenkulun ohjatun laivaharjoittelun toteutuksesta ja sen laatu-järjestelmän toimivuudesta. Tutkimuksen on julkaissut Opetushallitus. Aineiston hän on koonnut haastatteluista, kyselyistä ja muista harjoitteluun liittyvistä dokumenteista, kuten 165 opiskelijan haastatteluista, 81 kyselyvastauksesta opiskelijoilta, 54 kyselyvastauksesta laivojen harjoitteluvastaavilta, sekä yhteensä viiden henkilön haastatteluista kolmesta merenkulkualan ammattiopistosta ja kolmelta ammattikorkeakoulun harjoitteluvastaavalta. (Karkama 2002.)

Karkaman selvityksessä suurimmiksi epäkohdiksi nousivat: 1) palautejärjestelmän puutteellisuus, 2) laadunhallinnan paikoittainen vaillinaisuus ja dokumentoimattomuus, 3) harjoittelun laadun epätasaisuus sekä 4) koulutusyksiköiden rajalliset mahdollisuudet valvoa ja ohjata harjoittelun laatua aluksilla (Karkama 2002). Seuraavaksi vähän tarkemmin, mitä hän tarkoitti näillä epäkohdilla.

Noin puolet opiskelijoista oli sitä mieltä, että harjoitteluissa keskitytään väärin asioihin. He myös kokivat, ettei heillä ole suoranaista mahdollisuutta vaikuttaa harjoittelun kehitykseen. Heille onkin annettu mahdollisuus antaa palautetta,

vaikkei heille ole annettu neuvoja sen antamiseen. Ongelma-alueet, joita harjoittelijat ovat kohdanneet yleisesti aluksilla, ovat olleet erityisesti sopeutuminen laivakulttuuriin ja opastus oman oppimisvastuun ottamiseen. Puolestaan merikapteeniopiskelijoiden mielestä suurimmaksi ongelmaksi on koettu puutteellisuus opetuksen tasossa koskien lastinkäsittelyä, viestitystä, hätätilanteen osaamisesta ja työssä käytettävän englannin kielen osaamista. Opiskelijoiden mielestä harjoittelun ohjauksessa on paljon eroja. (Karkama 2002, 99–105.)

Puolestaan koulutusyksiköiden harjoitteluvastaavien näkökulmasta suurin ongelma mitä he ovat kohdanneet on, että harjoittelijalta jää kokonaan kokematta joitakin alustyyppisiä. Heidän mukaansa he ovat korostaneet opiskelijoille ennen harjoitteluun lähtemistä vastuun ottamista omasta oppimisestaan, toisin kuin mitä opiskelijat sanovat. Heidän mukaansa koululaivoilla voidaan taata riittävä valmiustaso ohjattuun laivaharjoitteluun ja myös arvioida osaamista, sekä järjestää näyttöjä. Kuitenkin puutteita ilmenee koululaivoillakin, koska muun muassa lastitoimintoja ei voida harjoittaa. Koulutusyksiköillä ei kuitenkaan ollut kehittämissuunnitelmia tai -näkömymiä harjoitusjärjestelmästä dokumentoituina. (Karkama 2002, 99–105.)

Harjoitteluvastaavat aluksilla puolestaan olivat yhdessä harjoittelijoiden kanssa sitä mieltä, että englannin kielen osaamisen alueet ja hätätilannetoiminta ovat ongelmallisimpia osa-alueita aluksella. Harjoitteluvastaavat ovat kuitenkin suurimmaksi osaksi tyytyväisiä palkkiojärjestelmään, tosin palkkio voisi heidän mielestään olla suurempi ja välillä se kohdistuu väärälle henkilölle. Osa myöskin koki, että laivojen aikataulut haittaavat harjoittelijoiden ohjaamista. Harjoitteluvastaavat kuitenkin toivovat, että ennakkotietoja ja -tietoja vietäisiin pitemmälle, ennen kuin harjoittelijat tulisivat harjoitteluun. (Karkama 2002, 99–105.)

### **3.4 Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulun koulutuksen sisältöön tulevaisuudessa**

Johanna Hämäläinen (2012) tutkii opinnäytetyössään merenkulun tulevaisuuden trendejä ja niiden muovautumista tulevaisuuden mukana ja vaikutusta tulevaisuuden merenkulun koulutukseen. Tutkimuksen hän suoritti tekemällä

kaksiosaisen Delfoin-menetelmällä toteutetun haastattelututkimuksen pienelle osalle asiantuntijoita.

Hämäläinen pääsi tutkimuksessaan tuloksiin, joissa hänen mielestään koulutusta tulee hidastamaan talous, koululaitosten määrä, koulutusrakenne, sekä oppimisen ja opetuksen laatu. Hän mielestään koulutuksen laatu tulevaisuudessa tulisi perustua koulutuksen ajantasaiseen sisältöön. Hänen mielestään uusimmat trendit siirtyisivät tehokkaasti opiskelijoille hyödyksi, jos oppilaitokset pysyvät eri sektorien yhteistyöhankkeissa ja verkostoituisivat myös kansainvälisesti. Hämäläisen mukaan ohjatun laivaharjoittelun merkitys ei ole vähenemässä ja sitä pitäisi ehostaa modernien opetusmetodien avulla. Hän toivoo myös, että merenkulun eri sektorit olisivat tehokkaammin mukana ohjatussa laivaharjoittelussa. (Hämäläinen 2012, 86–88.)

Hämäläinen uskoo, että oppilaitosten yhteistyöllä voitaisiin saada hallintaan tietoteknisten sovellusten käyttö, kielten osaamisen koulutus, työssä jaksaminen sekä informaatiotulva. Hän uskoo, että opiskelijoiden palautteet ja kursien suosiot näyttävät, mihin koulutus on suuntautumassa. Hänen mielestään tulevaisuudessa koulutuksessa tulisi keskittyä luomaan oppilaille muutoksiin mukautuvaista asennetta, tiedonjanoa sekä tulevaisuussuuntautuneisuutta. (Hämäläinen 2012, 89–90.)

### **3.5 HAKE-projekti**

Hake-projekti on opetushallituksen tilaama työ ja se on toteutettu yhteistyössä ammatti-instituutti Axxellin ja Länsirannikon koulutus Oy WinNovan Rauman kanssa (2015). Projektin tarkoituksena oli kokonaisvaltaisesti selkeyttää ja parantaa uusien pätevyysvaatimusten mukanaan tuomien säädösten yhteen sopivuutta ohjattuun laivaharjoitteluun ja sen mukaiseen koulutukseen. Projektissa päästiin tuloksiin, joista hyötyivät kaikki ohjatun laivaharjoittelun parissa toimivat osapuolet. (HAKE 2015).

### **3.6 Mahdollisuuksien meri – 23 suositusta Suomen meriklusterin osaamisen kehittämiseksi**

Tämän tutkimus työn on tehnyt Tomi Oravasaari, Juho-Matti Paavola ja Jussi Nissilä (2015) Kotkassa Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa. Tutkimuksessaan he ovat haastatelleet useita eri merenkulkualan osaajia ja selvittäneet merenkulkualan tämän hetkistä osaamista ja sen kehittämisen tarpeita eri aloilta. Tutkimus tulosten pohjalta ryhmä loi 23 suositusta meriklusterin kehittämiseksi. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015).

Suomen meriklusterilla tarkoitetaan merellisistä elinkeinoista koostuva kokonaisuutta (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 13). Tutkimuksessaan he lähetevät selvittämään kehitystarpeita viiden pääkohdan kautta, jotka ovat monialainen osaaminen ja oppiminen työssä, kansainvälisyys, kieli- ja kulttuuriosaaminen, merenkulkutalouden ja merisektorin kaupallinen osaaminen, merioikeuden osaaminen ja digitalisaatio ja automatisaatio (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015). Seuraavat kappaleet ovat lyhyitä yhteenvetoja jokaisen pääkohdan sisällöstä.

Monialainen osaaminen ja oppiminen työssä kuvastaa henkilön moninaista osaamista ja tietämystä kaikilta eri meriklusterinaloilta. Kaikilla aloilla korostui se, että osaaminen alalta syntyy vasta käytännön työtehtävissä. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 37.)

Kansainvälisyys, kieli- ja kulttuuriosaaminen. Koska kilpailu on kovaa merenkulkualoilla, niin kärjessä pysyminen edellyttää sitä, että kerrytetään työkokemusta ulkomailla ja sitä kautta saadaan uusia yhteistyöverkostoja, sekä ideoita. Tässä osa-alueessa korostui koulutuksen lähtökohtainen tarkoitus valmistaa henkilöt kansainvälisiin tehtäviin. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 45-46.)

Merenkulkutalouden ja merisektorin kaupallinen osaaminen kuvastaa tarvetta ymmärtää entistä tarkemmin koko logistiikkaketju ja eri toimijoiden tarpeet ja tehtävät eri vaiheissa. Tässä korostuu tarve ymmärtää asiakkaan tarpeita entistä paremmin jokaisella meriklusterin osa-alueella. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 51-52.)



Merioikeuden osaaminen on tärkeä meriklusterin osa-alue, jossa tällä hetkellä on Suomessa aivan liian vähän osaamista. Tämä heijastuu suoraan myöskin koulutuksen tasoon ja uusien alalle pyrkivien henkilöiden tietämyksestä oikeudesta. Tarvetta on erityisesti säätelyn perustason ymmärtämiselle, että syvälliselle merioikeuden erityisosaamiselle vaativien oikeudellisten kysymysten ratkaisemiseksi kaikkien toimijoiden keskuudessa. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 59.)

Digitalisaatio ja automatisaatio. Tietotekniikan hallitseminen on tärkeää myöskin merialoilla ja siksi sen olisi hyvä olla myös oleellinen osa koulutusta. On tärkeää, että kaikki alalla toimivat pystyvät toimimaan muuttuvissa teknologiaympäristöissä. Tämä voi olla mahdollisuus Suomen viennille. Tietotekniset ratkaisut ja vaihtoehdot yleistyvät kiihtyvällä vauhdilla ja siksi onkin tärkeää korostaa sen osaamisen merkitystä. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 66-67.)

Tulosten yhteenvedossa he päätyivät siihen tulokseen, että Suomen meriklusterin kehittämisessä tulisi ottaa entistä kokonaisvaltaisempi näkökulma. Koska eri toiminnot ovat sidoksissa toisiinsa, tulisi kehittämistä katsoa jatkossa entistä tarkemmin kokonaisuutena. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 77.)

### **3.7 Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa**

Jari Virtanen tutkii opinnäytetyössään (2015) vahtiperämiesten koulutuksen toteutumista ja pyrkii löytämään sen epäkohtia ja tuomaan esille parannusehdotuksia tekemiensä haastattelujen pohjalta. Haastatteluja hän teki yhteensä kymmenelle eri merenkulkualan henkilölle. Haastattelu aiheiksi hän oli valinnut kymmenen eri aihetta koskien koulutuksen toteutumista Suomessa. (Virtanen 2015, 14.)

Haastattelun aiheina hänellä olivat uuden koulutusohjelman mukainen harjoittelun toteutuminen, harjoittelun laatu, erilaisen harjoittelun hyväksyminen, kurssien hyväksyminen, kadettijärjestelmä, harjoittelumylytoiminta, nuorten

harjoittelu ja työskenteleminen, YT-pätevyyksiin tarvittava harjoittelu, ammattikoulutuksen rahoitusmalli sekä ammattikoulutuksen ja ammattikorkeakoulutuksen jako (Virtanen 2015,16-40). Haastatteluista hän sai paljon parannusehdotuksia koulutusjärjestelmän ja harjoittelun parantamiseksi. Tosin hän huomasi haastatteluidensa pohjalta, että tietoa ei ole riittävästi tarjolla ja tästä syystä osa toimijoista kaipasi konkreettista lisätietoa haastatteluaihealueiden osalta. Tutkimuksensa pohjalta hän pääsi siihen johtopäätökseen, että yhteistyö eri toimijoiden välillä on vieläkin puutteellista ja sitä tulisi lisätä koulutuksen parantamiseksi. (Virtanen 2015, 40-44.)

## **4 SELVITYKSEN TARKOITUS**

### **4.1 Selvityksen päätarkoitus**

Selvityksellä oli tarkoitus selvittää haastattelujen ja muun kirjatun aineiston kautta, mitä uusien ohjattuun laivaharjoitteluun lähtevien henkilöiden olisi hyvä tietää ja osata, jo ennen kuin he lähtevät ensimmäiseen harjoitteluun.

Kerätystä ja analysoidusta materiaalista luotiin opas, joka tukee harjoittelijaa koko harjoittelun ajan ja valmistaa hänet harjoitteluun, sekä siellä olemiseen. Opas sisältää tietoa mm. harjoittelijaa koskevista oikeuksista, yleisistä käytännöistä aluksella ja sen työajoista, työkulttuurista sekä muutamia merimiestäitoa virkistäviä ohjeita.

### **4.2 Selvityksen toissijainen tarkoitus**

Opas voi auttaa harjoitteluvastaavia heidän työssään. Nyt he voisivat olla varmoja siitä, että peruskäytännöistä aluksella on ollut tietoa tarjolla harjoittelijoille. Selvitys voi myös edesauttaa merenkulkuoppilaitoksia suunnittelemaan opetussuunnitelmansa sen mukaisesti, että tietyt tärkeinä pidetyt aihealueet tulevat käsiteltyä ennen harjoittelijan ensimmäistä ohjattua laivaharjoittelua.

### 4.3 Selvityksen käyttö

Selvityksessä kerättyä tietoa käytettiin osana kokonaisuutta, mikä rakentui haastatteluista, sekä aiemmin kerätystä tiedoista, kuten merilaista, harjoitteluoppaista, kirjallisuudesta ja muista aiheita käsittelevistä tutkimuksista.

Kaikesta kerätystä materiaalista valmistui tarkan analysoinnin jälkeen tiivis, mutta kattava opas harjoittelijalle. Selvityksen ansioista rajattiin asiat, jotka oikeasti olivat tärkeitä sisällyttää oppaaseen.

## 5 SELVITYKSEN TARVE, ONGELMAT JA AJANKOHTAISUUS

### 5.1 Selvityksen tarve ja ongelma

Selvitysongelma opinnäytetyölle on, että uusille merenkulkualan kansiharjoittelijoille tarjotaan liian vähän tietoa siitä, miten ohjattu harjoittelu tulee oikeasti suorittaa, miten siihen tulee valmistautua ja mitä siltä odottaa. Tämä harjoittelijoiden epätietoisuus vaikuttaa myös negatiivisesti laivahenkilökunnan tyytyväisyyteen harjoittelijoista.

Selvitykselle ja sen kautta rakentuvalla oppaalla on selvästi ollut jo pitemmän aikaa tarve. Tarve ilmenee jo siinä, ettei ohjattuun laivaharjoitteluun lähteville opiskelijoille ole aiemmin ollut mitään suoranaista opasta aiheesta. Kaikki aikaisempi opastus on ollut lähinnä irtonaista tietoa sieltä täältä, vaikkakin siihen on tullut parannuksia vuosien varrella. Tämän lisäksi useammassa tätä opinnäytetyötä tukevassa tutkimuksessa sanotaankin, että tarvetta olisi oppaalle (Aikaisempi tutkimusmateriaali 3). Tämä viittasi suurista puutteista ohjattuun laivaharjoitteluun lähtevien henkilöiden valmiuksista suoriutua harjoittelusta, koska heillä ei joko ole tietoa yksinkertaisista tärkeistä asioista tai uskallusta kysyä niistä, ennen kuin on liian myöhäistä. Tämä aiheuttaa ongelmia niin laivan päällä toimivalle harjoitteluvastaavalle niin kuin myös harjoittelijalle itselleen.

Jo lähtötietoja kerätessä kävi selvästi ilmi, että uusien harjoittelijoiden pohjatiedot aluksen työkultuurista eivät ole missään määrin tuttuja. Uusien harjoit-

telijoiden pohjatiedot perustuvat hyvin pitkälti työtehtäviin, joita aluksella mahdollisesti suoritetaan, mutta kaikki muu tieto hierarkiasta, työajoista ja omista velvollisuuksista on ollut hyvin puutteellista

Selvityksen kautta on tarkoitus tehdä selväksi harjoittelijalle ne valmistavat asiat, joita hänen kannattaa ottaa huomioon ennen harjoitteluun lähtöä, ilman että harjoitteluvastaavan tarvitsee niistä erikseen mainita tai harjoittelija saapuu laivalle puutteellisin tiedoin tai varustein. Loppuen lopuksi jokaista harjoittelijaa koskee lähes samat alkuvalmistelut. Näitä valmisteltavia asioita on mahdollisesti keliolosuhteet huomioon ottaen työvarustuksen mukaan ottaminen, turvakengät, sekä passin ja lääkärin todistuksen voimassaolon tarkastaminen.

Selvitystarpeen lisähyötyä voidaan myös perustella sillä, että se voi helpottaa harjoitteluvastaavia niin laivalla kuin koulussa heidän työssään. Selvityksen pohjalta valmistuvan oppaan ansiosta he voivat luottaa siihen, että uusille harjoittelijoille on tarjottu tietoa jo etukäteen yleisistä asioista laivasta työympäristönä ja sen työkuultuurista. He voivat myös jakaa sen kaikille jo perehdytystilaisuudessa ennen ensimmäistä ohjattua laivaharjoittelua. Tämän lisäksi merenkulkuoppilaitokset voivat hyötyä selvityksestä suunnitellessaan seuraavia opintosuunnitelmia. Tämä mahdollisesti auttaa laittamaan tiettyjä kursseja tärkeysjärjestykseen sen mukaan, mistä olisi opiskelijan kannalta eniten hyötyä.

## **5.2 Selvityksen ajankohtaisuus**

Selvitys olisi voitu toteuttaa kauan aikaa sitten, koska tarvetta oppaalle on selvästi ollut jo pitemmän ajan ja se käy selväksi jo aikaisemmista selvitystä tukevista tutkimuksista (Aikaisempi tutkimusmateriaali 3). Niin pitkään kuin on harjoittelijoita ollut laivoilla, on myös varmasti ollut harjoittelijoita, jotka ovat toivoneet jotain tukeaa valmistautumiseensa, muistin virkistämiseen sekä tietoa omista oikeuksistaan. Selvityksen pohjalta tehtävä opas ohjattuun laivaharjoitteluun lähteville harjoittelijoille olisi pitänyt tehdä jo kauan aikaa sitten. Tämän ajankohtaisuutta tukee myös laivojen sekamiehityksen yleistymisen, jossa tiedon saannin ja sujuvan kommunikoinnin kynnys kasvaa.

## **6 SELVITYSMENETELMÄ**

Seuraavissa kappaleissa käydään läpi jokainen selvityksen vaihe lähtötilanteesta tulosten keräämiseen asti. Tarkempi aineiston analyysi tulee myöhemmissä kappaleissa.

### **6.1 Lähtötilanne**

Selvityksen tarve perustui tilanteeseen, jossa harjoittelijan henkilökohtainen kokemus ohjatuista laivaharjoittelusta ja sen puitteista loi tarpeen tehdä asialle jotain. Tämän pohjalta heräsi tarve saada parempaa tietoa harjoittelusta ja sen kulusta, sekä tukea ennen harjoittelua ja sen aikana. Ratkaisu tähän selvitystarpeeseen oli kerätä tietoa useista eri lähteistä ennen harjoittelun alkua, sekä ottaa mukaan kirjallista tietoa asioiden kertaamista varten tarpeen tullen. Tämä kaikki turha vaiva sai aikaan lähteä toteuttamaan opinnäytetyötä, sekä luomaan opasta harjoittelun tueksi.

### **6.2 Lähtötiedot**

Lähdettäessä selvittämään harjoittelijoiden opastuksen tilaa tällä hetkellä ensimmäinen askel oli lähestyä aiheen kanssa Merenkulun Harjoittelumyllyä sekä Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulua. Heidän kanssaan todettiin, ettei harjoittelijoille ole tarjolla opasta ohjatun laivaharjoittelun tueksi ja sovittiin oppaan toteuttamisesta. Tämän yhteydessä toteutettiin myös haastattelu Harjoittelumyllyn kanssa aiheesta. Heidän kautta saatiin runsaasti tietoa ohjattuja laivaharjoitteluita koskevista palautteista. Lisäksi merenkulkuoppilaitokset tarjoutuivat antamaan heidän saamiaan oppilaspalautteita käyttöön. Näin saadut oppilaspalautteet käytiin läpi, sekä niistä tehtiin muistiinpanoja myöhemmin toteutettavia kvalitatiivisia haastatteluja varten, jotka oli määrä toteuttaa laivan kansihenkilökunnalle ja harjoittelijoille. Tämän lisäksi selvityksen ongelmaa tarkennettiin käymällä läpi aiemmin tehtyjä aihetta tukevia tutkimuksia, josta lisää seuraavassa kappaleessa.

### 6.3 Aikaisemman tutkimusmateriaalin käsittely

Seuraava vaihe selvityksessä oli aikaisemman tutkimusmateriaalin käsittely, jonka läpikäynnistä on tiivis läpileikkaus aiemmassa osiossa 2 (Aikaisempi tutkimusmateriaali 2), sekä niiden analysointi osiossa 7.1 (Aikaisemman tutkimusmateriaalin käsittely 7.1). Aiemman tutkimusmateriaalin yhteydessä tehtiin muistiinpanoja, sekä haettiin yhtäläisyyksiä jo kerättyyn opiskelijapalautte aineistoon. Tämän kaiken materiaalin pohjalta ruvettiin valmistelevaan kvalitatiivisen haastattelun toteuttamista laivaliikenteessä toimiville kansipuolen henkilöille ja harjoittelijoille.

### 6.4 Haastattelut

Muistiinpanojen ja kerätyn aineiston pohjalta haastateltiin yhteensä viittätoista vakituisesti laivalla toimivaa kansipuolen henkilöä, jotka myös toimivat aktiivisesti harjoittelijoiden kanssa. Heidän joukkoonsa kuului muun muassa päälliköitä, puosuja ja perämiehiä. Koska kyseessä oli kvalitatiivisesti toteutettava selvitys, jokainen kansipuolen rooli oli edustettuna haastatteluissa.

Haastattelussa lähestyttiin näitä kansipuolen henkilöitä avoimella kysymyksellä, missä he saivat omin sanoin kertoa, mihin he toivoisivat uusien harjoittelijoiden panostavan tulevaisuudessa ja mitkä ovat sellaisia asioita, joita pitäisi koulutuksessa parantaa. Tähän ydinkysymykseen he pääsivät vastaamaan omien tuntemuksiensa mukaan parhaimmalla mahdollisella tavalla, jonka jälkeen saadun vastauksen pohjalta esitettiin tarkentavia kysymyksiä viitaten aiemmin kerättyyn lähtöaineistoon.

Yksi heille esitetty kysymys oli: ”mitä odotatte uudelta harjoittelijalta?” Toisin sanoen, mihin he toivoisivat harjoittelijoiden panostavan itsessään tulevaisuudessa koskien ohjattua laivaharjoittelua. Tämän jälkeen kysymystä avattiin heille tarkemmin, että haettu tieto tulee oppaaseen ja se keskittyy harjoittelijoiden opastamiseen ja neuvomiseen. Näiden haastattelujen pohjalta saatiin kerättyä paljon tietoa siitä, mitä laivahenkilökunta toivoo harjoittelijoiden osaan, mihin keskittyvän ja miten käyttäytyvän.

Harjoittelijoiden kohdalla valittiin kahdeksan sattumanvaraista kansipuolen harjoittelijaa merenkulkualalta. Heidän haastattelunsa toteutettiin paljon maanläheisemmin keskustelemalla heidän kanssaan aiheesta 'harjoittelijan opastus'. Tämän lähestymistavan tarkoituksena oli saada heidän henkilökohtainen näkemyksensä siihen, miten he itse harjoittelijana kokevat oman opastamisensa. Tavoitteena oli saada kerättyä heidän esittämistään asioista punainen lanka oppaaseen. Tämän pohjalta opiskelijoille tuotaisiin tieto aiheista, miten laivahenkilökunta ja henkilökunnan opiskelijapalautteet olivat ne esittäneet hoidettavaksi.

Näiden kahden eri ryhmän lisäksi otettiin yhteyttä muihin Suomen merenkulkuoppilaitoksiin. Näistä oppilaitoksista pyydettiin saada haastateltavaksi oppilaitoksien harjoitteluvastaavia. Oppilaitoksista pyyntöön vastasi vain kaksi. Tarkempi tieto haastattelujen tuloksista on tulosten analyysiosiossa (Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3).

## **6.5 Selvitystulosten keruu**

Suoranaista selvitystulosten keruuta ei ollut, koska tulokset rakentuivat koko ajan sen mukaan, miten haastattelut etenivät. Lopullinen tulosten analyysi tapahtui kuitenkin siinä vaiheessa, kun haastateltavien henkilöiden vastaukset aiheista alkoivat olla yhtäläisiä toistensa kanssa. Alussa oltiin päätetty, että kun aletaan saamaan toistuvasti samoja vastauksia ja ne vastaavat selvitysongelmaan (Selvityksen tarve ja ongelma 5.1), voidaan haastattelut lopettaa.

Tässä vaiheessa, kun haastattelut oltiin toteutettu, siirryttiin kaiken kerätyn aineiston kanssa kirjoittamisvaiheeseen, jossa analysoitiin kaikki saadut tulokset ja vertailtiin niiden yhtäläisyyksiä toisiinsa ja aikaisemmin kerättyyn aineistoon.

Kaikki haastattelut ja palautteet pidetään anonyyminä, eikä haastattelujen yksityiskohtia, henkilöitä tai aluksia tuoda julki missään opinnäytetyön vaiheessa eikä oppaassa. Kaikki aineisto on näiden kerättyjen selvitystulosten pohjalta käsiteltyä oppaaseen ja opinnäytetyöhän muutettua tietoa.

## 7 TULOSTEN ANALYYSI

Seuraavissa kappaleissa käydään läpi aikaisemmista tutkimusmateriaaleista kerätty tieto, sekä kvalitatiivisten haastattelujen tulosten analysointi. Tämän lisäksi läpi käydään merenkulkuoppilaitoksien sekä Harjoittelumyllyn saamia palautteita.

### 7.1 Aikaisemman tutkimusmateriaalin käsittely

#### **Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun**

Suortin johtopäätöksenä tutkimukselleen oli, että opiskelijoille tulisi tarjota enemmän tietoa ohjatusta laivaharjoittelusta. Hänen mielestään harjoittelijoille tulisi luoda valmiita keinoja, miten suorittaa harjoittelua laivalla työ ohessa. Lisäksi hänen mielestään vahtiperämiesharjoittelijat tarvitsevat enemmän tukea harjoitteluidensa yhteydessä (Suortti 2012, 47-51).

Suortin tekemä tutkimus opinnäytetyössään vahvisti ajatusta oppaasta opinnäytetyö aiheena. Suortin opinnäytetyössä esiin tulleet johtopäätökset olivat samankaltaisia kuin tämän opinnäytetyön selvitysongelma. Mielenkiintoiseksi asiaksi nousi se, että vaikka hän johtopäätöksessään kannustaa harjoittelijoiden opastamiseen, kukaan ei ole kuitenkaan vielä tehnyt opasta harjoittelijoille ja Suortin tutkimuksesta on kuitenkin jo kulunut yli 5 vuotta.

Suortin luomasta kyselystä poimittiin kohta, jossa oli selvästi puutteita harjoittelijoiden tietämyksessä. Kohta oli sellainen mitä olisi hyvä osata tai edes olla tiedossa. Tämä kohta oli: "harjoittelua ohjaavan henkilöstön tuntemus" (Suortti 2012, 55). Tämä valittu kohta sisällytetään aluksi haastatteluihin harjoittelijoille, jotta sen validius nykypäivänä voidaan tarkastaa ja tämän jälkeen tarpeen tullen avata aihealuetta heille oppaassa. Hänellä oli myöskin hyviä kysymyksiä liittyen harjoittelukirjaan, mutta harjoittelukirjan muutoksen takia vuonna 2013 niitä ei huomioitu.



## **Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa**

Hahtosen ja Järvenrannan tekemässä tutkimuksessa ammattikorkeakoulujen harjoitteluiden tilasta, tuli vastaan sama ongelma, jota myös oppaaseen lähdettiin selvittämään: opiskelijoiden oma vastuu oppimisestaan ja sen tärkeydestä (Hahtonen & Järvenranta 2000, 65). Tämä heidän kohtaamansa ongelma haluttiin myös sisällyttää haastatteluihin laivan henkilökunnalle ja tullaan myös sisällyttämään itse oppaaseen.

Hahtonen ja Järvenranta (2000, 66) kokivat, että harjoitteluun liittyvistä asioista olisi hyvä koota opas harjoittelijoiden ja laivahenkilöstön tueksi. Tästä syystä tutkimus antoi parempaa ymmärrystä ohjattujen laivaharjoittelujen tilasta. Ongelmat eivät ole pelkästään harjoittelijoiden puolella vaan myös varustamojen puolella. Tutkimus vahvisti tarvetta tehdä opas entistä enemmän siten, että harjoittelijoiden saama hyöty siitä auttaisi myös varustamoita ja laivahenkilökuntaa.

### **Merenkulun ohjatun harjoittelun toteutus ja laatu järjestelmien toimivuus**

Ongelma-alueet, joita harjoittelijat ovat kohdanneet yleisesti aluksilla, ovat olleet erityisesti sopeutuminen laivakulttuuriin ja opastus oman oppimisvastuun ottamiseen. Puolestaan merikapteeniopiskelijoiden mielestä suurimmaksi ongelmaksi on koettu puutteellisuus opetuksen tasossa koskien lastinkäsittelyä, viestitystä, hätätilanneosaamisessa ja työssä käytettävän englannin kielen osaamista. Opiskelijoiden mielestä harjoittelun ohjauksessa on paljon eroja. (Karkama 2002, 99–105). Harjoittelijakohtaisia ongelmia pystyttäisiin ratkaisemaan tarjoamalla harjoittelijalle parempaa valmiutta harjoitteluun. On ymmärrettävää, ettei kukaan voi välittömästi muistaa ulkoa kaikkea oppilaitoksessa opetettua tai koululaivalla opittua. Luomalla harjoittelijalle opas, josta hän voisi kerrata tarpeen tullen tärkeitä asioita harjoitteluun liittyen, vähennettäisiin näitä ei-toivottuja ongelmia. Vastuu oppimisesta on kuitenkin aina harjoittelijalla itsellään. Tämä aihealue tullaan ottamaan esiin haastatteluissa ja mikäli se aiheena on vielä validi, se myös selvitetään oppaaseen.

Koulutusyksiköiden yksi esiintuoma ongelma oli, että harjoittelijalta jää kokonaan kokematta joitain alustyyppisiä. Heidän mukaansa he ovat myös korostaneet opiskelijoille ennen harjoitteluun lähtemistä vastuun ottamista omasta oppimisestaan. (Karkama 2002, 99–105). Tästä on huomattavissa, että vastuun ottaminen omasta oppimisesta on vieläkin esillä, vaikka Hahtonen ja Järvenranta jo toivat sen esiin vuonna 2000 (Hahtonen & Järvenranta 2000, 65). Tästä syystä sisällytetään oppaaseen pieni osio, jossa tuodaan yleisesti esiin pari yleisintä lastin käsittelytilannetta eri aluksilla. Vaikka oppilaitosten tehtävänä on opettaa näistä asioista, voi olla, että harjoittelija kaipaa nopean muistutuksen aiheesta ennen harjoittelua erityyppisillä aluksilla.

Harjoitteluvastaavat aluksilla puolestaan olivat sitä mieltä yhdessä harjoittelijoiden kanssa, että englannin kielen osaamisen alueet ja hätätilannetoiminta ovat ongelmallisimpia osa-alueita aluksella. Lisäksi he toivoivat, että ennakkotaitoja ja -tietoja vietäisiin pitemmälle, ennen kuin harjoittelijat tulisivat harjoitteluun. (Karkama 2002, 99–105). Nämä asiat tullaan selvittämään haastatteluissa laivahenkilökunnalle ja sen pohjalta selvitetään ovatko ne vielä valideja ja ajankohtaisia. Riippuen haastelutuloksista, oppaaseen tullaan sisällyttämään kohtia, joissa harjoittelijaa rohkaistaan keskittymään englanninkielisen työsanaston opettelemiseen, sekä kertaamaan häntä koskevia turvallisuus ja työtehtäviä ennen harjoittelun alkamista.

Haastatteluissa tullaan myös selvittämään, ovatko nämä kyseiset aiemmissa kappeleissa viitatut asiat vielä 15 vuoden jälkeen yhtä painavia ongelmia vai onko niihin tullut jo parannus. Tämä myös auttaa rajaamaan oppaan sisältöä ajankohtaisiin asioihin.

### **Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulunkoulutuksen sisältöön tulevaisuudessa**

Johanna Hämäläisen opinnäytetyö ei kosketa tämän opinnäytetyön aihetta niin läheisesti kuin esimerkiksi kolme aikaisempaa tutkimusta. Siitä löytyi silti muutamia mielenkiintoisia kohtia, joista saatiin lisää näkökulmia tähän selvitukseen. Hämäläinen uskoo, että oppilaitosten yhteistyöllä voitaisiin saada hallintaan tietoteknisten sovellusten käyttö, kielten osaamisen koulutus, työssä

jaksaminen sekä informaatiotulva (Hämäläinen 2012, 89–90). Tutkimukses-  
saan hän keskittyy enemmän koulutuksen kehittämiseen, kun puolestaan  
tässä opinnäytetyössä keskitytään harjoittelijoiden ohjaamiseen.

Aihealueet, jotka Hämäläisen opinnäytetyöstä saatiin oppaaseen, keskittyivät  
lähinnä monikulttuuriseen ja kielelliseen osaamiseen (Hämäläinen 2012).  
Jotta opas olisi mahdollisimman kattava, on syytä ottaa huomioon se, että me-  
renkulun koulutus on kasvavalla vauhdilla kansainvälistymässä ja useimmilla  
aluksilla on jo sekamiehitys. Tästä johtuen oppaassa tullaan rohkaisemaan ja  
valmistamaan harjoittelijoita kohtaamaan monikulttuurisia miehistöjä, sekä pa-  
nostamaan omaan kielelliseen osaamiseensa. Tämän pohjalta tullaan myös  
rohkaisemaan harjoittelijoita pitämään huolta omista oikeuksistaan ja huolehti-  
maan jaksamisestaan.

### **HAKE-projekti 2015**

HAKE-projekti sisältää paljon hyödyllistä tietoa harjoitteluun liittyen niin lain-  
säädannöstä, vakuutuksista ja rokotuksista. Se myös kattaa laaja-alaisesti  
muutkin kuin pelkästään kauppamerenkulussa toimivat alukset. Kaiken kaikki-  
aan HAKE-projekti on hyvä ja tiivis paketti kaikesta, mitä ohjattu laivaharjoi-  
telu käytännössä vaatii juridisesti harjoittelijalta ja vähän enemmänkin. (HAKE  
2015).

HAKE-projektista saatiin oppaaseen paljon hyödyllistä tietoa koskien säädök-  
siä ja lakiasioita. Tämän lisäksi tietoa tuli vielä muista tärkeistä asioista, joita  
harjoittelijalle ei tule heti mieleen lähtiessään harjoitteluun, kuten rokotusten  
voimassaolo ja vakuutusasiat. Projekti antoi myös hyvin tietoa eri alusluokista  
ja niitä koskevista säädöksistä ja vaatimuksista. Vaikka HAKE-projektin an-  
tama tieto ei juurikaan tuonut lisää aiheita haastatteluihin, se tuo sitäkin enem-  
män tietoa itse oppaaseen ja auttaa vastaamaan laki- ja vaatimusasioihin.

## **Mahdollisuuksien meri – 23 suositusta Suomen meriklusterin osaamisen kehittämiseksi**

Suomen meriklusteri aiheena on todella suuri ja kattava, koska se kattaa kaikki toimialat merenkulkualoilta. Tutkimuksen näkökulma oli hyvin laaja-alainen eikä keskittynyt niinkään tämän selvitystyön aihealueisiin, alan koulutuksen kokonaisvaltaiseen kehitykseen.

Kaikesta huolimatta tästä tutkimusselvityksestä oli paljon hyötyä pohjatyön tekemiseen. Tutkimus auttoi muun muassa tarkastelemaan aihetta hieman laaja-alaisemmin. Tämän ansiosta opas pyritään rakentamaan sitten, että se voi myös edes auttaa harjoittelijaa tämän miettiessä urakehitystään. Tutkimuksessa otettiin kantaa myös siihen, että laivaharjoittelun toteutuksessa on vielä kehittämisen varaa (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 116-118). Näistä seuraavaksi oppaan kannalta tärkeimmät kohdat. Koska kilpailu on kovaa merenkulkualoilla, niin kärjessä pysyminen edellyttää sitä, että kerrytetään työkokemusta ulkomailla ja sitä kautta saadaan uusia yhteistyöverkostoja sekä ideoita (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 45-46). Merioikeuden osaaminen on tärkeä meriklusterin osa-alue, missä tällä hetkellä on Suomessa aivan liian vähän osaamista (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 59). Tietotekniikan hallitseminen on tärkeää merialoilla ja siksi sen olisi hyvä olla myös oleellinen osa koulutusta (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, 66-67). Nämä esille tulleet kohdat tullaan selvittämään haastatteluissa, jotta niiden merkitys selviää harjoittelijan kannalta.

### **Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa**

Tästä Jari Virtasen opinnäytetyöstä nousi esiin paljon yhtäläisyyksiä Markku Karkaman (2002) tekemään tutkimusselvitykseen ”Merenkulun ohjatun harjoittelun toteutus ja laatujärjestelmien toimivuus.” Hän myös mainitsee siinä itse, että haastatteluissa kohtasi samoja asioita (Virtanen 2015, 8). Tästä syystä Virtasen työ käsittelikin lähes samoja asioita, kun Karkaman. Mielenkiintoista oli se, että onko aikaan saatu mitään parannuksia 13 vuodessa, koska samat koulutuksen ongelmat ovat vieläkin esillä Virtasen opinnäytetyössä.

Tätä opinnäytetyötä ajatellen Virtasen opinnäytetyö toimi hyvänä vertauskohteena Karkaman tekemään työhön. Sen ansiosta pystyttiin huomioimaan hie- man tarkemmin asioiden painoarvo ja kehitys. Tämän lisäksi oppaassa tullaan hyödyntämään Virtasen tekemää pohjatyötä kansainvälisistä sopimuksista ja toisen asteen merenkulun koulutuksesta Suomessa (Virtanen 2015, 3-14). Selvitystyö koskee koulutusjärjestelmää ja pätevyysvaatimuksia, siitä saadaan tarkennettua haastatteluun otettavia asioita Karkaman tutkimus selvityksestä.

## **7.2 Oppilaitoksen ja Harjoittelumylllyn palautteiden tulkinta**

Lähtötilanteen jälkeen tarkoituksena oli kerätä riittävä määrä pohjatietoa siitä, missä asioissa harjoittelijoiden toiminnassa aluksilla ollaan onnistuttu ja missä olisi parantamisen varaa. Tietoa näistä asioista lähdettiin keräämään kysymällä merenkulkuoppilaitoksien saamia opiskelijakohtaisia palautteita tarkasteltavaksi, sekä keskustelemalla asiasta Harjoittelumylllyn kanssa.

Näistä kahden eri laitoksen kautta onnistuttiin saamaan hyvin kattavat pohjatiedot heidän saamistaan palautteista. Kaikki tieto mitä saatiin, oli anonymiä eikä kenenkään opiskelijan tietoja tullut julki. Pelkästään palaute, jota kukin henkilö oli saanut, otettiin huomioon aineistossa. Palautteet olivat koottuja eri vuosilta tai henkilökohtaisia vuosien 2008–2016 väliltä.

Palautteet olivat laidasta laitaan. Suurin osa palautteista oli kuitenkin positiivista, eli harjoittelu oli ollut onnistunut ja aluksen miehistö oli ollut tyytyväisiä harjoittelijan työpanokseen. Selvitystyössä kuitenkin keskityttiin palautteisiin, joissa aluksilla oli ollut huomautettavaa harjoittelijasta niin sanottuihin rajatapauksiin, koska nämä olivat niitä asioita, joita pyritään tuleville harjoittelijoille selventämään.

Suurimpia esiin nousseita ongelmakohtia olivat selvästi harjoittelijan kyky huolehtia henkilökohtaisesta hygieniastaan, vaatteidensa sekä hyttinsä siisteydestä. Lisäksi huomautettavaa oli harjoittelijan käytöstavoissa ja työmotivaatiossa. Yllättävää oli se, että negatiiviset kokemukset harjoittelijoista olivat enemmän heistä itsestään lähtöisin, eikä niinkään ollut osaamisesta tai koulutuksen tasosta kiinni.

Näiden palautteiden pohjalta alettiin rajaamaan aihealueita, joita haluttaisiin kartoittaa selvityksen seuraavassa osassa. Siinä tarkoituksena oli jalkautua haastattelemaan eri henkilöitä merenkulun ammateissa ja harjoittelijoita.

### 7.3 Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta

Lähtökohta selvitykselle oli kerätä lähtöaineistoa kasaan aikaisemmista aiheeseen viittaavista tutkimuksista, sekä merenkulkuoppilaitoksien ja Harjoittelumyllyn opiskelijakohtaisista palautteista. Näistä kerättyjen tietojen pohjalta saatiin rajattua aihealueet, joita haluttiin käsitellä haastattellessa kohdehenkilöitä.

Haastattelut toteutettiin ottamalla pieni otanta eri laivojen kansipuolen työrooleissa toimivista henkilöistä, sekä pieni otanta harjoittelijoista. Haastatteluja toteutettiin yhteensä viidelletoista kansipuolen työntekijälle, joista oli kaksi päällikköä, viisi perämiestä ja kahdeksan puosua tai kansikorjausmiestä. Harjoittelijoiden osalta haastatteluja tehtiin kahdeksalle eri henkilölle eripuoliilta Suomen merenkulkuoppilaitoksia.

Haastattelun ydinkysymys aluksien henkilökunnalle oli, että ”mitä odotatte uudelta harjoittelijalta?” Jatkokysymykset muodostuivat henkilön vastauksen mukaan koskien yksityiskohtaisemmin itse harjoittelijan käytöstä, asennetta, hygieniää, tietoutta hänen oikeuksistaan ja millaista osaamisen tasoa he odottavat heiltä. Loppuen lopuksi henkilökunnalle annettiin vielä mahdollisuus vapaasti kertoa omin sanoin, mikä heidän mielestään toimii ja mikä ei. Harjoittelijoiden kohdalla pyrittiin taas puolestaan selvittämään jokaisen henkilön kohdalla, minkälaista tukea tai tietoa he haluaisivat saada ennen harjoittelua ja sen aikana.

Seuraavaksi listaus asioista, mitkä tulivat esiin päällimmäisinä tehdyissä haastatteluissa aluksien henkilökunnille.

- Harjoittelijan henkilökohtaista hygieniä ja siitä huolehtiminen. Yllättävää oli huomata, miten paljon henkilökunnalla oli sanottavaa siitä, etteivät harjoittelijat osaa käydä peseytymässä ilman erillistä kehotusta.
- Harjoittelijan käytöstavat olivat myös suuresti esillä. Yllättävää oli, etteivät harjoittelijat osanneet sanoa kiitosta tai hyvää huomenta.

- Osalla henkilökunnasta oli ollut huonoja kokemuksia harjoittelijoista, jotka eivät osanneet olla nöyriä ylempiään kohtaan, vaan jatkuvasti kyseenalaistivat heille annettuja työtehtäviä ja niskuivat vastaan.
- Harjoittelijoilta toivottiin kykyä pystyä kommunikoimaan enemmän. Osaa henkilökunnasta huolestutti tilanteet, jossa harjoitteli-  
lija ei ole uskaltanut kysyä annetusta työtehtävästä ja sen suorittamisesta, jolloin tehtävä on joko jäänyt tekemättä tai se oli tehty väärin. Henkilökunta myöskin korosti 'suljettu looppi' -kommunikaation tärkeyttä, mikä oli selvästi vielä liian vieras asia uusille harjoittelijoille.
- Yksi suurimmista huolen aiheista oli harjoittelijan kyky kysyä. Lähes tulkoon jokainen haastateltu henkilö totesi, että harjoittelijoita pitäisi rohkaista kyselemään enemmän. He myös korostivat harjoittelijan asenteen tärkeyttä, koska sen mukaan harjoitteli-  
lija luo kuvan siitä kuinka tärkeänä hän pitää harjoittelua ja siellä saatavaa oppia.
- Esiin tuli myös tapauksia, missä harjoitteli-  
lija ei ole ollut tietoinen laivahierarkian toiminnasta ja oli kuvitellut voivansa käskyttää osaa henkilökunnasta. Tästä syystä toivottiin, että harjoittelijoille selvennetään heidän asemansa aluksella vastaavien tapauksien ehkäisemiseksi.
- Henkilökunta toivoi, että harjoittelijat tutustuisivat tärkeimpiin englanninkielisiin työskentelytermeihin, koska kuitenkin suurimmalla osalla aluksista työkieli on englanti ja sen ymmärtäminen on välttämätöntä, jos aikoo selvittää kansainvälisen miehistön mukana.
- Osaa henkilökuntaa huolestutti se, ettei harjoittelijoilla ollut kykyä tunnistaa edes perustyökaluja.
- Harjoittelijan oma-aloitteisuudesta oli puhetta. Osalla henkilökunnasta oli ollut tilanteita, joissa harjoitteli-  
lija ei ollut tajunnut, missä hänen olisi pitänyt toimia ilman erillistä sanomista, vaikka vastaavanlaisia työtehtäviä oltiin jo useamman viikon verran tehty.
- Henkilökunta toivoi, että harjoittelijoille annettaisiin jonkinlainen perustieto yleisistä työajoista ja tauoista. Osalla henkilökunnasta oli ollut huonoja kokemuksia tilanteista, joissa harjoittelijat olivat menneet ja tulleet ihan, miten heitä itseään huvitti.
- Henkilökunta toivoi, että harjoittelijoita muistutettaisiin ottamaan riittävästi vaatteita mukaan, koska esimerkiksi aluksilla on vain hyvin rajallinen määrä työvaatteita talven pakkasien varalta.
- Harjoittelijoita toivottiin varmistamaan se, että kaikki paperiasiat, kuten merimieslääkärintodistus ja vakuutukset ovat voimassa ennen harjoitteluun lähtemistä.
- Henkilökunta halusi muistuttaa, että harjoittelupäivien dokumentointi ja harjoittelukirjan täyttäminen ovat harjoittelijan omalla vastuulla ja tämän tulee pitää siitä itse huolta.
- Henkilökunta korosti sitä, että harjoittelijan tulee pysyä raittiina harjoittelun ajan, koska harjoitteluun ollaan tultu oppimaan ammatissa eikä viettämään lomaa.
- Henkilökunta antoi myös palautetta, mikä ei koskenut harjoittelijoita vaan koulujen harjoitteluvastaavia, sekä opettajia. He toivoivat, että koulujen opettajat ja harjoitteluvastaavat tulisivat aika

ajoin käymään itse katsomassa, miten harjoittelua suoritetaan ja päivittämään tietotaitojaan alaa koskien.

Henkilökunnan haastattelujen lisäksi otettiin yhteyttä muihin Suomen merenkulkuoppilaitoksiin, joista haastattelupyyntöön vastasi vain pari. Haastattelussa esiin tulleista asioista tunnistettiin suurin osan jo heidän saamiensa palveluiden pohjalta. He kuitenkin pystyivät antamaan sen verran uutta tietoa selvitykseen, että uusien harjoittelijoiden olisi hyvä ottaa huomioon sosiaalisen median käyttäytyminen ja selvittää heille, mistä asioista on soveliaista jakaa tietoa internettiin. Toinen asia, johon oppaalla ei voi vaikuttaa, oli että harjoittelijalla olisi hyvä olla parempi saatekirje harjoitteluun lähtiessä.

Harjoittelijoille tehdyt haastattelut keskittyivät enemmän heidän epätietoisuuteen laivakulttuurista ja sen työtavoista. Harjoittelijat kokivat saaneensa hyvin niukasti tietoa siitä, miten työtä suoritetaan aluksilla ja millainen aluksen työ-  
kulttuuri on verrattuna maissa työskentelyyn. Harjoittelijat toivoivat, että saisivat tietoa ennen harjoitteluun lähtöä aluksen työ-  
kulttuurista, työtavoista, meri-  
miessanastosta, käytännön töistä, työkaluista ja kemikaaleista, sekä tietoa omista oikeuksistaan ja asemastaan aluksella.

## **8 HARJOITTELIJAN OPAS**

Opinnäytetyön tarkoituksena oli luoda selvitys asioista, joita uudet harjoittelijat ja alusten harjoitteluvastaavat toivoivat oppaaseen sisällytettävän. Tämän lisäksi opinnäytetyö käsittelee prosessia, miten tähän oppaaseen päädyttiin. Opas itsessään rakentuu kahdesta eri pääosa-alueesta: yleinen ohjeistus harjoitteluun ja apuvinkkejä harjoitteluun. Seuraavissa kappaleissa käydään tiiviisti läpi, mitä nämä kyseiset kaksi oppaan osiota pitävät sisällään. Opas on tämän työn liitteenä (Liite 1).

Yleinen ohjeistus harjoitteluun -osio sisältää asioita, mitä tulee ottaa huomioon ennen harjoitteluun lähtemistä ja yleistä tietoa harjoittelussa olemisesta. Ensimmäinen osio käsittää valmistautumisen harjoitteluun, tietoa työ-  
kulttuurista aluksella ja opastaa oikeanlaisiin käytöstapoihin. Nämä asiat valittiin oppaa-



seen läpikäytyjen opiskelijapalautteiden ja laivahenkilökunnalle tehtyjen haastattelujen pohjalta, joissa todettiin, että suurin tarve opastukselle oli harjoittelijan omassa toiminnassa (Oppilaitoksen ja Harjoittelumylllyn palautteiden tulkinta 7.2, Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3). Oppaan ensimmäisen osan tieto erilaisten tapahtumien ja toimenpiteiden varalta, kuten sairastumisen tai harjoittelukirjan täyttämistä, sekä tiivis osio harjoittelijaa koskevasta laista ja velvollisuuksista puolestaan sisällytettiin oppaaseen aikaisempien tutkimusmateriaalien pohjalta, sekä pääasiassa harjoittelijoiden, mutta myöskin laivahenkilökunnan haastattelujen pohjalta. Nämä asiat koettiin tärkeiksi harjoittelijan paremman selviytymisen kannalta. (Aikaisemman tutkimusmateriaalin käsittely 7.1, Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3.) Toisin sanoen ensimmäinen osio oppaasta rakentuu pääasiassa haastattelujen ja palautteiden pohjalta niistä asioista, mitä laivahenkilökunta on toivonut käsiteltävän. Tämän lisäksi otettiin huomioon asiat, jotka tulivat esiin aihetta tukevista aineistoista.

Oppaan toinen osa puolestaan keskittyy enemmän asioihin, joita harjoittelijat toivoivat haastattelujen pohjalta oppaasta löytyvän, mutta myös laivahenkilökunnan huomautuksiin asioista, jotka olisi ollut hyvä opetella jo koulussa, kuten perustyökalut (Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3). Harjoittelija eivät niinkään nähneet käytöstään tai asennettaan ongelmana, niin kuin laivahenkilökunta osaltaan koki. Heitä kiinnosti enemmän saada oppaasta tukea harjoittelun aikana, kuten muistin virkistämiseksi ohjeet yleisimpiin käytössä oleviin solmuihin, yleisiin työtehtäviin, merimiessanastoon, yleisimpiin työkaluihin ja kemikaaleihin. (Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3.) Näiden asioiden tarkoitus ei ollut opettaa harjoittelijalle tätä kyseistä asiaa uudestaan, vaan toimimaan avaimena jo aiemmin koulussa opetettuihin asioihin.

Valmis versio oppaasta kulkee käsi kädessä näiden kahden osa-alueen välillä. Harjoittelijalle tarjotaan hyvät alkutiedot, miten tulla toimeen laiva työympäristössä jo etukäteen ennen ensimmäiseen harjoitteluun lähtemistä. Käymällä oppaassa olevat asiat läpi, harjoittelija saa paremman pohjan harjoitteluunsa ja näin ollen kokemus harjoittelusta on parempi niin harjoittelijalla itsellään kuin myös laivan henkilökunnalla.

Materiaali oppaaseen kerättiin virallisista laki- ja sopimusjulkaisuista sekä tarkastetuista verkkolähteistä lukuun ottamatta työkaluttuuria ja käytöstapoja, jotka

muodostuivat annettujen haastatteluiden ja palautteiden pohjalta. Oppaan tarkoitus ei ole kuitenkaan syrjäyttää koulun tarkoitusta opetuksen antajana vaan toimia puhtaasti harjoittelijan tukena tilanteissa, jossa häntä epäilyttää jokin asia, eikä tietoa ole välttämättä sillä hetkellä saatavissa. Kaikki oppaan tekemiseen käytetty lähde materiaali on löydettävissä oppaan lähdeluettelosta.

## **9 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA**

### **9.1 Johtopäätökset**

Selvitysongelmani oli se, että uusille merenkulkualan kansiharjoittelijoille tarjotaan liian vähän tietoa siitä, mitä oikeasti odottaa tai miten toimia sen jälkeen, kun ovat saaneet ensimmäisen harjoittelupaikkansa. Tämä heijastuu puolestaan laivahenkilökunnan tyytymättömyytenä nykyiseen koulutusjärjestelmän tasoon. (Selvityksen tarve ja ongelma 5.1.)

Jo selvitykseni alkuvaiheessa kerätessäni lähtöaineistoa huomasin, että vastaavanlainen ongelma, jossa uudelle harjoittelijalle ei tarjota riittävästi lähtötietoa ohjatuista laivaharjoittelusta on ollut olemassa jo pitemmän aikaa, eikä siihen olla vielääkään saatu suoranaista ratkaisua. Tästä syystä jo selvityksen alkuvaiheessa, se alkoi jo tukea selvitykseni ongelmaa. (Selvityksen tarve ja ongelma 5.1.)

Siirtyessäni selvitykseni toiseen vaiheeseen, missä tarkoitukseni oli toteuttaa haastatteluja (Haastattelut 6.4), oli itselläni suhteellisen hyvä kuva tilanteesta laajan lähtöaineiston ansioista, sekä taustalla omakohtaiset kokemukseni harjoitteluistani. Haastatteluja tehdessäni hain varmistusta ja lisää näyttöä jo aiemmin esiin tulleisiin ongelma-kohtiin. Yllätyksekseni huomasin, että jo tiedossa olevien ongelmien lisäksi oli laivahenkilökunnan palaute harjoittelijoista paljon henkilökohtaisempaa, kuin mitä olin odottanut. Sen sijaan, että oletin heidän ottavan kantaa harjoittelijoiden osaamisen tasoon, heitä huolestutti enemmänkin harjoittelijoiden henkilökohtaiset asiat kuten käytöstavat ja hygienia. (Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3.)

Haastattelun toisessa osassa, jossa haastattelin merenkulkualan harjoittelijoita, selvisi että he taas toivovat saavansa oppaasta tukea normaaleissa laivatöissä ja rutiineissa. Kuten ohjeita solmuihin, joita he voivat harjoitella. Lähes jokainen heistä koki, ettei enää harjoittelussa saa riittävästi harjoitusta siihen. Heidän oletettiin jo osaavan ne ulkoa tilanteessa kuin tilanteessa. Osan mukaan myös aluksen harjoitteluvastaavan asenne on ollut tyly, kun he ovat kysyneet neuvoa, ja liian usein vastaus on vain ollut, että ”eivätkö ne opeta teille siellä koulussa enää mitään.” Tämän lisäksi työkuultuuri nousi esille lähes jokaisella harjoittelijalla. He toivoivat saavansa jonkinlaisen käsityksen aluksen työkuultuurista jo ennen harjoitteluun menoa, koska heillä oli ollut ongelmia siihen sopeutumisen kanssa. (Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3.)

Näiden kaiken pohjalta pääsin siihen johtopäätökseen, että haluan opinnäyte-työni oppaaseen sisällyttää niin konkreettisesti koulutusta koskevia asioita, sekä harjoittelijoita itseään koskevia asioita. Harjoittelijoiden toiveiden mukaan halusin sisällyttää osion oppaaseen, mistä on heille hyötyä heidän harjoittelunsa aikana ja tukena.

Mielestäni pääsin selvityksessäni toivottuun päämäärään ja sain vastauksen kaikkiin etsimiini kysymyksiini (Selvityksen tarve, ongelmat ja ajankohtaisuus 5). Näillä keräämilläni tiedoilla (Tulosten analyysi 7) tulen pääsemään tilanteeseen, missä opas vastaa tämän hetkiseen kysyntään. Lisäksi sain myös paljon muuta, ei niin yleistä aineistoa ja ongelmakohtia, jotka aioin sisällyttää oppaaseeni, koska toivon oppaani olevan mahdollisimman kattava. Nämä asiat koskivat lastinkäsittelyä, meriteiden sääntöjä, käytettäviä kemikaaleja ja alusturvallisuutta.

## **9.2 Selvitysongelman ratkaisu**

Mielestäni pystyin vastaamaan selvitysongelmaan (Selvityksen tarve ja ongelma 5.1) kohtalaisen hyvin. Sain katettua niiltä osin, mitä pystyin ne osa-alueet, jotka ilmenivät käydessäni läpi aikaisempaa tutkimusmateriaalia. Pitää kuitenkin huomioida, ettei aikaisempaa vastaavaa selvitystä ollut tehty, joten suoranaista vertauskohdetta selvitykselleni ei ole. Koska verrattavaa kohdetta ei ole, selvitykseni ratkaisu tulee puhumaan omasta puolestaan, kun harjoitte-

lijat saavat sen käyttöönsä ja todellisen onnistumiseni tiedän vasta heidän antamiensa palautteiden kautta. Uskon, että oppaani tulee antamaan harjoittelijoille paremman valmistautumisen tason ja paremman käsityksen ohjatun laivaharjoittelun kulusta ennen ensimmäiseen harjoitteluun lähtemistä. Osasta toteuttamistani haastatteluista huomasin, ettei haastateltava henkilö ollut välttämättä ihan tosissaan vastatessa kysymyksiini. Koin itse hieman tarvetta kyseenalaistaa henkilöiden esittämät asiat ja rajata näitä pois tutkimuksestani. Loppujen lopuksi kaikki saamani vastaukset olivat asiallisia ja hyvin perusteltuja. Niiden pohjalta itselleni kuitenkin jäi kuva, että huolen aiheet ja parannusehdotukset olivat valideja.

### 9.3 Selvitysmenetelmän rajoitukset ja kehittäminen

Selvitysmenetelmäni ei suoranaisesti rajoittanut mikään muun kuin haastattelemani henkilöiden tavoitettavuus ja aika. Haasteita tuotti saada järjestettyä aikaa haastateltavien henkilöiden kanssa, koska suurin osa henkilöistä oli haastatteluja tehdessäni töissä ja tästä syystä jouduin muutamaan kertaan sopimaan uudelleen haastattelun ajankohdan. Ajankäytöllisistä syistä haastateltavien henkilöiden otanta ei ollut niin suuri kuin alun perin toivoin. Loppuen lopuksi en nähnyt muuta tehokasta keinoa päästä aiheessani lähemmäs todellisuutta, kuin kohtaamalla henkilöt kasvotusten. Jos olisin toteuttanut kyselyselvityksen, kuten ensimmäisessä opinnäytetyön tutkimussuunnitelmassani aluksi ajattelin, olisin todennäköisesti kohdannut tilanteen, jossa jokin tärkeä osa alue olisi jäänyt käsittelemättä vain, koska kysymykset olisi rajattu vain tiettyihin asioihin, eikä suoranaista omaa sanaa olisi ollut. Tosin otanta olisi silloin ollut varmasti suurempi, mutta tässä tutkimuksessa uskon, että laatu korvaa määrän.

Sen sijaan, että selvitysmenetelmää lähtisi kehittämään, tähtäisin siihen, että pyrittäisiin tilanteeseen, jossa jokapäiväisessä merenkulkuammattissa toimivat henkilöt tulisivat koululle kertomaan uusille harjoittelijoille, millaista arki on kyseisessä ammatissa ja vastaamaan opiskelijoiden kysymyksiin. Ja vastaavasti oppilaitosten opettajille tarjottaisiin mahdollisuus käydä tutustumassa fyysisesti sen hetkiseen merenkulun tilaan. Tämä vastaava asia nousi esiin jo ai-

kaisemmissa tutkimusmateriaaleissa (Aikaisempi tutkimusmateriaali 3) ja useammassa haastattelussani (Kvalitatiivisten haastattelujen tulkinta 7.3), joten siinä on jotain perää ja parannettavaa.

#### **9.4 Selvityksen tarjoama tieto ja niiden yleisyys**

Selvitykseni ei tarjoa uutta tietoa alalta, vaan pyrkii tuomaan esiin ne epäkohdat, jotka ovat jarruttaneet tai heikentäneet uusien harjoittelijoiden kehitystä ja molemmiin puolista onnistumista harjoittelun suhteen. Selvityksestä saa tiedon, mitä opiskelijan kannattaa miettiä ja ottaa huomioon ennen harjoittelua. Tämän lisäksi selvitys tukee heitä heidän itse toivomissaan aihealueissa harjoittelun aikana.

Kuten jo heti selvitystarpeessa totesin, ei vastaavanlaista opasta ole tehty aikaisemmin ja voin todeta, ettei selvitykseni yleisyys niiltä osin ole kovinkaan suuri (Selvityksen tarve ja ongelma 5.1). Laivahenkilökuntaa ja harjoittelijoita on useamminkin haastateltu vastaavanlaisella aihealueella, mutta selvitystulosten käyttötarkoituksesta on ollut erilainen, vaikka ne ovat johtaneet lähes samoihin johtopäätöksiin. Omat tulokseni voidaan lisätä osaksi suurempaa kokonaisuutta ja todeta onko kehitys kulkenut oikeaan suuntaan aikaisemmista haastatteluista. (Aikaisempi tutkimusmateriaali 3.)

#### **9.5 Selvityksen hyödyntäminen**

Selvityksen henkilökohtainen hyödyntäminen meni täysin niiden asioiden selvittämiseen, jotka sisällytin oppaaseeni (Liite 1). Toivon, että listaamiani esiintulleita asioita pystyy joku muukin hyödyntämään tulevaisuudessa ainakin siihen, jos lähtee toteuttamaan päivitettyä versiota oppaastani. Toivon, että oppilaitokset saavat hyötyä tekemästani selvityksestä ja että he ymmärtävät muistuttaa näistä päivänselvistä henkilökohtaisistakin asioita harjoittelijoita ennen ensimmäiseen harjoitteluun lähtemistä, kuten henkilökohtaisesta hygieniasta, sillä se on selvästi ollut suurin huolenaihe tällä hetkellä. Lisäksi toivon, että tämän selvityksen jälkeen aletaan oikeasti parantamaan harjoittelupaikkojen ja koulujen välistä kommunikointia ja yhteistyötä. Se on selvästi ollut puutteellista jo pitkään ennen selvitystäni, eikä ole vielä kukaan hyvällä tasolla.

## 9.6 Selvityksen tulevaisuus

Pyrkimyksenäni on, että harjoittelijoilla on itsevarmempi ja luottavaisempi olo ennen ensimmäiseen harjoitteluun lähtemistä. Uskon siis vahvasti siihen, että he saavat yleisen käsityksen siitä, mitä heillä on vastassaan, ja tämän valmistautumisen kautta päästäisiin harmoniaan, jossa tulevaisuudessa ohjatuista laivaharjoitteluista tulisi sujuvampia ja molemmin puolin parempia kokemuksia.

Olisi hyvä, jos oppaalle toteutetaan uusi vastaava selvitys aika ajoin, jolla saadaan päivitettyä oppaan asiat ajan mukaisiksi. Meriliikenne ja sen säädökset muuttuvat jatkuvasti, joten on tärkeää, ettei harjoittelijoille tarjota vanhentunutta tietoa heidän oikeuksistaan tai työkuulttuurista aluksilla. Haluan painostaa, että oppaani tuo vain tämän hetkistä tietoa esille, ja se taas voi vuoden päästä olla vanhentunutta.

Toivon, että tulevaisuudessa myös joku konepuolen merenkulkija ottaisi aiheestani kopin ja tekisi vastaavanlaisen konepuolen harjoittelijoiden tueksi, koska osuuteni harjoittelijan tueksi (Liite 1, 15-33) koskee lähinnä vain kansi-puolta.

## LÄHTEET

Ammatti-instituutti Axxell & Länsirannikon koulutus Oy WinNova Rauma. 2015. HAKE Merenkulkualan työssäoppimisen resurssien kehittäminen. Versio 14.6.15. Kotka: Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun merikapteenin koulutusohjelma.

Finlex. 1976. Merityöaikalaki. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1976/19760296> [Viitattu 2.11.2017].

Finlex. 2013. Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2013/20130166> [Viitattu 2.11.2017].

Finlex. 2002. Työturvallisuuslaki. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020738> [Viitattu 2.11.2017].

Hahtonen, K. & Järvenranta, A. 2000. Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa. Merikapteenityö. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merikapteenin koulutusohjelma.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2013. Tutki ja kirjoita. 15.–17. painos. Helsinki: Tammi.

Hämäläinen, J. 2012. Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulun koulutuksen sisältöön tulevaisuudessa. Opinnäytetyö. Saatavissa: [http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/38483/Hamalainen\\_Johanna.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/38483/Hamalainen_Johanna.pdf?sequence=1&isAllowed=y) [Viitattu: 30.03.2017].

IMO International Maritime Organization. 2011. STCW (international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers. London: IMO.

Kangasalusta, J. & Lakso, J. 2017. Ensimmäistä kertaa merillä – Näkökulmia laivaharjoittelusta. Opinnäytetyö. Saatavissa: [http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/138757/kangasalusta\\_juhani\\_lakso\\_jukka.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/138757/kangasalusta_juhani_lakso_jukka.pdf?sequence=1&isAllowed=y) [Viitattu: 01.11.2017].

Karkama, M. 2002. Merenkulun ohjatun harjoittelun (työssäoppimisen) toteutukseen ja laatu järjestelmien toimivuuteen liittyvä tutkimus toisen asteen ammatillisissa perustutkinnoissa ja ammattikorkeakouluissa. Helsinki. Opetushallituksen monisteita 12/2002

Oravasaari, T., Paavola, J-M. & Nissilä, J. 2015. Mahdollisuuksien meri – 23 suositusta Suomen meriklusterin osaamisen kehittämiseksi. Tutkimuksia ja raportteja nro 147. Saatavissa: [http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/104062/Kyamk\\_B147.pdf?sequence=1](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/104062/Kyamk_B147.pdf?sequence=1) [Viitattu: 25.03.2017].

Suomen Varustamot ry. 2017. Koulutus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://shipowners.fi/fi/koulutus> [Viitattu 26.12.2017].

Suomen Varustamot ry. 2017. Etusivu. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://shipowners.fi/> [Viitattu 26.12.2017].

Suortti, I. 2012. Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun. Opinnäytetyö. Saatavissa: [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/45820/Suortti\\_Ilkka.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/45820/Suortti_Ilkka.pdf?sequence=1) [Viitattu: 23.03.2017].

Trafi. 2018a. Miehistön pätevyyskirjat. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet/patevyyskirjat/miehisto> [Viitattu 29.01.2018].

Trafi. 2018b. Kansipäällystö. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet/patevyyskirjat/kansipaallysto> [Viitattu 29.01.2018].

Trafi. 2018c. Merenkulku. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.trafi.fi/merenkulku> [Viitattu 29.01.2018].

Virtanen, J. 2015. Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa. Opinnäytetyö. Saatavissa: [http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/102174/Virtanen\\_Jari.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/102174/Virtanen_Jari.pdf?sequence=1&isAllowed=y) [Viitattu 05.04.2017].



**LIITTEET**

Liite 1. Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun 2018

# Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun



Petri Tuovila

2018

## Esipuhe

Tämä on epävirallinen opas, minkä tarkoituksena ei ole opettaa asioita vain auttaa harjoittelijaa palauttamaan tiettyjä asioita mieleen ennen harjoittelua ja sen aikana. Kaikki tämän oppaan sisältämät tiedot perustuvat verkosta ja kirjoitetusta aineistosta koottuun aineistoon. Aineisto on rajattu sen pohjalta mitä aluksien henkilökunta on nähnyt tärkeäksi, sekä harjoittelijoiden toiveiden mukaan. Yksityiskohtaisemmat tiedot oppaan tekoprosessista ja lähde aineistosta löydätte opinnäytetyöstä Tuovila (2018) ”Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun,” minkä liitteenä myöskin tämä opas on. Kiitos kaikille mukana olleille osapuolille.

29.01.2018

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized initial 'R' followed by a long horizontal stroke that tapers to a point on the right.

## Sisällys

1	YLEINEN OHJEISTUS HARJOITTELUUN .....	5
1.1	Valmistautuminen ennen harjoittelua.....	5
1.1.1	Mitä mukaan harjoitteluun? .....	5
1.1.2	Toimenpiteet saatuasi harjoittelupaikan Harjoittelumylllytä .....	5
1.1.3	Toimenpiteet noustessasi alukseen .....	5
1.1.4	Matkakulut.....	6
1.2	Yleinen työkuultuuri ja käytöstavat harjoittelussa.....	7
1.2.1	Siisteys.....	7
1.2.2	Rutiinit .....	7
1.2.3	Käytöstavat .....	7
1.2.4	Asenne.....	7
1.2.5	Hierarkia.....	8
1.2.6	Kommunikointi.....	8
1.2.7	Kysyminen.....	8
1.3	Yleistä tietoa ja toimenpiteitä .....	9
1.3.1	Harjoittelukirja .....	9
1.3.2	Rokotukset .....	9
1.3.3	Tulliselvitys (Crew effect) .....	9
1.3.4	Päihdepolitiikka .....	9
1.3.5	Työaika käyttäytyminen.....	10
1.3.6	Sairastuminen .....	10
1.3.7	Tapaturma, onnettomuus ja työvälineen vioittuminen .....	10
1.3.8	Maihin meno.....	11
1.4	Vastuusi ja oikeutesi .....	11
1.4.1	Tehtäväsi.....	11

1.4.2	Lain ja työehtosopimuksen määritelmä harjoittelijasta aluksella .....	11
1.4.3	Yleinen työaika.....	12
1.4.4	Vaitiolovelvollisuus sekä sosiaalisen median käyttäminen.....	13
2	APUVINKIT HARJOITTELUUN .....	14
2.1	Merimiessanastoa.....	14
2.2	Merimiestaitoa virkistäviä ohjeita .....	20
2.2.1	Merimerkit ja meriteidensäännöt lyhyesti .....	20
2.2.2	Esimerkki aluksen kiinnitys käytännöstä .....	23
2.2.3	Esimerkki muutamasta eri lastinkäsittelytilanteesta .....	24
2.2.4	Esimerkki alusturvallisuudesta ja kulun seurannasta .....	26
2.2.5	Perussolmut ja pleissit .....	27
2.2.6	Perustyövälineet.....	32
2.2.7	Yleisesti käytössä olevat aineet ja kemikaalit.....	34
	LÄHTEET.....	36
	KUVALUETTELO .....	37

# 1 Yleinen ohjeistus harjoitteluun

## 1.1 Valmistautuminen ennen harjoittelua

### 1.1.1 Mitä mukaan harjoitteluun?

- Voimassa oleva turisti- ja merimiespassi.
- Voimassa oleva merimieslääkärintodistus.
- Voimassa olevat pätevyyskirjat ja sertifikaatit.
- Turvakengät ja, mikäli haluaa omia sopivia tai parempia työvaatteita/ varusteita, kannattaa ne myös ottaa mukaan. Aluksilta saa yleensä hanskat, haalarit ja kuulo- ja silmäsuojat.
- Vuodenaika huomioon ottaen riittävästi lämpimiä vaatteita. Ulkona työskentely on hyvin todennäköistä.
- Harjoittelusopimus ja harjoittelupäivien seurantalomakkeet.
- Matka- ja vapaa-ajan tapaturmavakuutus tulee myös olla kunnossa.
- Eurooppalainen sairausvakuutuskortti, opiskelijakortti ja mahdolliset sertifikaatit, sillä laivalla voi tulla palkallisia sijaisuuksia, ja lisäpätevyystodistus. Ellei sitä ole, niin ainakin kurssitodistukset.
- Hieman käteistä rahaa, jos mieli tekee tehdä ostoksia aluksen sporttikassaan.
- Omat hygieniatarvikkeet.

### 1.1.2 Toimenpiteet saatuasi harjoittelupaikan Harjoittelumyllyltä

- Ilmoita harjoittelupaikastasi harjoitteluvastaavallesi koulussa.
- Hoida harjoittelusopimus kuntoon, niin kuin oppilaitoksessasi on neuvottu.
- Ota yhteys alukseen, jossa harjoittelusi on määrä toteuttaa, tai jos et saa heihin yhteyttä, kokeile ottaa yhteyttä varustamon kautta.
  - Esittele itsesi huolellisesti (nimesi, koulusi, koulutuslinjasi, jne.)
  - Ole kohtelias.
  - Kysy, milloin ja mistä voit nousta aluksen kyytiin.
  - Kysy, onko jotain erikoistoimenpiteitä saapumiseen liittyen, kuten miten pääset satama-alueen läpi alukselle.
  - Varmista, mitä varusteita tarvitset mukaan.
  - Ilmoita erikoisruokavalioistasi ja allergioista, jotka voivat vaikuttaa harjoitteluusi.
  - Lopuksi kysy vielä, onko mitään muuta oleellista, mitä sinun tulisi tietää tai tehdä ennen harjoittelun alkua, kuten käydä huumetestissä.
- Hoida kaikki harjoitteluun mukaan tarvittavat asiat kuntoon.

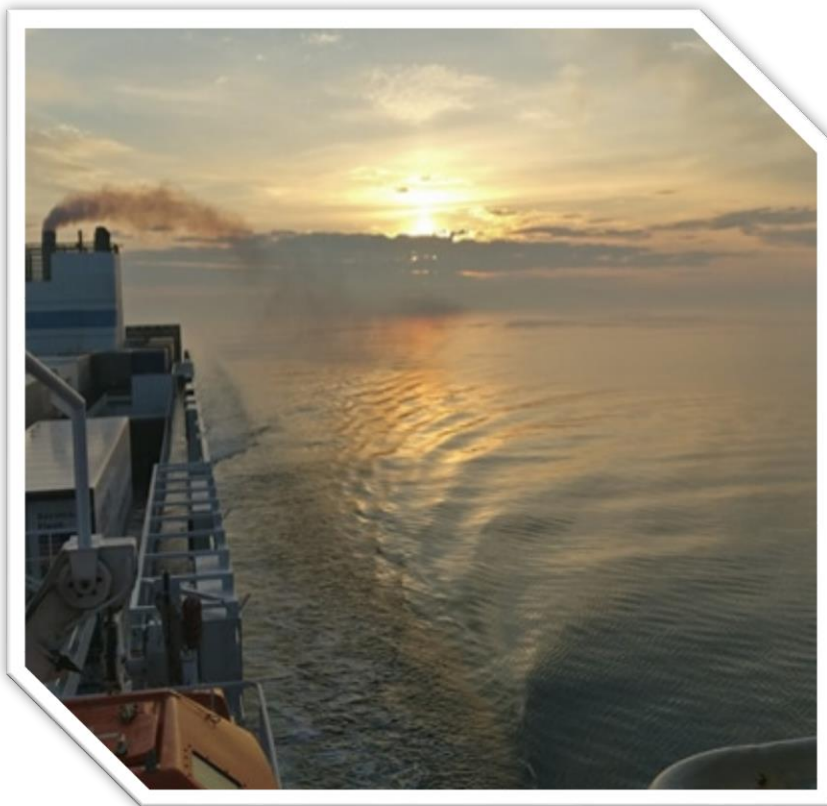
### 1.1.3 Toimenpiteet noustessasi alukseen

- Ilmoita alukselle soittamalla tulostasi.
- Ilmoita saapumisestasi kansitoimistossa, rampilla, kongilla tai vahdissa olevalle henkilölle.

- Mene ilmoittautumaan päällikölle ja ota sopimuksesi ja muut asiakirjasi mukaan. Jos päällikkö nukkuu, niin älä missään nimessä häiritse. Riittää, että hän saa asiakirjat ensimmäinen vuorokauden aikana.
- Kysy päälliköltä tai sinut vastaan ottaneelta perämieheltä työajoistasi, ruokailuista ja yleisistä asioista, jotka koskevat harjoittelusi alkua.
- Saatuasi hytin ja purettuasi tavarat, mene päivähuoneeseen tai johonkin muuhun ennalta sovittuun paikkaan, mistä sinut on helppo löytää ja jää odottamaan perehdyttämisesi alkamista ja tutustumista rutiineihisi.
- Aina, jos sinulle tulee epävarma olo, mitä teet seuraavaksi, kysy keneltä tahansa henkilökuntaan kuulavalta henkilöltä ja he varmasti ohjaavat sinut oikeaan suuntaan.
- Älä jää hyttiin odottamaan, että joku tulee sinut sieltä hakemaan, ellei näin ole sinulle erikseen sanottu.

#### 1.1.4 Matkakulut

Kaikki matkakulut ja matkajärjestelyt harjoittelija hoitaa itse. Kulujen korvaamista voit kysyä kuittia vastaan koulusi harjoitteluvastaavalta. Voit myöskin pyytää Kelalta tukea niihin. Voit kysyä laivalta vinkkejä matkajärjestelyihin tai jos heillä sattuisi olemaan vaihtopäivä, niin on helpompi tulla samalla muun miehistön jäsen. Muista myös pitää opiskelijakortti mukana, jotta saat alennuksia junissa ja busseissa. Lisätietoa ja tarkempaa ohjeistusta matkakulujen hoitamiseen saat koulusi harjoitteluvastaavalta.



Kuva 2. Matka

## 1.2 Yleinen työkuultuuri ja käytöstavat harjoittelussa

### 1.2.1 Siisteys

Aluksella ollessasi sinun on syytä ottaa huomioon siisteys ja yleisen hygieniatason ylläpitäminen. Alus on suljettu työympäristö, joten taudit leviävät siellä nopeasti ja pyyhkivät yli koko miehistön pahimmillaan aiheuttaen koko alustoimintojen keskeytymisen. Tämä tarkoittaa sitä, että käyt säännöllisesti peseytymässä ja pidät huolta henkilökohtaisesta hygieniastasi kuten vaatteitasi, työvaatteitasi ja petivaatteitasi puhtaudesta. Myös hyttisi tulee siivota kerran viikossa. Tämän lisäksi voit joutua myös huolehtimaan joidenkin yleisten tilojen siisteydestä ja työpisteesi siisteydestä.

### 1.2.2 Rutiinit

Suurin osa aluksen toiminnoista perustuu joihinkin rutiineihin ja tarkastuslistoihin. On suositeltavaa, että pyrit vähintäänkin opettelemaan oman työnkuvasi rutiinit mahdollisimman nopeasti aloitettuasi. Tämä auttaa selviytymistäsi päivittäisessä toiminnassa huomattavasti. Tärkeää on tietää työaikasi, ruokailut ja tauot tai vahtikierroksella tehtävät tarkastukset. Kannattaa myös tutustua aluksen turvallisuuskaavioon, hätäuloskäynteihin, kokoontumispaikkaan ja pelastautumisvälineisiin.

### 1.2.3 Käytöstavat

Käytöstavat on syytä pitää aina mielessä ollessasi harjoittelussa ja muutenkin töissä. On kohteliasta sanoa ”kiitos” aina kuin mahdollista, sekä toivottaa hyvää huomenta. Tämä parantaa aluksen yleistä työilmapiiriä ja auttaa sinua pääsemään paremmin juttuun muun henkilökunnan kanssa. Myös omien sotkujesi siivoaminen kuuluu hyviin käytöstapoihin. Älä haistattele henkilökunnalle, jos et ole täysin varma, että kyseessä on molemman osapuolen ymmärrettävissä olevaa vitsailua. Muista myös, että aluksella saattaa olla eri kulttuureista tulleita työntekijöitä ja heidän käytöstapansa voivat poiketa paljonkin omistasi. Mikä tärkeintä, muista olla suvaitsevainen muita työntekijöitä ja kulttuureita kohtaan. Alus ei ole paikka poliittisille tai uskonnollisille mielipiteille.

### 1.2.4 Asenne

Oma asenteesi määrittää hyvin pitkälti sen, miten paljon tulet saamaan harjoittelustasi irti ja millaisen kuvan annat itsestäsi henkilökunnalle. Ole aktiivinen sekä työssäsi että myös ryhmän jäsenenä. Älä seiso tumput suorina tekemättä mitään, jos muut tekevät töitä, ellei sinulle ole erikseen sanottu niin. Kysele aktiivisesti asioista ja pyri ottamaan selvää. Jos et tiedä, mitä tehdä, kysy. Tällä tavalla osoitat olevasi aktiivinen sen sijaan, että luot mielikuvan, ettei sinua vain kiinnosta. Muista, että olet harjoittelija, eikä sinun oletetakaan osaavan kaikkea, mutta sinun oletetaan haluvan oppia. Mene innokkaasti uusiin työtehtäviin mukaan aina, kun niitä tarjoutuu.



### 1.2.5 Hierarkia

Muista, että aluksella toimii vahva hierarkia, vaikkei siltä vaikuttaisikaan. Harjoittelijana olet aina muiden henkilökuntaan kuuluvien käskyvallan alla olettaen, että he tietävät asioista ja niiden hoitamisesta enemmän kuin sinä. Älä ole itsestäsi liikoja äläkä rupea turhaan kyseenalaistamaan sinulle annettuja käskyjä tai ohjeistuksia. Ei ole kuitenkaan väärin sanoa asiasta, jos olet varma tai epäilet, että annettu työtehtävä aiheuttaa sinulle, jollekulle muulle tai alukselle vaaraa. Kansipuolen harjoittelijana sinun lähin esimiehesi tulee todennäköisesti olemaan puosu ja perämiehet. Koko alushierarkiaa hallitsee aluksen päällikkö. Hyvänä käytöstapana voit pitää sitä, että aluksella kysyt, mihin paikkaan voit istua syömään. Alushierarkiaan kuuluu, että miehistö ja päällystö syövät omilla paikoillaan.

### 1.2.6 Kommunikointi

Kommunikointi on tärkeää aluksen työympäristössä. Muista, että olet töissä paikassa, missä pienikin väärinkäsitys voi pahimmillaan johtaa ihmisen hengen menettämiseen tai todella kalliisiin vahinkoihin. Jos et ole varma annetusta työtehtävästä tai ohjeistuksesta, pyydä selvennystä sen sijaan, että lähtisit itsekseesi kokeilemaan. Moni työtehtävä aluksella vaatii, että tehtävästä vastuussa oleva henkilö tietää koko ajan, missä tehtävää suorittavat henkilöt ovat, tai mitä tekevät. Muista myöskin itse kertoa ja puhua siitä, mitä olet tekemässä ja keskustella turvallisuuteesi liittyvistä asioista. Aluksilla onkin käytössä suljetun kommunikaation looppi (*closed loop communication*). Se tarkoittaa tilannetta, jossa jonkin toimenpiteen tekevä henkilö sanoo ääneen mitä tekee, ja hänen kanssaan oleva henkilö toistaa, mitä edellinen on sanonut. Tällä tavalla varmistutaan siitä, että kumpikin on tietoinen, mitä on tapahtumassa. Hyvänä esimerkkinä tästä kaikesta on aluksen töijääminen, missä töijäyksestä vastuussa olevan henkilön tulee tietää koko ajan, missä miehistö on ja mitä tekemässä. Käskynannon jälkeen miehistön jäsen toistaa käskyn siten, että vastuussa oleva henkilö kuulee sen, ja vasta sitten ryhdytään toimenpiteeseen. Epäönnistuminen tässä voi pahimmillaan johtaa tilanteeseen, jossa miehistön jäsen seisoo väärässä paikassa vinssiin nähden ja jää köyden väliin puristuksiin tai köysi katkeaa ja osuu häneen. Myös englanninkielistä työsanastoa pitää harjoitella, koska pelkkä kielellinen epätietoisuuskin voi aiheuttaa turvallisuusriskin kansainvälisessä liikenteessä.

### 1.2.7 Kysyminen

Muista, että olet harjoittelijana, eikä sinun oletetakaan tietävän kaikkea. Joten on ihan hyväksyttävää ja myöskin kannustettavaa, että kyselet paljon ja olet kiinnostunut asioista. Tätä myöskin odotetaan sinulta.

## 1.3 Yleistä tietoa ja toimenpiteitä

### 1.3.1 Harjoittelukirja

Harjoittelukirja tulee olla sinulla aina mukana harjoittelussa ollessasi. Hyvänä lähtökohtana harjoittelukirjan täyttämiseen voi pitää sitä, että merkitset tekemäsi suoritukset ylös jokaisen työpäivän jälkeen ja kerran viikossa pyydät kuittaukset harjoitteluvastaavaltasi kirjaasi. On hyvä sopia jo harjoittelun alussa, miten suoritate harjoittelukirjan kuittaamisen harjoitteluvastaavan kanssa. Älä unohda myöskään päällikön harjoittelukirjan tarkastusta. On suositeltavaa, että täytät aluskohtaiset tiedot harjoittelukirjaan jo harjoittelusi alkuvaiheessa. Tämä auttaa sinua hahmottamaan alusta, jolla olet suorittamassa harjoittelua, ja myös tutustumaan sen turvallisuuskaavioon sekä välineistöjen sijaintiin. **Muista**, että harjoittelukirja on osa laivaharjoittelu suoritustasi, joten sen huolellinen täyttäminen heijastuu suoraan harjoittelujakososi suorittamiseen sekä oman osaamisesi kehitykseen. **Älä** missään nimessä jätä harjoittelukirjan kaikkia kuittauksia viimeiselle päivälle.

### 1.3.2 Rokotukset

Pidä huolta siitä, että itselläsi on kaikki perusrokotukset kunnossa ennen harjoitteluun lähtemistä. Tärkeitä ovat kurkkumätä-jäykkäkouristusrokote, poliorokote sekä tuhkarokko-, sikotauti- ja vihuriokkorokote. Jos et ole varma asiasta tai et omista rokotuskorttia, voit ottaa yhteyttä paikalliseen terveydenhoitajaan tai lääkäriin asian varmistamiseksi. Voit myös mahdollisesti selvittää asian Kanta.fi-palvelun kautta. Näiden perusrokotusohjelman mukaisten rokotusten lisäksi on syytä rokottaa itsensä myöskin A- ja B-hepatiittirokotuksilla, ja mikäli aluksesi tekee matkaa lämpimiin trooppisiin maihin, myöskin malariarokotuksella. Yleensä aluksilla on pieni määrä perusrokotuksien tehosteita.

### 1.3.3 Tulliselvitys (Crew effect)

Harjoittelijana sinulla on velvollisuus täyttää omalta osaltasi miehistön tulliselvityslomake. Lomakkeeseen tulee täyttää omista matkatavaroistasi selvitys lähinnä elektroniikasta ja tupakka- ja alkoholituotteista. Ilmoittamatta jättäminen tarkastuksen sattuessa voi johtaa sakkorangaistukseen. Selvitys tehdään saavuttaessa kansainvälisestä liikenteestä satamaan ja täytettävä lomake on yleensä löydettävissä messistä tai päivähuoneesta näkyvältä paikalta jo hyvissä ajoin ennen satamaan tuloa. Lisätietoa asiasta löydät Tulli.fi-sivujen kautta.

### 1.3.4 Päihdepolitiikka

Lähtökohta kaikessa alusliikenteessä on nollatoleranssi. Alkoholien tai muiden päihdeaineiden käyttö on laissa kiellettyä. Huolimatta siitä joillakin aluksilla saattaa saada alkoholituotteita vapaa-ajan kassasta tai ruokailun yhteydessä. Vastuullisena harjoittelijana sinun tehtävänäsi on pitää huoli omasta alkoholikäyttäytymisestä. Ole raittiina työaikasi, vaikka ottaisitkin alkoholia vapaavahtisi aikana tai maissa käydessäsi. Laissa on myös määritelty, että jos huomaat työntekijän olevan selvästi liian päihtynyt tai hän on kykenemätön hoitamaan omia työtehtäviään, sinulla on

velvollisuus ilmoittaa siitä vastuussa olevalle esimiehelle, eikä päästää kyseistä henkilöä toimeensa.

### 1.3.5 Työaika käyttäytyminen

Töihin tulee ilmaantua aina ajoissa. Hyvä tapa on olla jo ainakin 5 minuuttia ennen työajan alkamista valmiina työvaatteet päällä aloittamaan päivän työt. Tämä antaa myös hyvän kuvan siitä, että olet motivoitunut työhösi. Eritoten vahdin pitoon on tärkeää mennä hyvissä ajoin etukäteen, jotta silmäsi ehtivät tottua vallitsevaan tilaan, sekä vahdissa oleva henkilö ehtii käymään rauhassa kanssasi läpi vahtia koskevat asiat ilman, että se menee hänen lepoaikansa kustannuksella. Työt lopetetaan vasta sitten, kun työaika on täynnä ja sinut tullaan vapauttamaan vahdista tai esimies antaa sinulle siihen erikseen luvan.

Työaikanasia unohda kaikki muu ylimääräinen tekeminen. **Älä** räplää puhelinta tai kuuntele musiikkia. Varsinkin lastauksen tai purun aikana ympärilläsi tapahtuu jatkuvasti paljon erilaisia vaarallisia asioita, joten on tärkeää, että pidät kaikki aistisi valppaina mahdollisen vaaratilanteen ehkäisemiseksi.

### 1.3.6 Sairastuminen

Mikäli sairastut tai loukkaannut harjoittelusi aikana, on tärkeää, että ilmoitat siitä välittömästi harjoitteluvastaavallesi, työkuumppanillesi tai lääkinnästä vastaavalle perämiehelle. **Älä** missään tapauksessa vetäydy oireittesi kanssa yksin hyttiisi piiloon niin, ettei kukaan tiedä, mitä sinulle on tapahtunut. Pidä mielessä se, että pienikin hoitamatta jäänyt oire voi poikia isompia ongelmia ja ollessanne merellä voi sairaalahoittoon pääsy olla vaikeaa. Vaikka aluksilta löytyy ensihätään hyvät valmiudet hoitaa potilasta, ne eivät kuitenkaan ole riittävät pitemmällä aikavälillä ja pahemmassa tilanteessa soveltuvat vain ensiapuun. Satamassa ollessanne aluksen henkilökunta järjestää sinulle kyydin sairaalaan tai apteekkiin tarpeen vaatiessa.

### 1.3.7 Tapaturma, onnettomuus ja työvälineen vioittuminen

Mikäli huomaat tapaturman tai onnettomuuden, ilmoita siitä välittömästi esimiehellesi. Jos tiedät, mitä tehdä, ryhdy ennalta ehkäiseviin tai pelastaviin toimenpiteisiin tilanteen pahenemisen ehkäisemiseksi. Pidä kuitenkin mielessä, ettet saata tekemällä näin itseäsi tai muita vaaraan.

Jos kohtaat työtehtäviä tehdessäsi vioittuneen tai rikkiäisen työvälineen tai aluksen laitteiston, ilmoita siitä esimiehellesi välittömästi. Merkitse laite näkyvästi vialliseksi, ettei kukaan muu mene vahingossa käyttämään sitä ja aiheuta itselleen tai alukselle vauriota. Mikäli käyttämäsi työväline vahingossa hajoaa, tippuu mereen tai onnistut sotkemaan tai hajottamaan jotain töitä tehdessäsi, ilmoita siitä esimiehellesi. Sinua ei rangaista siitä, sillä vahinkoja sattuu kaikille. Henkilökunnan on hyvä tietää asiasta, jotta mahdollinen vahinko tai hävikki saadaan korjattua.

### 1.3.8 Maihin meno

Mikäli sinulle tarjoutuu mahdollisuus aluksen satamassa olon aikana käydä maissa, pidä huoli siitä, että ilmoitat henkilökunnalle selkeästi aikeistasi ja mielellään myös mihin päin olet matkalla. Jos aluksella on käytössä ilmoitustaulu, johon voi merkitä oletko maissa vai aluksessa, muista käyttää sitä. Pidä myös huolta, että jätät henkilökunnalle puhelinnumerosi, josta sinut tavoittaa tarpeen tullen. Muista myös tallentaa aluksen puhelinnumero ja sataman osoite muistiin, kun lähdet laivasta. On tärkeää muistaa ottaa passi mukaan maihin mennessäsi. Paras tapa on lähteä jonkun henkilökuntaan kuuluvan henkilön mukana, jos paikka ei ole itsellesi jo ennestään tuttu. Aika usein myös voit saada vapaa-aikaa töistäsi maissa käymiseen, jos vain uskallat kysyä, koska olet harjoittelija.

## 1.4 Vastuusi ja oikeutesi

### 1.4.1 Tehtäväsi

Huomioi että tehtäväsi voivat vaihdella suuresti riippuen alustyypistä, koulutuslinjastasi, sekä harjoittelusi ajankohdasta ja osaamistasostasi. Ohessa muutama esimerkki tehtävistä, joita joudut mahdollisesti suorittamaan.

- Ruosteen ajaminen.
- Maalaaminen
- Siivoaminen (torppaus)
- Erilaiset huoltotyöt.
- Lastaus ja purkaminen (surraus ja lossaus).
- Aluksen kiinnitys ja irrotus (töijäys ja legotus), sekä ankkurointi.
- Peseminen (spoolaus)
- Ruorinpito
- Vahtimestoiminta, eli tähytys ja vahtikierrokset.
- Lisäksi perämiesharjoittelussa pääset tutustumaan tarkemmin komentosilta-toimintoihin, kuten reittisuunnitteluun, aluksen ohjaukseen ja radioliikenteeseen.
- Muita perämies tehtäviä ovat lastauksen ja purkamisen suunnittelu, pelastautumisvälineiden huolto, terveydenhuoltotarvikkeiden tarkastuksia yms.

### 1.4.2 Lain ja työehtosopimuksen määritelmä harjoittelijasta aluksella

Luvut 1.4.2 – 1.4.4 sisältävät suoria lainauksia Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia koskevasta työehtosopimuksesta (30.5.2016 – 28.2.2019) ja Merityösopimuslaista (756/2011).

- Harjoittelija on henkilö, joka suorittaa koulutukseen liittyvää ”työssäoppimistä” (ohjattua harjoittelua). Tällainen henkilö ei ole työsuhteessa eikä kuulu aluksen varsinaiseen miehistöön. Tällöin alan työehtosopimukset eivät ole suoranaisesti ajankohtaisia harjoittelijalle. (Troberg 2017.)
- Harjoittelijoiden käyttö ei saa johtaa vakituisen työvoiman korvaamiseen.
- Merenkulun työehtosopimuksesta saa kuitenkin suuntaa antavaa tietoa siitä, mitä harjoittelijalla on vastassaan.

- Työntekijän on suoritettava tehtävänsä kunnollisesti lain ja hyvän merimiestavan mukaisesti. Laivapalveluksessa on noudatettava raittiutta, hyvää järjestystä ja kuria sekä käyttäydyttävä kohteliaasti. Alusta ja sen kuntoa on hoidettava huolellisuudella. Aluksen kulutustarvikkeiden ja muonan käytössä on noudatettava säästäväisyyttä.
- Työntekijän on tehtävä työnsä huolellisesti noudattaen niitä määräyksiä, joita työnantaja antaa toimivaltansa mukaisesti työn suorittamisesta. Työntekijän on toiminnassaan vältettävä kaikkea, mikä on ristiriidassa hänen asemassaan olevalta työntekijältä kohtuuden mukaan vaadittavan menettelyn kanssa.
- Työntekijän on noudatettava työtehtävien ja työolojen edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta sekä huolehdittava käytettävissä olevin keinoin niin omasta kuin työpaikalla olevien muiden työntekijöiden turvallisuudesta.
- Työntekijän on ilmoitettava työnantajalle työpaikan rakenteissa, koneissa, laitteissa, työ- ja suojeluvälineissä sekä aluksessa kuljetettavassa lastissa havaitsemistaan vioista ja puutteellisuuksista, joista saattaa aiheutua tapaturman tai sairastumisen vaaraa.
- Aluksen ollessa satamassa tai varmalla ankkuripaikalla työntekijän on oltava vapaa-aikanaan aluksessa vain, jos se on välttämättä tarpeen aluksen, siinä olevien tai lastin turvallisuuden takia, taikka aluksen tulevan matkan tai siirtämisen vuoksi.
- Työntekijä ei saa tuoda alukselle aineita tai esineitä, jotka voivat aiheuttaa vaaraa alukselle, aluksessa oleville henkilöille tai omaisuudelle taikka vakavaa haittaa aluksen yleiselle järjestykselle.
- Aluksen päälliköllä on oikeus tarkastuttaa työntekijän hallussa olevat tilat, jos on erityinen syy epäillä, että niihin on tuotu aine tai esine, joka voi aiheuttaa vaaraa alukselle, aluksessa oleville henkilöille tai omaisuudelle taikka vakavaa haittaa aluksen yleiselle järjestykselle. Asuintilojen tarkastuksen voi tehdä vain aluksen päällikkö tai alukselle asetettu järjestyksenvälvoija.
- Tarkastus on toimitettava todistajien läsnä ollessa. Tarvittaessa päälliköllä on oikeus ottaa haltuunsa vaaraa tai haittaa aiheuttava aine tai esine. Aine tai esine on luovutettava poliisille tai, jollei siihen lain mukaan ole estettä, palautettava työntekijälle hänen poistuessaan aluksesta.
- Muista, että sinulla on oikeus kieltäytyä annetuista työtehtävistä, jos koet ettet tiedä, mitä tehdä tai työtehtävä saattaa sinut, jonkun muun tai aluksen vaaraan.

### 1.4.3 Yleinen työaika

- Laivaväen säännöllinen työaika on enintään 8 tuntia vuorokaudessa ja 40 tuntia viikossa.
- Harjoittelijana sinulla voi olla poikkeuksellinen työaika sen mukaan, mitä harjoittelu ohjelmaasi kuuluu.
- Todennäköisesti tulet olemaan päivämiehenä, jolloin työaikasi sijoittuu kello 8–16. Mikäli ajat myöskin yövahtia, työaikasi on todennäköisesti kello 8–12 ja 20–00.
- Harjoittelijana sinun ei tarvitse tehdä ylitoita ilman omaa suostumustasi.
- Laivaväelle on järjestettävä tilaisuus ruokailuun päivittäin. Aluksissa, joissa yhdenjaksoinen säännöllinen työaika on pidempi kuin 6 tuntia vuorokaudessa, on ruokailuun varattava aikaa vähintään 20 minuuttia.

- Vuorokautisen säännöllisen työajan sisään voi työnantaja järjestää enintään kaksi tuntia palkattomia ruoka- tai kahvitaukoja. Alle puolen tunnin tauot ovat palkallisia.
- Työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika (vuorokausilepo) ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika.
- Vuorokautinen lepoaika voidaan jakaa enintään kahteen osaan siten, että toisen jaksoista on kestettävä yhtäjaksoisesti vähintään kuusi tuntia.
- Jos työntekijän lepoaika häiriintyy työkutsujen vuoksi, hänelle on annettava riittävä korvaava lepoaika.
- Alle 18-vuotiaalle työntekijälle on annettava vähintään yhdeksän tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika. Nuorta työntekijää ei saa pitää työssä kello 24:n ja 05:n välisenä aikana, ellei kysymys ole nuoren koulutukseen liittyvän harjoitusohjelman suorittamisesta.
- Jokaisella aluksella on omat sovitut ruoka- ja taukoaikansa. Seuraava määritelmä ajoista on vain suuntaa antavia, eikä välttämättä ole käytössä kaikilla aluksilla.

Aamiainen	07.30 – 08
Aamupäivä kahvi	10 – 10.15
Lounas	11.30 – 12
Iltapäivä kahvi	14 – 14.15
Päivällinen	16.30 – 17



#### 1.4.4 Vaitiolovelvollisuus sekä sosiaalisen median käyttäminen Kuva 3. Ship wheel clock

Muista, kun olet harjoittelemassa aluksella, sinua koskee sama vaitiolovelvollisuus kuin muitakin varustamon työntekijöitä. Tämä tarkoittaa sitä, että sinulla ei ole oikeutta puhua tai jakaa varustamon tai aluksen tietoja, valokuvia tai tapahtumia kolmannelle osapuolelle, kuten jakamalla niitä sosiaaliseen mediaan.

Mikäli haluat jakaa kuvia tai muuta tietoa aluksesta sosiaaliseen mediaan, varmista aluksen henkilökunnalta ensin, onko se hyväksyttävää ja mistä asioista voit puhua tai ottaa kuvia.

#### *Merityösopimuslaki (756/2011):*

Työntekijä ei saa työsuhteen kestäessä käyttää hyödykseen tai ilmaista muille työnantajan ammatti- ja liikesalaisuuksia. Jos työntekijä on saanut tiedot oikeudettomasti, kielto jatkuu myös työsuhteen päättymisen jälkeen.

Salaisuuden ilmaiseen työntekijän ohella työnantajalle syntyneen vahingon korvaamisesta on vastuussa myös se, jolle työntekijä ilmaisi tiedot, jos viimeksi mainittu tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää työntekijän menettelleen oikeudettomasti.



Kuva 4. Deck work

## 2 Apuvinkit harjoitteluun

### 2.1 Merimiessanastoa

#### MERIMIESSANA

<b>aalloppi</b>	poistoputki tai aukko
<b>ahteri</b>	perä, vanhoissa laivoissa miehistö asui siellä
<b>ankkuripeli</b>	ankkurivintturi
<b>baapuri</b>	paapuri, vasen
<b>brykä</b>	komentosilta
<b>bunkkeri</b>	polttoaine
<b>bunkrata</b>	ottaa polttoainetta
<b>byssä</b>	byssä, pyssä, keittiö
<b>eldari</b>	lämmittäjä
<b>dongarit</b>	farkut
<b>donkikattila</b>	apukattila
<b>donkikone</b>	donkey engine, pieni apukone
<b>dunkki</b>	tunkki, donki, donkeyman, konepuolen "kymppi"
<b>enda</b>	köysi
<b>fairmanni</b>	fireman, lämmittäjä
<b>fenderi</b>	fendari, fiilari, lepuuttaja, korkkipussi
<b>fiirata</b>	laskea, löysätä
<b>fongari</b>	vonkari, pahvista tai pellistä tehty tuuletusilman-sieppaaja
<b>friivahti</b>	vapaa-aika
<b>fyysi</b>	kattilan tulipesä
<b>försti</b>	yliperämies, (koneförsti = 1 konemestari)
<b>fööri</b>	keula, vanhoissa kolitrampeissa miehistö asui siellä
<b>föörmanni</b>	ahtaajien pomo
<b>föörpakka</b>	keulakoroke
<b>gummaus</b>	nesteen pinnalta epäpuhtauksien (yleensä öljyn) poisto imettämällä esim. sanomalehteen
<b>gangvei</b>	gängway, laakonki, maihinnoususilta
<b>haalata</b>	siirtää laiva kaijassa toiseen paikkaan, apukoneen tai pääkoneen männän täyshuolto

<b>hiivata</b>	nostaa, kiristää
<b>hotvelli</b>	hotwell, kanneton lauhteen puhdistusallas
<b>jengi</b>	ahtaajien työryhmä
<b>jopi</b>	työ, työpaikka
<b>jumbo-puomi</b>	raskaan lastin nostoa varten
<b>junkki</b>	jungman, jugmanni, kansipuolen harjoittelija
<b>jäädä ahteriin</b>	myöhästyä laivan lähdöstä
<b>kaija</b>	laituri, möljä, puomin tukitalja
<b>kalle</b>	messi-kalle, messipoika
<b>kapseli</b>	töijausvinssi, kiinnitysvintturi
<b>karveli</b>	skarveli, luukun reunus
<b>karveliapina</b>	manttelimies, joka ohjaa käsimerkein vinssimiehiä
<b>kastliina</b>	heittoliina
<b>keili</b>	ristipään liukulankku
<b>keilin prוותta</b>	keilin voiteluun käytetty ruisku
<b>keulapakka</b>	föörpakka, keulakoroke,
<b>kipinä</b>	radiosähköttäjä
<b>klyyssi</b>	lyysi, vaijerin tai kettingin läpivientisilmäke tai ohjain
<b>koija</b>	punkka, sänky
<b>koiravahti</b>	vahtivuoro klo 00-04
<b>kolistimmi</b>	hiili lämmitteinen höyrylaiva
<b>koliboksi</b>	hiilivarasto
<b>kollikuuri</b>	satamavarasto
<b>kongi</b>	käytävä
<b>kongolainen</b>	ahvenanmaalainen
<b>kraana</b>	raana, nosturi
<b>kusti</b>	rannikko
<b>kympin kahvi</b>	epävirallinen pikainen kahvikupillinen klo 10:00
<b>laaksiida</b>	kallistuma
<b>lammuuni</b>	skottikattilan lieska-uuni
<b>laakonki</b>	maihinnoususilta
<b>lehmänsilta</b>	tankkilaivoissa pituussuunnassa kannella oleva kulkusilta
<b>leidarit</b>	portaat, tikkaat, narutikkaat
<b>leka</b>	ankkuri
<b>lekottaa</b>	laskea, pudottaa



<b>lettaus</b>	varoventtiilin puhallus
<b>levanki</b>	pitkä vartinen pesuharja
<b>lossata</b>	purkaa lastia
<b>malspiikki</b>	vaijerin punonnassa tarvittava työkalu
<b>mantooki</b>	vaijeri tai naru -kaide
<b>mantteli</b>	lastin nostovaijeri
<b>manttelimies</b>	karveliapina, ohjaa käsimerkein kraana tai vins- simiehiä taakan siirrossa
<b>manueeraus</b>	koneen ohjaus
<b>manusluukku</b>	miesluukku
<b>marakatti-luukku</b>	kaksois miitsippien välissä olevan ruuman luukku
<b>mastohaussi</b>	maston juuressa oleva varastokoppi
<b>masu</b>	mesu, konemestari
<b>mepa</b>	merimiespalvelutoimisto
<b>meriklaari</b>	laivan valmisteleminen merikuntoon
<b>messi</b>	ruokailu- ja oleskelutila
<b>messi-kalle</b>	kalle, messipoika
<b>miitsippi</b>	miitseppi, keskilaiva
<b>moinata</b>	tyyntyä
<b>mylly</b>	merimiestyönvälitystoimisto
<b>möljä</b>	laituri, kaija
<b>mönsträys</b>	katselmus, päällemönsträys=ottokatselmus, ulosmönsträys=päästökatselmus
<b>mönsträyskonttori</b>	merimieskatselmustoimisto
<b>naakeli</b>	vaarna
<b>nokikaappi</b>	skottikattilan savukaasujen kokoojakammio tuli- putkien jälkeen
<b>nokittaa</b>	nuohota
<b>nokittaja</b>	nuohoin, alikonemestari
<b>nälkärenkaat</b>	FÅA:n eli Suomen höyrylaiva osakeyhtiön kors- teenimerkki
<b>paapuri</b>	vasen
<b>paattitäkki</b>	venekansi
<b>paja</b>	keittiö
<b>palli</b>	bofori (tuulen voimakkuus)
<b>pataruuma</b>	kattilahuone
<b>pataruuma</b>	kattilahuone
<b>peilata</b>	tankin sisällön määrän mittaus

<b>peilausputki</b>	putki jonka kautta peilaus tehdään
<b>peilaustikku</b>	narun päässä oleva metallitikku jolla peilaus tehdään
<b>pentteri</b>	messin yhteydessä tai lähistöllä oleva tila jossa on tiskipaikka ja säilytystilat ruokailuvälineille ja ruualle
<b>piiska</b>	piiskahöyry, ohituslinja höyrykoneen korkeapainehöyrystä matalapainesylinteriin
<b>pilssi</b>	palle-oja, pohjatankkien ja ulkosivun välissä
<b>pleissi</b>	vaijeri- tai köysipunos
<b>plissi</b>	yhde lisävesitankin ja lauhduttimen välillä, (lauh- duttimen alipaine imee vettä tankista, kun plissi avataan)
<b>pollari</b>	laiturilla laivan kiinnitysköysiä varten oleva tolppa
<b>poosu</b>	puosu, pursorimies, kansipuolen "kymppi"
<b>poosun tuoli</b>	taljassa oleva lauta jolla istuva mies voi maalata esim. maston
<b>preventteri</b>	puomin pystysuuntainen tukivaijeri
<b>proviantti</b>	laivamuona
<b>proviantti-ruuma</b>	muonavarasto
<b>publikaani</b>	tulli
<b>puhti</b>	köyden mutka
<b>pummi</b>	lastipuomi, pummilla elävä
<b>puolikas</b>	puolimatruusi
<b>pupa</b>	peräkoroke (perätorpan katto)
<b>purrata</b>	herättää
<b>pyssä</b>	byssä, byssa, keittiö
<b>pytsi</b>	ämpäri
<b>päällemönsträys</b>	ottokatselmus ja kirjaus laivan miehistöluette- loon
<b>raakitorvi</b>	tuulen suuntaan käännettävä ilmanottotorvi, kone- ja pataruuman ilmastointiin
<b>ransuuni</b>	säännöstely, rajoitus
<b>redillä</b>	ankkurissa sataman edustalla
<b>reelinki</b>	laivan parras
<b>rissa</b>	laivan emäntä, vastaa stuerttia
<b>ristipää</b>	ristikappale joka yhdistää männänvarren ja kier- tokangen
<b>roppu</b>	nostoliina tai vaijeri
<b>rossi</b>	touvi

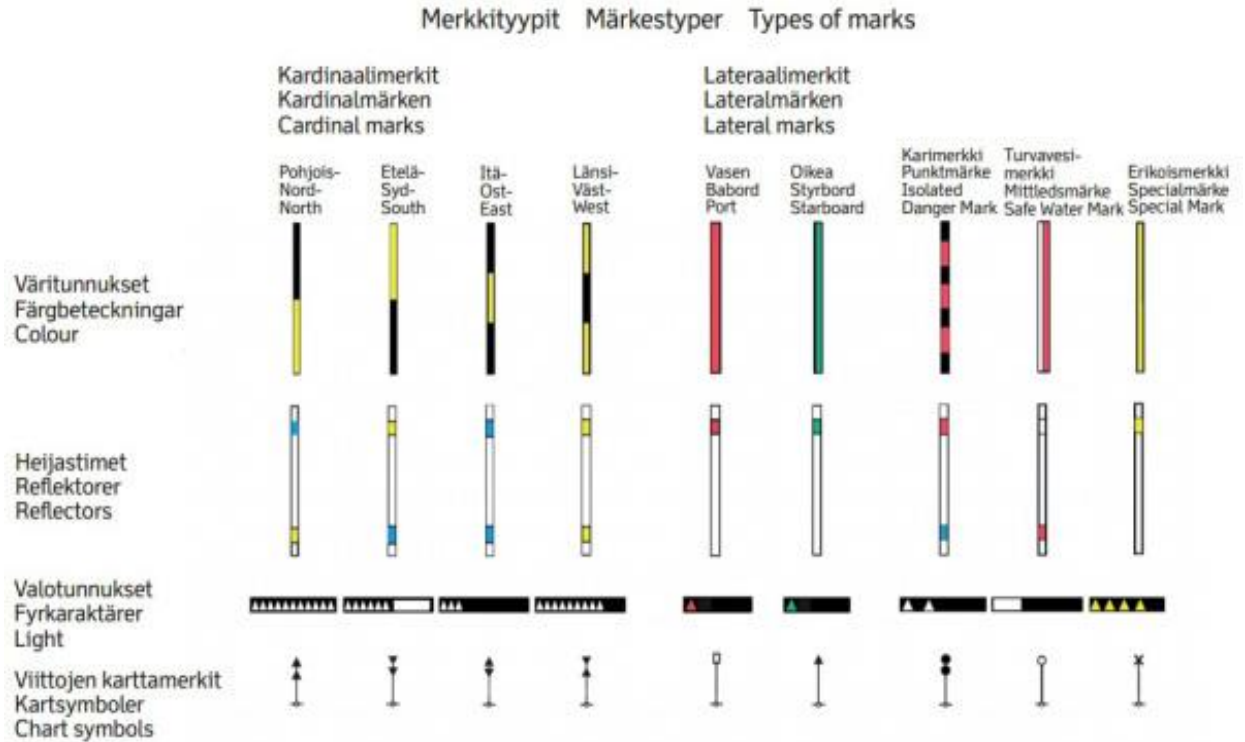
<b>rottapelti</b>	kiinnitystouveihin laitettava peltikaulus, ettei rotat pääse laivaan
<b>rulla</b>	miehistöluettelo
<b>rullata</b>	keinua
<b>saalinki</b>	maston yläpäässä oleva poikittainen tukipönkkä
<b>sakkeli</b>	kiinnityslenkki, kiinnitysrengas
<b>samson-posti</b>	paalu-masto
<b>sapittaa</b>	heittää isoon sappiin eli mereen
<b>seppä</b>	kokki
<b>sgrapa</b>	raappa, kaavin
<b>siftaus</b>	siirto
<b>siiffi</b>	konepäällikkö
<b>sikeli</b>	verovapaan tavaran varasto, jonka tulli sinetöi satamassa olon ajaksi
<b>sipsu</b>	laivan muonittaja
<b>skailletti</b>	konehuoneen kattoluukut
<b>skotti</b>	seinä
<b>sköne</b>	meri
<b>skönemanni</b>	merimies, skönö
<b>slagata</b>	kuonata
<b>slagi</b>	kuona
<b>slagipytsi</b>	kuonaämpäri, "tuhkakuppi"
<b>slakata</b>	löysätä, laskea
<b>slangi</b>	letku
<b>sleissi</b>	metallirassi jolla hakataan slagia irti
<b>smuglari</b>	"smuggler" salakuljettaja
<b>springi</b>	rynnäsvaijeri, viistoke
<b>spuulaus</b>	huuhtelu
<b>spygatti</b>	valumisreikä, valumisaukko
<b>stimmi</b>	höyry
<b>stimmi topilla</b>	kattilan höyrynpaine ylhäällä
<b>stuju</b>	stuertti, talous esimies
<b>styypuri</b>	styypuri, oikea
<b>surrata</b>	kiinnittää
<b>syydvesti</b>	öljykankainen hattu
<b>säkä-kokki</b>	säkä, toinen kokki
<b>taaki</b>	harus
<b>tankkitoppi</b>	tankkikatto, kaksoispohja

<b>telegrammi</b>	konekäskyvälitin
<b>timppa</b>	kirvesmies
<b>tongerit</b>	dongarit, farkut
<b>tonnisto</b>	kannen alla oleva varastotila
<b>toppari</b>	konemestarien ja perämiesten valmiusvuoro satamassa
<b>torpata</b>	tiskata, siivota
<b>tramppi</b>	vanha laiva
<b>trimmari</b>	rimmari, koneapulainen, kolistimmeissä (hiilikatila) kärräsi hiilen koliboksista pataruumaan
<b>tunkki</b>	donkeyman, konepuolen "kymppi"
<b>turkki</b>	lattia
<b>työhyiry</b>	maksaa työllä matkan ja ylöspidon
<b>täkki</b>	kansi
<b>täkkäri</b>	kansimies
<b>töijata</b>	kiinnittää, esim. laiva laituriin
<b>uffarit</b>	päälystö
<b>ulosmaksu</b>	lopputili
<b>ulosmönsträys</b>	päästökatselmus, poistetaan laivan miehistöluettelosta
<b>vegakuppi</b>	voiteluöljykuppi
<b>vegalanka</b>	rautalankakoukun päässä oleva lanka jota myöten öljy valutetaan vegakupista voitelukohteseen
<b>veivi</b>	kampiakselin kampi
<b>venttiili</b>	Fönari, avattava vesitiivis myrskyn kestävä ikkuna (vanhoissa laivoissa yleensä pyöreä)
<b>vetää pystyyn</b>	luvaton rokuli
<b>ville</b>	salonki-ville, salonki tarjoilija
<b>villi-linja</b>	ei vakinaista reittiä, seilaa hakurahti liikenteessä
<b>visseli</b>	sumutorvi, äänimerkki (sisävesillä riikkeri)
<b>öljystimmi</b>	öljylämmitteinen höyrylaiva

Tämä sanaston on kerännyt Kauranen, S. (2000). Ja se on löydettävissä hänen verkkosivultaan <http://personal.inet.fi/koti/seppo.kauranen/sanasto.htm>

## 2.2 Merimiestäitoa virkistäviä ohjeita

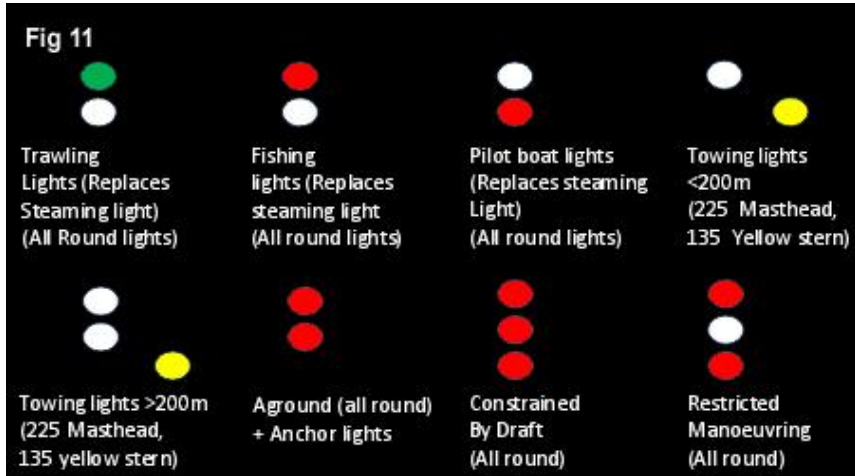
### 2.2.1 Merimerkit ja meriteidensäännöt lyhyesti



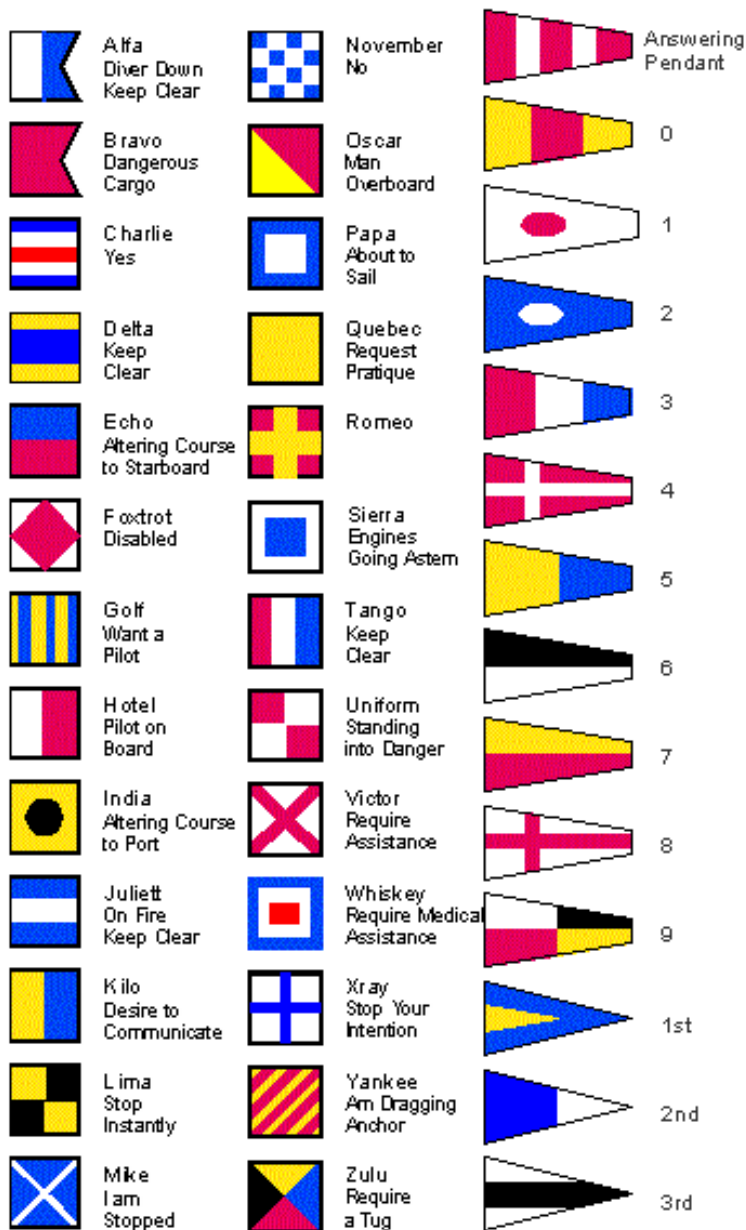
Kuva 5. Merkkityypit

Ohjausliike	Ääni- tai valomerkki
Käännös oikealle	
Käännös vasemmalle	
Peruutus	
Ohitus oikealta	
Ohitus vasemmalta	
Suostun ohitukseen	
Mitä aiot? / En suostu	

Kuva 6. Äänimerkkitaulukko

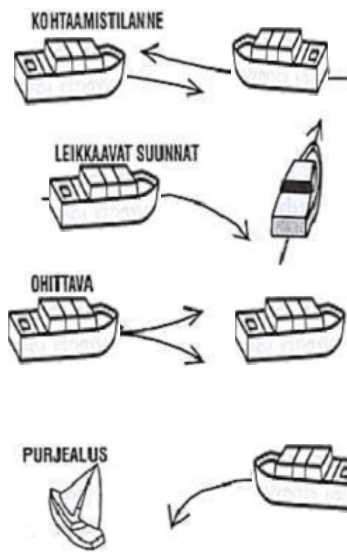


Kuva 7. Lights



Kuva 8. Nautical flags

## Seuraavat väistämisvelvollisuus säännökset koskevat myöskin kauppamerenkulkua.



**Kahden konealuksen kohdatessa:**  
molemmat väistävät oikealle

**Vasemmalta tuleva väistämisvelvollinen**

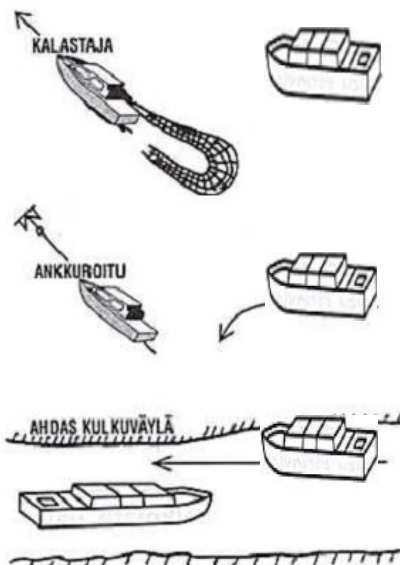
**Ohittava alus, myös purjealus, väistämisvelvollinen**

- ohituspuolen voi valita olosuhteiden mukaan
- turvaetäisyys ohitettavaan!
- ohitettava pitää suuntansa ja nopeutensa

**Konealus väistää purjein liikkuvaa alusta**

- purjevene on moottorialus konevoimaa käyttäessään
- myös purjelautaa on purjealus!

Kuva 9. Tärkeimmät väistämissäännöt



**Muiden on väistettävä alusta, jonka ohjailukyky on rajoitettu, mm.**

- vedenalaista työtä tekevä alus
- kalastusta harjoittava alus
- hinausta suorittava alus

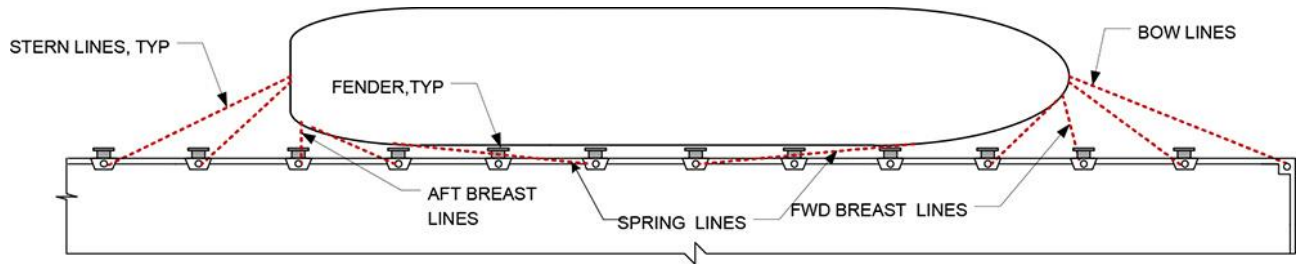
**Muiden on väistettävä ohjailukyvyttöä alusta**

**Milloin kaksi konealusta kohtaa toisensa ahtaassa kulkuväylässä** niin, etteivät ne voi vaaratta sivuuttaa toisiaan, on paikalle myöhemmin saapuneen aluksen odotettava, kunnes toinen alus on sen sivuuttanut. ennen saapumistaan ahtaaseen kulkuväylään, aluksen on annettava viheltimellään yksi pitkä ääni. Kulkuväylässä jo olevan aluksen on vastattava tähän antamalla viheltimellään vähintään viisi lyhyttä, toisiaan nopeasti seuraavaa ääntä. Milloin kaksi konealusta kohtaa toisensa väylässä, jossa on vuolas, ohjailuun vaikuttava virta, on vastavirtaan kulkeva alus velvollinen odottamaan tai väistämään myötävirtaan kulkevaa alusta.

Kuva 10. Tärkeimmät väistämissäännöt

*Huomaa: Kenellekään ei anneta "etuajo-oikeutta". Säännöt tuntevat vain velvollisuuksia. Lisätietoa aiheesta löydät aluksen komentosillalta pakollisista kirja tai digitaalisista julkaisuista nimeltä: International Code of Signals, STCW ja COLREG.*

## 2.2.2 Esimerkki aluksen kiinnitys käytännöstä



Kuva 11. Ship mooring manual - mooring figure

Oheinen kuva on esimerkki tilanteesta, jossa alus on kiinnitetty mahdollisimman monella köydellä, jotta minimoitaisiin liike aluksen ja laiturin välillä. Seuraavaksi käymme läpi vaihe vaiheelta esimerkin aluksen kiinnityksestä (töijäyksestä). Köydet tullaan laittamaan keulaan ja ahteriin jo hyvissä ajoin valmiiksi ennen aluksen kiinnitys operaation aloittamista.

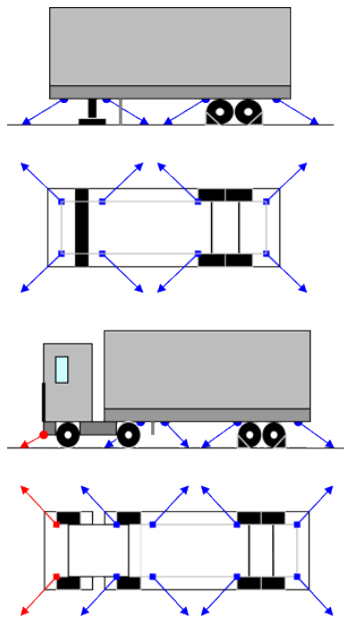
1. Yleinen käytäntö on, että köysiä vedetään täkille jonkin matkaa jo valmiiksi, jolloin laituri palvelijoiden (kaijapalvelijoiden) on helpompi vetää köysi suoraan pollariin ilman hidasteita.
2. Päällikön annettua perämiehille ohjeistuksen köysien määrästä sekä aluksen halutusta sijainnista laituriin nähden, voidaan kiinnitysoperaatio aloittaa.
3. Kun heittoliina (kastliina) on valmiiksi kierretty kehälle (koilattu) ja sidottu haluttuun köyteen, voidaan heittoliina heittää laituri palvelijalla, jonka avulla hän saa vedettyä köydet maihin.
4. Yleensä ensimmäiseksi annetaan **Spring line** maihin, jonka avulla saadaan estettyä eteen ja taakse päin liike, mutta voidaan avittaa keulan tai ahterin sisään ajoa.
5. Kun haluttu paikka laituriin nähden on saavutettu, annetaan **Bow ja Stern line** maihin. Niillä saadaan estettyä aluksen sivuttaisliikettä. Yleensä tässä välissä myöskin annetaan jo **Breast line**, jos sellaista käytetään.
6. Kun päällikkö on tyytyväinen aluksen sijaintiin, kiristetään **Spring, Bow ja Stern line** kireiksi ja kytketään jarru vinsseistä päälle.
7. Lopuksi kiristetään vielä **Breast line**, sekä kytketään sen jarru päälle. Tällä saadaan vielä lisävarmuutta aluksen paikallaan pysymiselle.

Aluksen irrotustilanteessa (legotus) toimenpiteet ovat lähestulkoon samat, mutta vain käänteisessä järjestyksessä irrotetaan köydet ja hinataan ne takaisin vinssien rummuille suojaan.

**Muista** sijoittaa itsesi kiinnityksessä ja myös irrotuksessa siten, ettet seiso köysikehien sisällä tai päällä suuren mukautumisen riskin takia. Pidä myös mielessä, missä on turvallinen paikka olla köysiä kiristettäessä. Jos köysi katkeaa, se ei saa päästä osumaan sinuun. Jos ohjaat köyttä rummulle, pidä mielessä, ettei sinulla ole päälläsi mitään, mikä voisi takertua köyteen ja vetää sinut mukaansa. Tai mikäli köysi kiristyy äkillisesti, et jää sen ja esimerkiksi pollarin väliin puristuksiin. Lisätietoa aiheesta **Ism Code** -julkaisusta tai aluskohtaisesta aluksen kiinnitys-opaasta, joka löytyy komentosillalta.



### 2.2.3 Esimerkki muutamasta eri lastinkäsittelytilanteesta

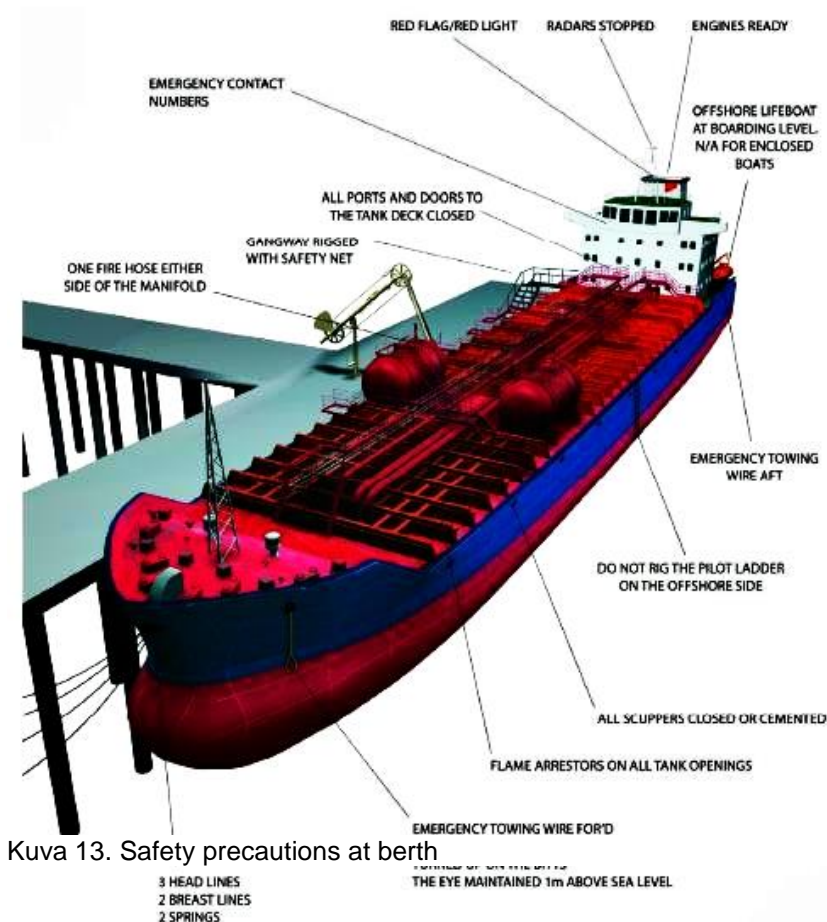


Kuva 12. Lashing

Nyrkkisääntönä lastinkäsittelytilanteessa voidaan pitää sitä, että lastattava yksikkö kiinnitetään niin hyvin ja niin monesta kohdasta kuin mahdollista, jotta saadaan minimoitua lastiyksikön liikkuminen kaikkiin suuntaan.

Viereinen kuva on yksi esimerkki pyörillä liikkuvien lastiyksiköiden kiinnittämiseen, jossa kiinnitys on toteutettu sen mukaisesti, että jokainen kiinnitys estää yksikön liikkumisen kiinnityksen vastaiseen suuntaan.

Kiinnitystä suunnitellessa pitää ottaa huomioon jokainen mahdollinen suunta, johon yksikkö voi lähteä liikkumaan ja yrittää saada estettyä se kiinnittämällä yksikkö oikein.



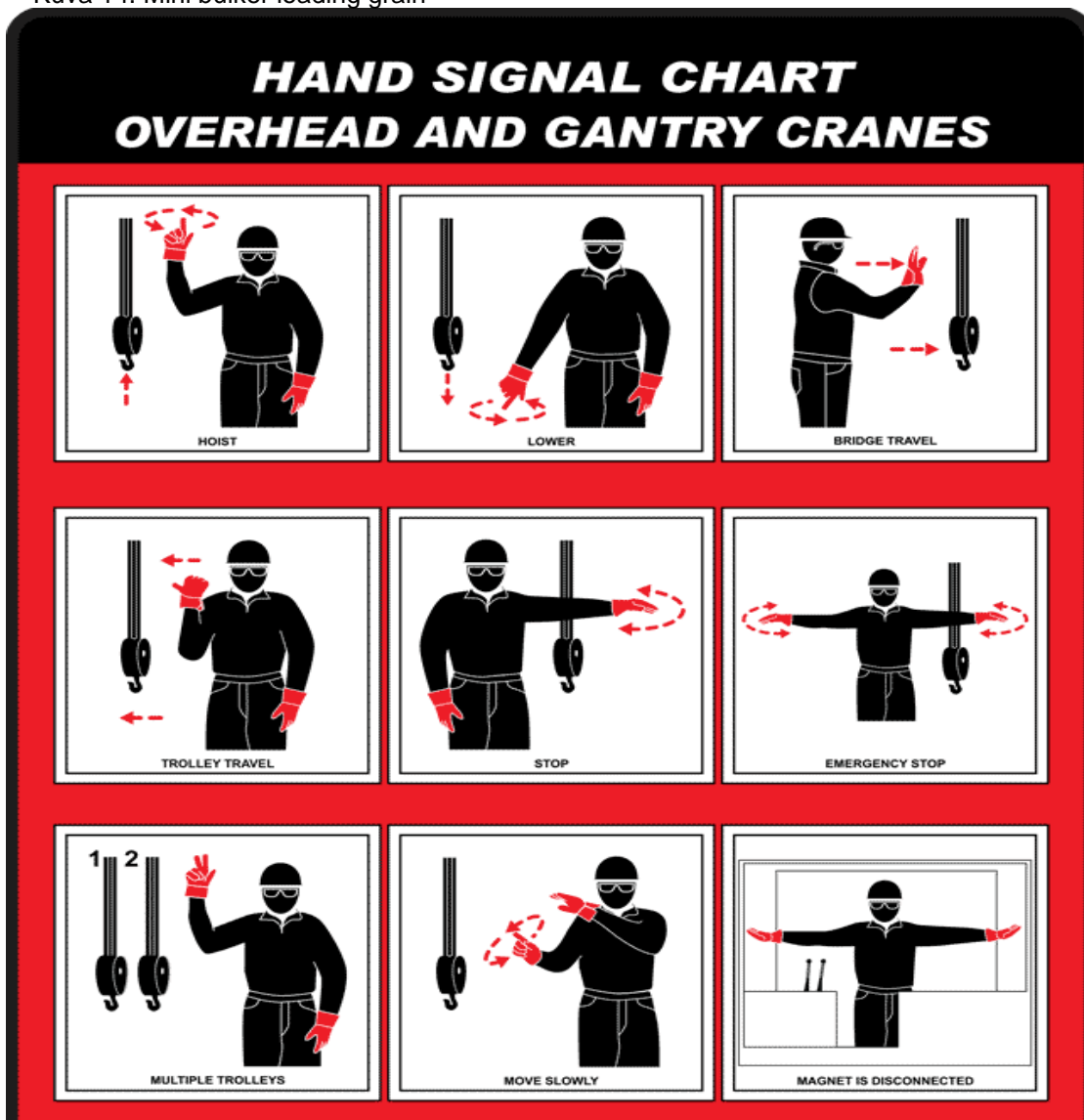
Kuva 13. Safety precautions at berth

Nestemäistä lastia otettaessa ennen satamaan tuloa tehdään linjaukset sen mukaan, mihin tankkeihin lasti halutaan. Satamassa sen henkilökunta tulee kiinnittämään manifoldin alukseen ja lastaus tai purku voidaan aloittaa aluksi hitaasti ja nostaten vähitellen täyteen pumppaustehoon. Lopussa pitää uudelleen hiljentää ylivuotoriskin takia. Nesteen siirron aikana tarkkaillaan aluksen köysien kireyttä ja mahdollisia vuotoja. Lastinoton yhteydessä otetaan näytteet alusta ja lopusta. Lastinpurku toimii muuten samalla tavalla, mutta linjojen takaiskuventtiilit avataan. Linjojen paine on yleensä 8 baarin luokkaa. Vaihdettaessa lastia toteutetaan tankkien pesu ennen seuraavaan satamaan saapumista.

Bulk-lastin ottaminen tarkoittaa, että lastiruuma otetaan täyteen pakkaamatonta materiaalia, kuten oheisessa kuvassa rautaromua. Lastaus hoituu yleensä sataman puolesta nosturin tai kauhakuormaajan avulla. Lastauksen aikana miehistöllä ei ole juuri muuta tehtävää kuin tarkkailla aluksen trimmiä sekä köysien kireyksiä. On tärkeää pitää mielessä, ettei kulje nosturin alapuolelta lastauksen tai purun aikana, koska on olemassa riski, että kuormasta putoaa jotain päälle. Lastin erottelu tapahtuu siirrettävän bulkheadin avulla, jolla voidaan erottaa kaksi erilaista lastia toisistaan. Mikäli lasti muuttuu, tulee lastiruumat pestä, jottei edellisen lastin jämmät pääse sotkeutumaan uuteen. Muista että suljettu bulk-lastiruuma on aina suljettu tila, jonka happipitoisuus tulee tarkastaa ennen sinne menoa. Ohessa myös kansainvälisesti käytetyt nosturi käsimerkit.



Kuva 14. Mini bulker loading grain



Kuva 15. Crane hand signals

Lisätietoa ja muita esimerkkejä löydät **Cargo Securing Manualista** ja **Gargo Operations Manualista**, sekä **Cargo Stowage & Securing (CSS) Manualista**. Löydät nämä julkaisut aluksen kansitoimistosta, sekä komentosillalta.

## 2.2.4 Esimerkki alusturvallisuudesta ja kulun seurannasta

- Muista, että alus on aina yksityinen alue, jonne ulkopuolisilta on pääsy kielletty ilman lupaa.
- Voit harjoittelusi aikana joutua tilanteeseen, jossa pääset toimimaan ISPS-vahdina. Tämä tarkoittaa sitä, että voit joutua olemaan esimerkiksi aluksen rampilla se henkilö, jonka tehtävään kuuluu seurata, ettei kukaan ulkopuolinen tule alukseen ilman lupaa.
- ISPS-vahdin tehtäviä:
  - Kulun valvonta.
  - Vieraiden vastaanottaminen ja kirjaaminen.
  - Vieraiden henkilöllisyyden tarkistaminen, sekä selvitys, millä asialla he ovat.
  - Ilmoittaminen vieraasta VHF:llä vahtipäällikölle, joka tulee hakemaan vieraan.
  - Kaikesta epäilyttävästä toiminnasta, paketeista, esineistä ja henkilöistä ilmoittaminen vahtipäällikölle.
  - Kaikesta epäilyttävästä toiminnasta, paketeista, esineistä ja henkilöistä ilmoittaminen vahtipäällikölle.

Huomaa, että et saa jättää vahtipaikkaasi, ennen kuin joku vahtiin soveltuva henkilö tulee vapauttamaan sinut siitä.

Mikäli joudut kyseiseen tehtävään, vahtipäällikkö tulee antamaan sinulle yksityiskohtaisemmat ohjeet työtehtävästäsi.

Pääasiassa alus ja satama toimivat kolmella eri turvallisuustasolla:

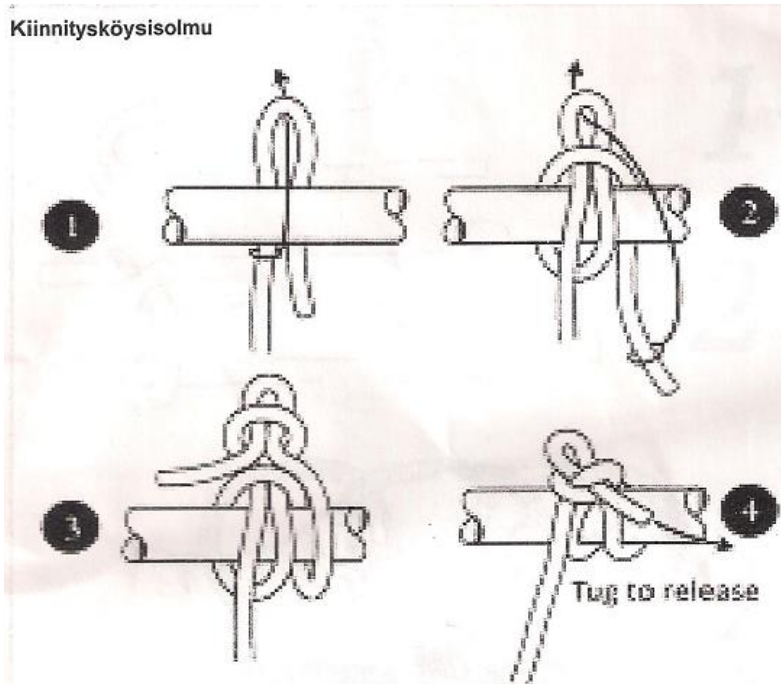
1. Marsec Level 1: alus ja satama-alueet toimivat normaali turvallisuustasolla päivittäin. Ylläpidetään vähintään pienintä kulunseurantaa sekä turvallisuutta 24/7
2. Marsec Level 2: turvallisuustasoa nostetaan, jolloin kulunseurantaa ja vahtihenkilökuntaa lisätään turvallisuuden ylläpitämiseksi. Tällä tasolla on odotettavissa, että jotain olisi tapahtumassa. Henkilöiden ja tavaroiden tarkastusta lisätään.
3. Marsec Level 3: turvallisuustasoa nostetaan entisestään. Tässä tilanteessa jotain on jo sattunut tai tulee varmasti sattumaan. Kaikki satama- ja alustoinnot ovat keskeytetty, eikä muilla kuin virkavallalla tai siihen oikeutetulla turvallisuus- tai vahtihenkilöllä ole oikeutta kulkemiseen. Kaikki ihmiset ja tavarat tarkastetaan huolellisesti ja vahtihenkilökuntaa lisätään huomattavasti.

Lisätietoa alusturvallisuudesta ja kulunvalvonnasta saa aluksen turvallisuuspäälliköltä, sekä aluksen ISPS -, sekä ISM CODE -julkaisuista. Löydät kyseiset julkaisut komentosillalta.

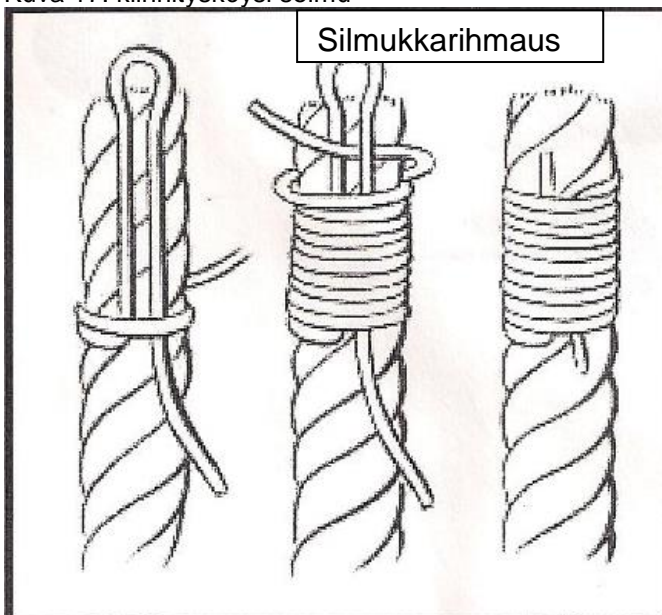


Kuva 16. ISPS

## 2.2.5 Perussolmut ja pleissit



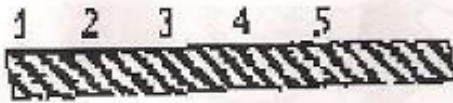
Kuva 17. kiinnitysköysi solmu



Kuva 19. Silmukkarihmaus

## Silmukkapujos

1.



2. pura säikeet



3. tee silmukka



4. pujota keskimmäinen säie



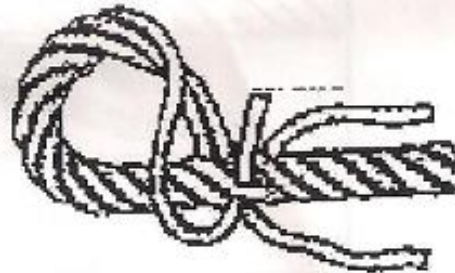
5. pujota sisimmäinen säie



6. käännä ympäri



7. pujota kolmas säie



8. kiristä kaikki säikeet tasaisesti

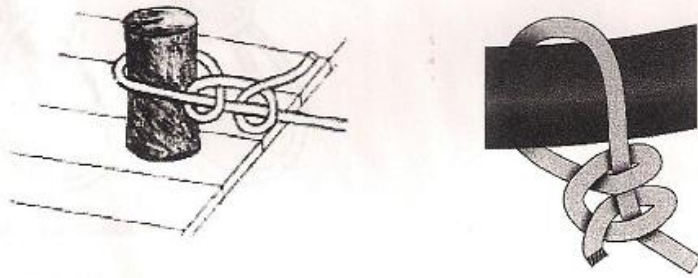


9. toiselta puolelta

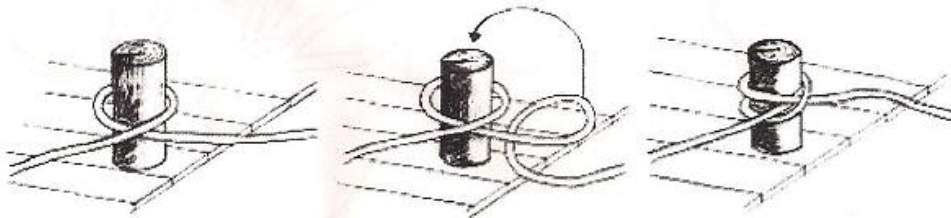


Kuva 18. Silmukkapujos

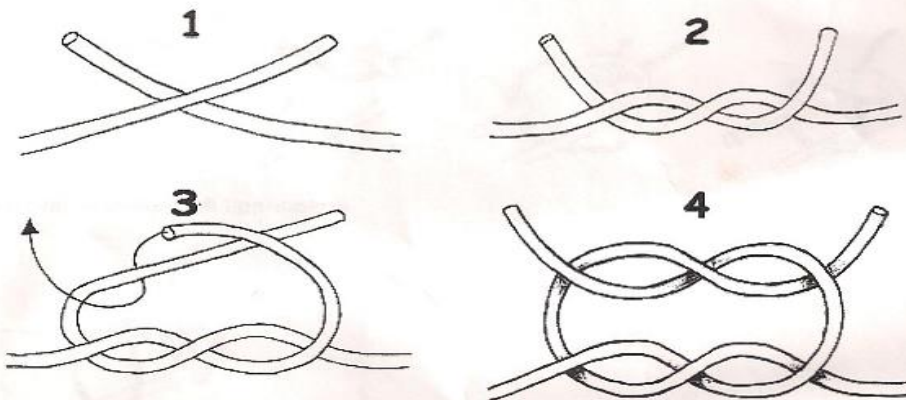
## Ulkosorkka



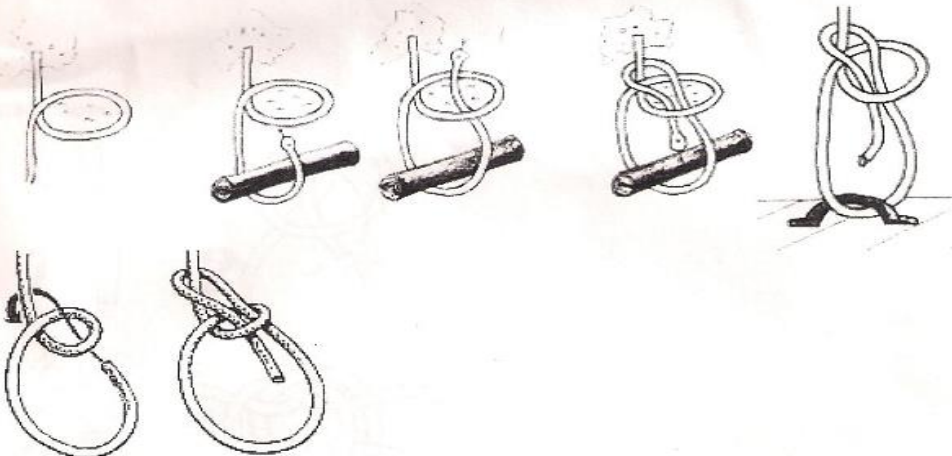
## Sisäsorkka



Kuva 20. Ulko- ja sisäsorkka  
Merimiessolmu

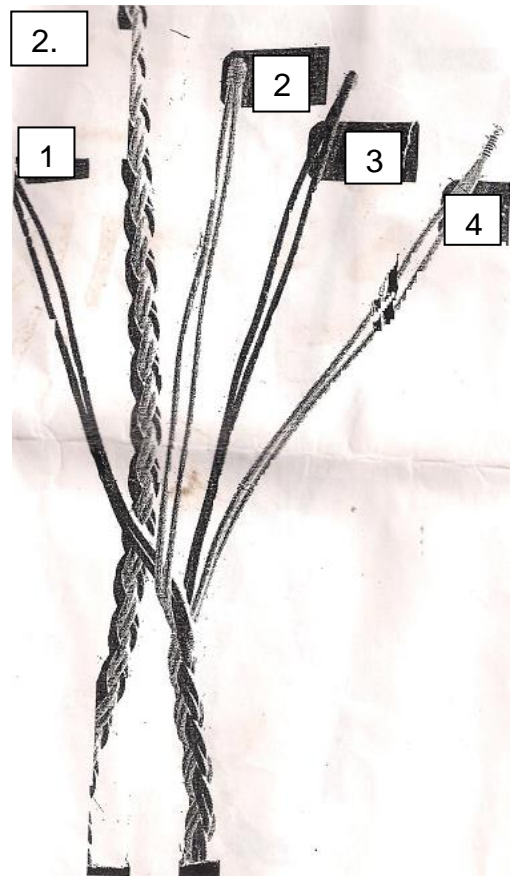
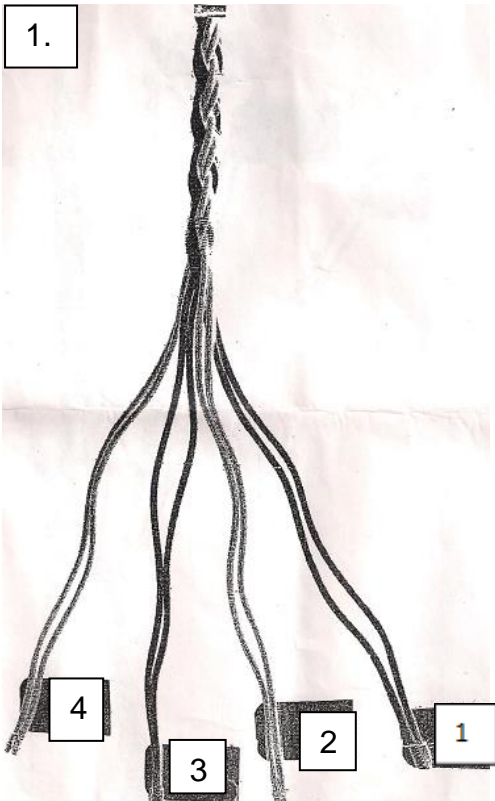


## Paalusolmu

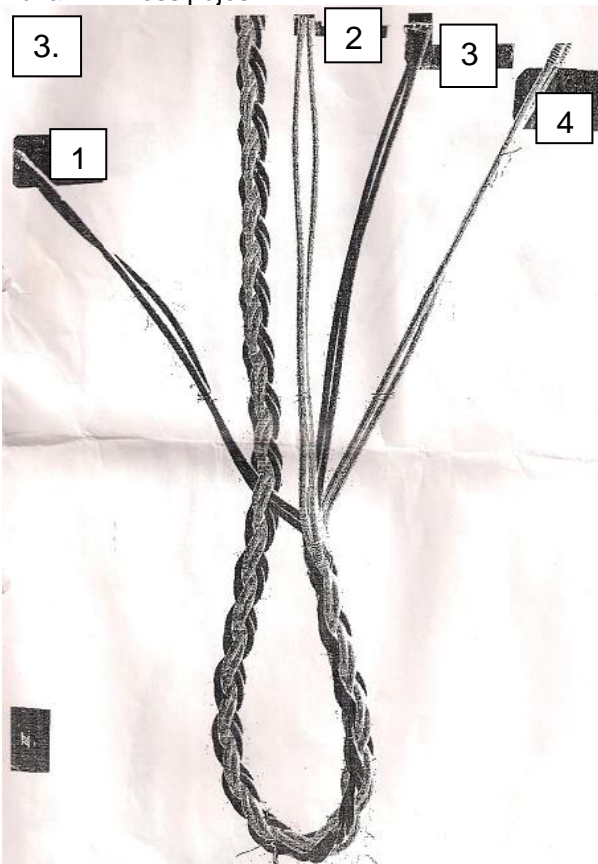


Kuva 21. Merimies- ja paalusolmu

Trossipujos

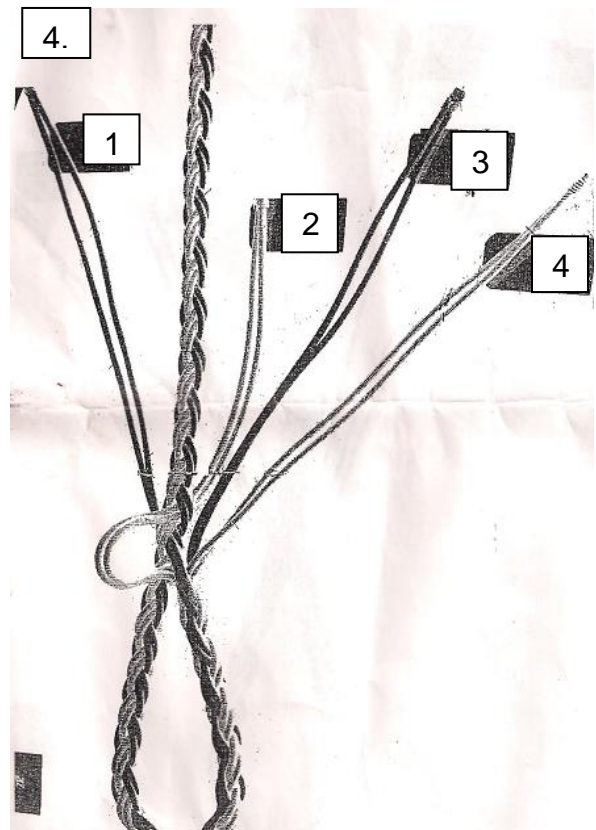


Kuva 22. Trossipujos

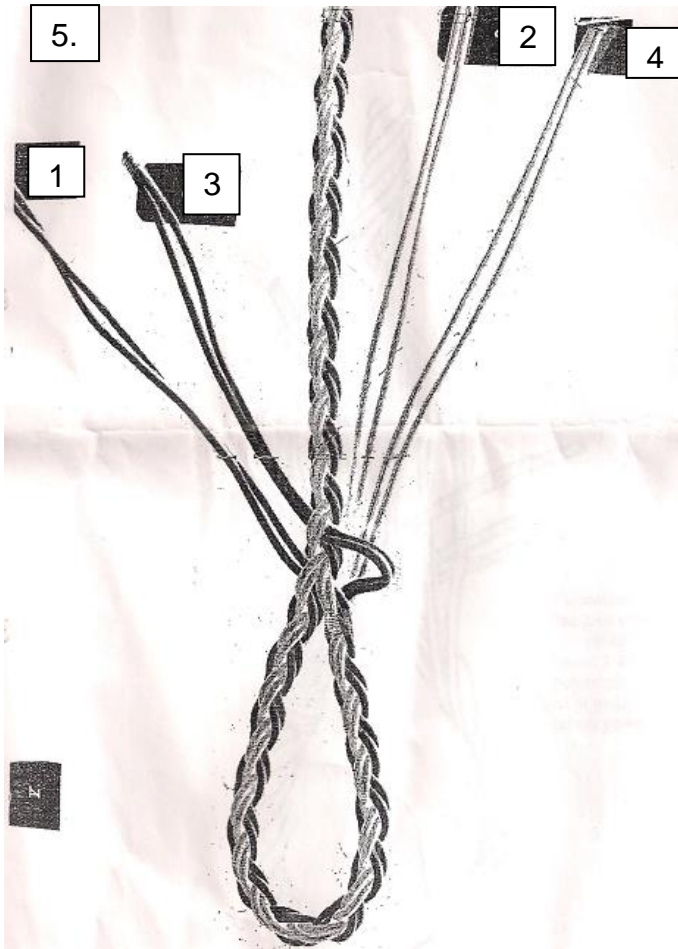


Kuva 24. Trossipujos

Kuva 13. Trossipujos



Kuva 25. Trossipujos



Kuva 26. Trossipujos

Lisää tietoa sekä, pleisseja ja solmuja löytyy (ks. [www.surreyknots.org.uk](http://www.surreyknots.org.uk) 2017 & [www.animatedknots.com](http://www.animatedknots.com) 2017) verkkosivuilta.



## 2.2.6 Perustyövälineet



Kuva 27. Työvälineet



Kuva 28. Työvälineet

## 2.2.7 Yleisesti käytössä olevat aineet ja kemikaalit



Kuva 29. Nine classes of hazardous materials (U.S. Department of Transportation 2006)

### Puhdistusaineet

- Monia eritarkoitukseen soveltuvia, kuten lastiruumien pesuun soveltuvat, kansiin pesuun, asuintilojen pesuun ja esikäsitteilyyn ennen maalaamista.
- Varmista käyttötarkoitus aina ennen käyttämistä.
- Usein syövyttäviä tai ihoa ja silmiä ärsyttäviä aineita.
- Käytettävä suojavarusteita.
- Huuhdeltava pois käytön jälkeen.



Kuva 30. Kanisteri

### Voiteluaineet

- Käytetään mm. ruosteen irrottamiseen, voitelemiseen, kitkan vähentämiseen, kosteuden poistamiseen, puhdistamiseen ja suojaamiseen.
- Useita eri valmistajia.
- Tarkista soveltuvuus aina käyttökohteen mukaan.
- Useimmiten aerosolipulloissa tai rasvaprässissä.



Kuva 31. Rasvaprässi

### Aluskohtaiset maalit ja ohenteet

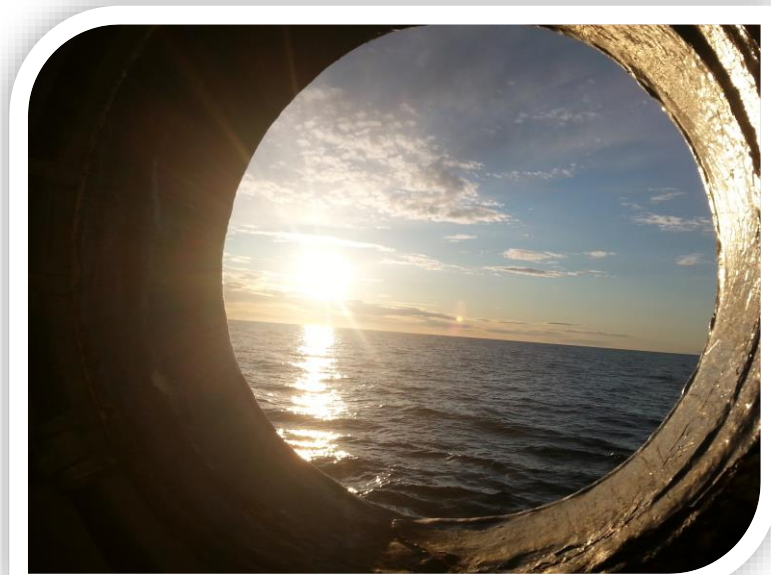
- Voivat vaihdella aluksen mukaan.
- Monia eri valmistajia.
- Yksikomponenttimaalit eivät ole niin olosuhteille alttiita, ja jälki on tyydyttävää. Kohteita ovat esimerkiksi aluksen sisätilat.
- Kaksikomponenttimaalit, joissa sekoitetaan kovete maalin sekaan, ovat herkempiä olosuhteille. Niissä on rajatumpi käsittelyaika, jälki on parempaa ja kestävämpää, ja kohteita ovat esimerkiksi aluksen takki.
- Sekoittessasi kaksikomponenttimaaleja tai ohennetta varmista aina valmistajan ohjeesta sekoitussuhteet. Käyttäessäsi ohenteita, kuten tinneriä, varmista aina pakkauksesta, mihin se soveltuu.
- Muista käyttää riittävää suojavarustusta ja tuulettaa maalivarasto huolellisesti ennen sinne menemistä!



Kuva 32. Maalit

Aina kun työskentelet kemikaalien ja vastaavien aineiden kanssa aluksella, muista lukea huolellisesti pakkausseloste ja käyttöturvatiedote, ennen kuin rupeat töihin. Sieltä löydät hyödyllistä tietoa, miten toimia tapaturman sattuessa ja miten suojautua aineen haittavaikutuksilta. Jos et löydä tietoa aineesta, varmista aluksen henkilökuntaan kuuluvalta jäseneltä, mitä se on ja miten sitä käytetään.

### Onnea ja menestystä harjoitteluun!



Kuva 33. Ilta-aurinko merellä

## LÄHTEET

American nautical services. 2015. IMO Publication Carriage Requirements On Board Vessels. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.amnautical.com/blogs/news/17586460-imo-publication-carriage-requirements-on-board-vessels#.WiUnj0qWaiN> [Viitattu 5.11.2017].

Finlex. 1994. Merilaki. WWW-dokumentti. Päivitetty 2017. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674> [Viitattu 29.10.2017].

Finlex. 2002. Valtioneuvoston asetus alusten lastauksen ja purkamisen työturvallisuudesta. WWW-dokumentti. Päivitetty 2017. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2004/20040633> [Viitattu 29.10.2017].

Finlex. 1978. Asetus yhteen törmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä. WWW-dokumentti. Päivitetty 2017. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780252#L3P14> [12.12.2017].

Finlex. 1977. YLEISSOPIMUS KANSAINVÄLISISTÄ SÄÄNNÖISTÄ yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä, 1972. WWW-dokumentti. Päivitetty 2017. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1977/19770030#idp451493568> [Viitattu 2.11.2017].

Finlex. 2011. Merityösopimuslaki. WWW-dokumentti. Päivitetty 2017. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110756#Pidp450247776> [Viitattu 2.11.2017].

IMO International Maritime Organization. 2011 edition. STCW (international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers. London: IMO.

IMO. 2004. ISPS code and maritime security. WWW-dokumentti. Saatavissa: [http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=897](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=897) [Viitattu 4.11.2017].

Kauranen, S. 2000. Epävirallinen merimies sanasto. WWW-dokumentti. Päivitetty 2013. Saatavissa: <http://personal.inet.fi/koti/seppo.kauranen/sanasto.htm> [Viitattu 18.11.2017].

Maritime & Coastguard Agency. 2015 edition. Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers. London: TSO.

Suomen merimies unioni. 2014. Kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimus 2014-2017. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.smu.fi/site/assets/files/1411/kma\\_teskirja\\_2014-2017\\_20140528.pdf](https://www.smu.fi/site/assets/files/1411/kma_teskirja_2014-2017_20140528.pdf) [Viitattu 1.11.2017].

Suomen merimies unioni. 2016. Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia koskeva työehtosopimus, 30.5.2016 – 28.2.2019. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.smu.fi/site/assets/files/1410/kauppa-alussopimus\\_2016-2019\\_palkoilla\\_nettiversio\\_sis\\_llysluettelo.pdf](https://www.smu.fi/site/assets/files/1410/kauppa-alussopimus_2016-2019_palkoilla_nettiversio_sis_llysluettelo.pdf) [Viitattu 1.11.2017].

Suomen merimies unioni. 2016. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus, 30.5.2016 – 28.2.2019. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.smu.fi/site/assets/files/1409/mat-kustaja-alussopimus\\_2016-2019\\_2016\\_palkoilla\\_valmis.pdf](https://www.smu.fi/site/assets/files/1409/mat-kustaja-alussopimus_2016-2019_2016_palkoilla_valmis.pdf) [Viitattu 1.11.2017]

Troberg, J. 2017. Asiamies. Sähköpostiviesti 30.10.2017. Suomen Merimies-Unioni SMU ry.

Tulli. 2016. Tullin määräys Suomen satamiin saapuvia ja Suomen satamista lähteviä aluksia koskevasta ilmoitusmenettelystä. WWW-dokumentti. Saatavissa: [http://tulli.fi/artikkeli/-/asset\\_publisher/tullin-maarays-suomen-satamiin-saapuvia-ja-suomen-satamista-lahtevia-aluksia-koskevasta-ilmoitusmenettelysta](http://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/tullin-maarays-suomen-satamiin-saapuvia-ja-suomen-satamista-lahtevia-aluksia-koskevasta-ilmoitusmenettelysta) [Viitattu 6.11.2017]

## KUVALUETTELO

Kuva 1. Oma ottama kuva. Oppaan kansilehti. 2013. Petri Tuovila.

Kuva 2. Oma ottama kuva. Matka. 2017. Petri Tuovila.

Kuva 3. Kuvakaappaus Guideimg Alibaba sivuilta. 2017. Ship wheel clock. Saatavissa: [https://guideimg.alibaba.com/images/shop/67/08/01/7/bey-berk-international-brass-ships-wheel-clock-tarnish-proof\\_1629537.jpeg](https://guideimg.alibaba.com/images/shop/67/08/01/7/bey-berk-international-brass-ships-wheel-clock-tarnish-proof_1629537.jpeg) [24.11.2017].

Kuva 4. Oma ottama kuva. Deck work. 2016. Petri Tuovila.

Kuva 5. Kuvakaappaus Venetieto sivuilta. 2009. Merkkityypit. Saatavissa: <https://venetieto-dotfi.files.wordpress.com/2009/10/viitat.jpg?w=600&h=342> [Viitattu 15.11.2017].

Kuva 6. Kuvakaappaus Naantalin Seudun Meripelastajien sivuilta. 2017. Äänimerkkitaulukko. Saatavissa: <http://www.nsmf.net/vk/assets/images/aanimerkkitaulukko.gif> [Viitattu 15.11.2017].

Kuva 7. Kuvakaappaus Saltwater experience sivuilta. 2017. Lights. Saatavissa: <http://www.saltwaterexperience.co.uk/media/images/tutorials/lights/lights-11.jpg> [Viitattu 15.11.2017].

Kuva 8. Kuvakaappaus Mako Vodka sivuilta. 2016. Nautical flags. Saatavissa: <https://i.pinimg.com/originals/9b/e8/9e/9be89e088e6483295948aa9a78711cf1.gif> [Viitattu 15.11.2017].

Kuva 9-10. Kuvakaappaus Naantalin Purjehdusseura RY sivuilta. 2012. Tärkeimmät väis-tämissäännöt. Saatavissa: [http://www.nps.fi/wp/wp-content/uploads/2014/08/K%C3%A4yt%C3%A4nn%C3%B6n-veneilija\\_perus\\_2015-S%C3%A4%C3%A4nn%C3%B6t-26-03-2015.pdf](http://www.nps.fi/wp/wp-content/uploads/2014/08/K%C3%A4yt%C3%A4nn%C3%B6n-veneilija_perus_2015-S%C3%A4%C3%A4nn%C3%B6t-26-03-2015.pdf) [Viitattu 16.11.2017].

Kuva 11. Kuvakaappaus ReidMiddleton sivuilta. 2015. Ship mooring manual – mooring figure. Saatavissa: <http://www.reidmiddleton.com/wp-content/uploads/2015/05/Blog-150505-ShipMooringManual-MooringFigure.jpg> [Viitattu 17.11.2017].

Kuva 12. Kuvakaappaus Northlink Ferries sivuilta. 2013. Lashing. Saatavissa: <http://www.northlinkferries.co.uk/wp-content/uploads/2013/01/lashing.gif> [Viitattu 9.11.2017].

Kuva 13. Kuvakaappaus Chemical Tanker Guide sivuilta. 2011. Safety precautions at berth. Saatavissa: <http://www.chemicaltankerguide.com/safety-precautions-at-berth.JPG> [23.11.2017].

Kuva 14. Oma ottama kuva. Mini bulker loading grain. 2015. Petri Tuovila.

Kuva 15. Kuvakaappattu Compliance Signs sivuilta. 2005. Crane hand signals. Saatavissa: [https://www.compliancesigns.com/media/crane-signals/1000/Crane-Hand-Signals-Sign-CRANE-104\\_1000.gif](https://www.compliancesigns.com/media/crane-signals/1000/Crane-Hand-Signals-Sign-CRANE-104_1000.gif) [Viitattu 23.11.2017].

Kuva 16. Oma ottama kuva. ISPS. 2016. Petri Tuovila.

Kuva 17-26. Valokopiot Laivatyö köysisaliosuus monisteista. 2014. Solmu ja pleissaus ohjeet. Kotka: EKAMI.

Kuva 27. Oma muokkaama kuvakaappaus. Työvälineet. 2017. Petri Tuovila.

Kuva 28. Oma muokkaama kuvakaappaus. Työvälineet. 2017. Petri Tuovila.

Kuva 29. Kuvakaappaus U.S. Department of Transportation sivuilta. 2006. Nine classes of hazardous materials. Saatavissa: <https://gph.ec.quoracdn.net/main-qimg-46f58f55049966c025b93d2fae0686f0> [Viitattu 20.11.2017].

Kuva 30. Kuvakaappaus yrityksen IKH sivuilta. 2018. Kanisteri. Saatavissa: <https://www.ikh.fi/fi/kanisteri-30l-un-plastex-px005> [Viitattu 29.01.2018].

Kuva 31. Kuvakaappaus yrityksen ESSKA sivuilta. 2018. Rasvaprässi. Saatavissa: [https://www.esska-fi.com/esska\\_fi\\_s/Rasvaprassi-BGS-kasivipu-400-cc/-/200-mm-patruunoille-801130650000-7400.html](https://www.esska-fi.com/esska_fi_s/Rasvaprassi-BGS-kasivipu-400-cc/-/200-mm-patruunoille-801130650000-7400.html) [Viitattu 29.01.2018].

Kuva 32. Kuvakaappaus yrityksen Blue Ocean Marine Service Co., Ltd sivuilta. 2018. PAINTS & CHEMICALS. Saatavissa: <http://www.blueoceanmarineco.com/our-business/ship-supply/paints-chemicals-20.html> [Viitattu 29.01.2018].

Kuva 33. Oma ottama kuva. Ilta-aurinko merellä. 2014. Petri Tuovila.