

Pasi Palmu

HUVIVENEILIJÖIDEN KOULUTTAJIEN PÄTEVYYS SUOMESSA

Merikapteenin koulutusohjelma

2018

HUVIVENEILIJÖIDEN KOULUTTAJIEN PÄTEVYYS SUOMESSA

Palmu, Pasi
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merikapteenin koulutusohjelma
Helmikuu 2018
Ohjaaja: Teränen, Jarmo
Sivumäärä: 36
Liitteitä: 1

Asiasanat: veneilykoulutus, huviveneilykoulutus, veneilyturvallisuus, veneajokortti

Suomessa on käyty keskustelua veneajokortista sekä huviveneilyn turvallisuudessa jo pitkän ajan. Keskustelua on leimannut vahvasti, kenen vastuulla koulutuksen pitäisi olla ja kuka sitä antaisi? Konkreettista vahvaa ehdotusta veneajokortista tai koulutuksen lisäämisestä huviveneilijöille ei mikään taho ole kuitenkaan tehnyt.

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin huviveneilijöiden kouluttajien pätevyyttä sekä osaamista Suomessa. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää veneilykouluttajien nykyinen pätevyys ja minkälaisen organisaation osana tai alaisuudessa koulutus ja työskentely tapahtuu. Tavoitteena oli selvittää, onko osaamis- ja pätevyystaso riittävä, vai tulisiko sitä muuttaa tai kehittää. Alalla toimivia organisaatioita tarkasteltiin erityisesti siitä näkökulmasta, onko olemassa jokin toimija, jolla pitäisi olla vastuu koulutustoiminnasta.

Tutkimusta varten hankittiin kaksi aineistoa. Veneilykouluttajia pyydettiin osallistumaan verkossa toteutettuun kyselytutkimukseen. Saatua aineistoa käsiteltiin tutkimuksessa ensin itsenäisesti ja lopuksi yhdessä haastattelututkimuksena toteutetun toisen aineiston kanssa. Haastattelututkimus suoritettiin puolistrukturoituna haastatteluna Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille sekä Suomen Purjehdus ja Veneily ry:lle.

Tutkimustuloksen toivotaan hyödyttävän kaikkia alalla toimivia osapuolia, niin kouluttajia kuin järjestöjä ja viranomaisiakin. Toivottavaa on, että saatuja tuloksia pystytään käyttämään positiivisena ja innostavana voimavarana tulevaisuuden toimintaa kehitettäessä.

Competence of boating instructors in Finland

Palmu, Pasi

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programm in maritime

February 2018

Supervisor: Teränen, Jarmo

Number of pages: 36

Appendices:1

Keywords: boating education, recreational boating training, boating safety, boat driving license

There has been a debate in Finland about boating driving license and the safety of recreational craft for a long time. The debate has clearly been that who has responsibility of education and who would give it. However, no concrete proposal has been made for a boat card or training for recreational yachtsmen.

The thesis investigated the skills and competences of recreational craftsmen in Finland. The aim of the study was to find out the current qualifications of boating instructors and what kind of organization is where they are working. The aim was to find out if the competence and qualification level is sufficient or whether it should be changed or developed. Organizations operating in the sector were examined in particular as to whether there is an operator who should be responsible for training activities.

Two materials were obtained for the study. Boating instructors were asked to participate in a survey conducted online. The obtained material was first studied independently and ultimately as an interviews study with the second material. The interview study was conducted as a semi-structured interview with Finnish Transport Safety Agency and the Finnish Sailing and Boating Federation.

The results of the research are expected to benefit all parties involved in the field, both trainers and the authorities. It is hoped that the results obtained will be used as a positive and inspirational resource for the future.

SISÄLLYS

1. JOHDANTO.....	6
2. HUVIVENEILIJÖIDEN KOULUTTAJAT	9
2.1. Työnkuvaus	9
2.1.2. Pätevyys ja oikeutus toimia	10
3. HUVIVENEILIJÖIDEN KOULUTTAJIEN PÄTEVYYDEN JA HEIDÄN OLE- MASSA OLONSA VAIKUTUS SUOMESSA.....	12
3.1. Veneajokortti	12
3.2 Turvallisuus.....	12
3.3. Toteutuuko pätevyys ja sen valvonta	13
3.4. Pätevyyden vaikutus ansiotasoon	13
3.5. Ammattinimike	14
3.6 Opinnäytetyön tavoitteet.....	14
4. TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	16
4.1 Tutkimusmenetelmä.....	16
4.2 Tutkimuksen kohde ja tavoite	17
4.3 Tutkimuksen toteutus ja tutkimusstrategia	17
4.3.1 Veneilykoulujen kyselytutkimus	18
4.3.2 Haastattelu viranomais- ja liittotahoille	19
4.4. Tutkimustuloksien analysointi	19
5. KYSELYTUTKIMUKSEN TULOKSET SEKÄ HAASTATTELUTUTKIMUK- SESSA ESIIN NOUSSEET ASIAT	20
5.1 Haastattelun tulokset.....	23
5.1.1 Koulutus ja pätevyys	23
5.1.2 Veneilykouluttajien ammattinimike ja koulutusjärjestelmä	24
5.1.3 Vastuu kouluttajien ammattitaidosta	25
5.1.4 Koulutusmarkkina Suomessa	26
5.1.5 Näyttökoe veneilykouluttajille	27
6. JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	28
6.1 Veneilykouluttajille tehtyjen kyselytulosten tarkastelu	28

6.1.1 Veneilukouluttajien oikeanlainen koulutus ja pätevyys	28
6.1.2 Veneilykouluttajien ammattinimike ja koulutusjärjestelmä	29
6.1.3 Vastuu kouluttajien ammattitaidosta	30
6.1.4 Koulutusmarkkina Suomessa	31
6.1.5 Näyttökoe veneilykouluttajille	32
6.2 Kahden materiaalin yhteenveto	32
6.2.1 Merenkulkuoppilaitokset veneilykouluttajien opetuspaikkoina.....	33
6.2.2 Veneilykouluttajan näyttökoe ja ammattinimike	33
6.2.3 Mahdollisuus vaikuttaa Suomen veneilykoulutusjärjestelmään	34
6.3 Pohdinta	34
6.4 Tutkimuksen luotettavuus ja eettisyys	36
LÄHTEET	37
LIITTEET	

1. JOHDANTO

Opinnäytetyöni tutkii Suomessa tarjolla olevan, huviveneilijöille annettavan koulutuksen kouluttajien pätevyys- ja ammattitaitoa.

Aihetta valittaessa minulla on takana työelämää yli 20 vuotta. Työurastani ensimmäisen puolen olen tehnyt rahtilaivoilla puolimatuusina ja perämiehenä. Vuodesta 2006 alkaen olen työskennellyt yrittäjäpohjalta kilpapurjehtijana, kilpapurjehdusvalmentajana ja purjehduksenopettajana. Koulutukseni ja pätevyuteni on perämies (valmistunut 1998 Rauman merenkulkuoppilaitos) sekä purjehduksen tason II valmentajakoulutus (valmistunut 2007, koulutuksen on toteuttanut Suomen Purjehtijaliitto).

Rahtilaivalla työskennellessä on koulutuksen, pätevyden ja työtehtävän yhteys aina selkeä, määrätty ja olemassa. Yrittäjänä omaa työpanosta myydessä ei välttämättä aina ole mitenkään selvää, että koulutuksen antaja on millään tavoin koulutettu tai pätevä työtään tekemään. Omassa työssäni olen asiakkaille aina kertonut koulustaustani.

Suomessa on käyty erityisesti vuosina 2012-2013 paljon keskustelua veneajokortin tarpeellisuudesta. Keskustelu ei ole koskaan edennyt käytännön toteutukseen, mm. koska kukaan viranomainen ei osannut vastata, mikä taho voisi veneajokorttiin tarvittavan koulutuksen antaa tai näyttökokeen vastaanottaa. Kotkan merivartioaseman päällikkö Oiva Juntunen on asiaa kommentoinut Ylen uutisille 5.8.2013 seuraavasti: ”Jos ajatellaan sitä, että kenelle pitäisi olla minkäkinlainen kortti, paljonko se maksaisi ja kuka alkaisi kouluttaa, niin tässä ei ole ihan yksinkertaisesta asiasta kysymys”(Tahkokorpi 2013).

Mikäli huviveneilijä haluaa koulutusta Suomessa, on hänen varsin vaikea hahmottaa, mikä koulutus on minkä tasoista ja millainen osaaminen sekä laatutaso tarjottavan koulutuksen takaa löytyy. Mikäli suomalainen veneilykoulutus halutaan saada kysynnän ja veneilyturvallisuuden vaatimalle tasolle, tulee olla selkeä tarve tutkia kouluttajiemme pätevyyttä ja osaamista.

Opinnäytetyön tarkoituksena on ensin selvittää nykyisessä tilanteessa tarjolla oleva huviveneilijöiden koulutustarjonta sekä muu koulutustarjonta, joka sisältää opettajia sekä kouluttajia, jotka voisivat pätevyytensä tai osaamisensa puolesta tarjota veneilykoulutusta.

Edellä mainittujen tahojen löydyttyä on ollut tarkoitus kyselytutkimuksella selvittää, mm. miksi kukin toimija on päätenyt tämän hetkiseen tilanteeseen. Millaisia vaatimuksia kouluttajilla on ja millaisia pitäisi olla? Onko tarpeen luoda asiata uutta lainsäädäntöä tai muulla tavoin ohjeistaa toimijoita? Pitäisikö olla olemassa virallinen ammattinimike? Onko tämän hetkinen tilanne toimijoiden mielestä hyvä?

Opinnäytetyöni selkeänä tavoitteena on selvittää, onko Suomessa saatavissa päteviä ja osaavia kouluttajia kouluttamaan huviveneilijöitä. Tarkoituksena on, että opinnäytetyö voi antaa tutkimus- ja tietopohjaa kaikkien alalla työskentelevien toimijoiden sekä viranomaisten mahdollisuuksiin kehittää ja parantaa koko toimialaa.

Tässä opinnäytetyössä en halua lähteä mukaan keskusteluun veneajokortista, sen tarpeellisuudesta tai vaatimuksista. Myöskään sitä, mitä ja millaista koulutusta veneilijöille tulee tarjota tai lakisääteisesti määrätä, ei ole tarkoitus tutkia. Tutkimus on tarkoitus rajata esitettäviin tutkimusongelmiin, koska ilman asian mukaisia kouluttajia ei voida tarjota laadukasta koulutusta.

Henkilökohtaisesti tämä opinnäytetyön aihe kiinnostaa minua valtavasti. Yli kymmenen vuoden aikana, jonka olen työskennellyt veneilyn parissa, olen aina suhtautunut erittäin kriittisesti omaan koulutukseeni ja pätevyyteeni tarjotessani koulutusta asiakkailleni. Pidän oman työni ja tulevaisuuteni kannalta tärkeänä, että Suomessa tarkasti määriteltäisiin, millainen koulutus ja osaaminen kouluttajilla pitäisi olla alalla, jossa osaamisella on selkeä yhteys turvallisuuteen.

2. HUVIVENEILIJÖIDEN KOULUTTAJAT

Suomessa huviveneilijöiden kouluttajat, tästä eteenpäin tekstissä veneilykouluttajat, ovat töissä tai toimivat joko yksityisissä yrityksissä tai yhdistyksissä. Tällaisia yrityksiä tai yhdistyksiä on Suomessa noin 35-40 kappaletta.

2.1. Työnkuvaus

Suuri osa veneilykouluttajista työskentelee Suomen Purjehdus- ja Veneilyliito ry:n auditoiman koulutusmallin kouluttajina. Koulutuksen tavoitteet on esitetty koulutuksen laatukäsikirjassa (Koulutuksen laatukäsikirja, Suomen Purjehdus ja Veneilyliitto ry). Annettavan koulutuksen on tarkoitus mahdollistaa kansainvälisen huviveneen kuljettajakirjan hakeminen Trafilta. Purjehduksenopettajat ry:llä on myös auditoitu koulutusmalli, jota käyttää merkittävä osa kouluista. Noin neljännes veneilykouluttajista työskentelee ilman minkään järjestön tai muun vastaavan toimijan järjestelmää.

Kaikkien veneilykouluttajien tarjoama koulutus on työnkuvaltaan varsin saman tyyppistä. Veneilijöille tarjotaan kurssimuotoista koulutusta, joka on pituudeltaan keskimäärin kahdesta neljään päivää. Kurssit sisältää usein lyhyen maissa annettavan teoriakoulutuksen ja käytännön koulutusta huviveneillä. Tarjottavasta koulutuksesta suurin osa tapahtuu purjeveneillä ja vain noin 10 prosenttia moottoriveneillä.

2.1.1. Vastuut ja velvollisuudet

Veneilykouluttajat kantavat vastuuta koulutustapahtuman aikakana niin ihmisiin kohdistuvasta turvallisuudesta kuin koulutuksessa käytettävien alusten turvallisuudesta. Vastuuta tulee myös kantaa opettamansa asioiden paikkansa pitävyydestä ja siitä, että opetettavat oikeasti ymmärtävät mitä opetetaan. Millä tavoin todellista ta-

loudellista tai konkreettista vastuuta Suomessa toimivat veneilykoulut kantavat, ei juurikaan mainita minkään koulun mainoksissa tai esitteissä.

Veneilykouluttajan lakisääteiseen vastuuseen vaikuttaa vahvasti, missä asemassa hän toimii ollessaan koulutettavien kanssa veneessä. Mikäli koulutus tarjotaan kouluttajan omalla veneellä, todennäköisesti hän myös käyttää oikeuttaan toimia aluksen päällikkönä (Vesiliikennelaki 463/1996). Kun koulutusta annetaan veneellä, jonka omistaa koulutettava tai joku muu taho, voi tosiasiallisen päällikön määrittelyminen olla hankalaa, mikäli siitä ei ole erikseen sovittu.

Venekouluttajan vastuulle kuuluu tai varmasti tulisi kuulua myös pedagogisesti oikeanlaisten opetusmenetelmien tunteminen ja kyky käyttää näitä opetustilanteissa.

2.1.2. Pätevyys ja oikeutus toimia

Lakiin perustuvia pätevyysvaatimuksia veneilykouluttajille ei ole. Kouluttajan on huomioitava vesillä liikkuaessaan laissa olevat määräykset oikeudesta toimia käytettävän veneen kuljettajana (Vesiliikennelaki 463/1996). Suomesta on löydettävissä noin 35 toimijaa, jotka tarjoavat veneilykoulutusta. Olemassa olevilla veneilykouluilla on lähes kaikilla olemassa toimivat verkkosivut, joilla he esittelevät toimintaansa ja useat myös esittelevät kouluttajansa ja kouluttajien olemassa olevan pätevyden. Eri veneilykoulujen verkkosivuja tutkittiin 27 kappaletta ja todettiin seuraavat pätevyudet ja kurssit eri veneilykoulujen esilletuomina:

-STCW:n yleissopimuksen mukaisia kansipäällystön pätevyyskirjoja ei mainittu olevan kenelläkään.

-Trafin myöntämä kansipäällystön pätevyyskirja kotimaanliikenteeseen kolme (3) koulua.

-Trafin myöntämä kansainvälinen huviveneenkuljettajakirja viisi (5) koulua.

-Trafin myöntämä vuokraveneen kuljettajakirja kuusi (6) koulua.

-Pory ry:n tai Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n myöntämä pätevyys veneilykouluttajalle yhdeksänsän (9) koulua.

-Ei eriteltyjä pätevyyskysymyksiä, vain maininta, että koulun antama opetus on Pory ry:n tai Suomen purjehdus ja veneily ry:n järjestelmän mukaista (12) koulua.

-Navigaatioliitto ry:n pätevyys tai koulutusjärjestelmä kuusi (6) koulua.

-Purjehdus- tai kilpailukokemus ilman tarkentavaa määritelmää, mainittiin viisi (5) koulua.

-Lupa toimia RYA:n kouluttajana yksi (1) koulu.

-Merikapteenin koulutus yksi (1) koulu.

-Puolustusvoimissa suoritettu merisotakoulu yksi (1) koulu.

-Ei mitään mainintaa opettajien pätevyyksistä tai koulutusjärjestelmästä viisi (5) koulua.

-Mainintoja kouluttajien suorittamista yksittäisistä kursseista, joilla haluttiin tuoda opettajien veneilykokemusta esille, oli lähes jokaisella koululla, joka opettajiaan yksittäin esitteli. Näistä maininta oli esimerkiksi: Pory ry:n ja Suomen Navigaatioliitto ry:n alaisten kurssien suorittaminen, VHF- lupa, basic safety training, cevni-kurssi.

3. HUVIVENEILIJÖIDEN KOULUTTAJIEN PÄTEVYYDEN JA HEIDÄN OLEMASSA OLONSA VAIKUTUS SUOMESSA

Tämän opinnäytetyön tarkoitus on selvittämällä huviveneilijöiden kouluttajien pätevyteen liittyviä hankaluuksia ja epäkohtia sekä parantaa koko toimialan toimintamahdollisuuksia.

3.1. Veneajokortti

Vuonna 2015 Trafi on tilannut Ilmari Artolta opinnäytetyön veneajokortin tarpeellisuudesta (Artto 2015 opinnäytetyö). Artto on työssään kysellyt veneajokortin tarpeellisuudesta ja työn loppupäätelmänä on, että erityisesti vapaaehtoisuuteen perustuvaa veneajokorttia kannatetaan.

Merenkulkulaitos (nykyinen Trafi) on julkaissut vuonna 2005 työryhmämuistion veneilijän turvallisuuskortista. Muistiossa mainitaan seuraavaa: ”Työryhmä esittää myös lukuisia vapaaehtoisia toimenpiteitä, kuten vapaaehtoista kansallista huviveneen kuljettajan kirjaa, jonka hankkimisen kannustimena voisivat olla esimerkiksi alennukset vakuutusmaksuihin ja venesatamamaksuihin. Lisäksi työryhmä katsoo, että veneilyn turvallisuuskoulutukseen tulisi saada lisärahoitusta”. Asia veneajokortin tai veneilijän turvallisuuskortin suhteen ei ole edennyt käytäntöön työryhmämuistion julkaisemisen jälkeen (Merenkulkulaitos 2005, 2).

3.2 Turvallisuus

Rajavartiolaitoksen julkaiseman tilaston (Rajavartiolaitos 2016, 3) mukaan vuonna 2016 meripelastustapahtumiin johtaneista syistä 23 prosenttia oli inhimillisten tapahtumien aiheuttamia. Rajavartiostolla oli vuonna 2016 meripelastustapahtumia 1873 kappaletta, joissa todennäköiseltä hukkumiselta pelastettiin 183 henkeä.

3.3. Toteutuuko pätevyys ja sen valvonta

Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi huolehti merenkulkuun liittyvien pätevyyksien myöntämisestä. Haettaessa ammattimerenkulkuun liittyviä pätevyyskirjoja on Trafille toimitettava todistus koulutuksesta ja meripalvelusta. Koulutustodistuksesta on käytävä ilmi myöntävä taho ja viittaus niihin STCW-pykäliin, joita haettava pätevyys vaatii. Todistus on oltava merenkulkuoppilaitoksen myöntämä.

Huviveneilijöille myönnettäviä todistuksia ovat kansainvälinen huviveneenkuljettajakirja sekä vuokraveneen kuljettajakirja. Kumpaakin pätevyystodistusta voi hakea vähintään 18-vuotias henkilö, jonka terveydentila on riittävä ja jolla on Trafin hyväksymän veneilyjärjestön myöntämä kurssitodistus sekä huviveneen kuljettajakirjaa varten todistus käytännön veneilyosaamisesta. Todistukseksi käytännön veneilyosaamisesta riittää luonnollisen henkilön allekirjoittama selvitys.

Kansainvälinen huviveneen kuljettajakirja on tällä hetkellä ainoa virallinen todistus, joka huviveneilijälle Suomessa myönnetään. Todistuksen hakeminen on vapaaehtoista ja sitä tarvitaan ulkomailla todistamaan veneilytaidoista esimerkiksi venevuokrauksen yhteydessä. Suomessa kansainvälinen huviveneen kuljettajakirja tarvitaan toimittaessa päällikkönä yli 24-metrisessä huviveneessä.

3.4. Pätevyyden vaikutus ansiotasoon

Veneilykoulutussektorin ollessa varsin pieni (noin 35 eri toimijaa) ja työn ollessa kausiluontoista on syytä selvittää, voisiko veneilykouluttajien koulutus- ja pätevyystason nostolla olla vaikutusta heidän ansiotason nostoon. Keskeinen kysymys on, pitääkö nykyisten veneilykouluttajien tämän hetkinen pätevyystaso koko veneilykoulutusem alaa pienenä? Olisiko mahdollista, että kouluttajien korkeampi pätevyys

antaisi mahdollisuuden jonkinlaisen lakisääteisen veneilykoulutusjärjestelmän syntymiseen? Tanskassa on olemassa järjestelmä, joka vaatii yli 19kw/25hv liukuvan moottoriveneen kuljettajalta veneajokortin. Kortin saamisen ehtona on vesillä suoritettu koe, joka sisältää väistämissäännöt, valot ja merkkikuviot, merimerkit, veneilyturvallisuusosaamisen ja veneen käsittelyn (sis. MOB). Kortin myöntää Tanskan merenkukulaitoksen hyväksymät henkilöt (Merenkukulaitos 2005, 28). Vastaava pätevyyden ja valtuutuksen muutos nykyisille veneilykouluttajille Suomessa muuttaisi todennäköisesti olemassa olevaa markkinaa.

3.5. Ammattinimike

Suomessa ei ole olemassa ammattinimikettä huviveneilijän kouluttajalle. Suomen Purjehdus ja Veneily ry käyttää omista kouluttajistaan nimikettä veneily- tai purjehduskouluttaja. Nyt kuka tahansa voi käyttää itsestään nimitystä veneilykouluttaja tai purjehdusvalmentaja. Kysymys ammattinimikkeestä liittyy vahvasti kysymykseen veneilykoulutusalan lakisääteisyydestä.

3.6 Opinnäytetyön tavoitteet

Opinnäytetyön tavoitteena on vastata seuraaviin tutkimusongelmiin:

1. Mikä on oikeanlainen koulutus veneilykouluttajalle?
2. Tuleeko Suomessa olla järjestelmä ja ammattinimike kouluttajille? (Tai onko sellainen jo olemassa?)
3. Kenen tehtävänä on kantaa vastuu kouluttajien ammattitaidosta? (Kuuluuko vastuu yhdistyksille, yksityiselle taholle vai viranomaisille?)
4. Onko markkina riittävän iso, jotta kouluttajien riittävä pätevyys voidaan saavuttaa?
5. Onko näyttökoe tarpeellinen?

Tilanne suomalaisen huviveneilykoulutuksen suhteen ei ole tällä hetkellä selkeä. Koulutusta tarjoaa usea toisistaan riippumaton taho vailla varsinaista viranomaisvalvontaa. Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia millaisia koulutus ja pätevyysvaatimuksien tulisi olla. Tarkoituksena on selvittää erityisesti kouluttajien pätevyyteen liittyviä ongelmia ja mahdollisuuksia. Itse huviveneilykoulutuksen tarpeellisuuden pohdinta jää tämän työn ulkopuolelle siltä osin kuin se on työn onnistumisen kannalta mahdollista.

4. TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimusta varten kerättiin kaksi aineistoa. Aineiston keräämistä varten kartoitettiin Suomessa huviveneilijöiden koulutuksesta vastaavat tahot ja luokiteltiin ne. Ensimmäisenä tutkittavien ryhmänä toimi Suomessa aktiivisesti toimivat huviveneilykoulutusta tarjoavat 30 veneilykoulua. Toisena ryhmänä toimivat huviveneilykoulutukseen selkeästi liittyvät viranomaiset sekä veneilykoulutukseen liittyvät järjestöt.

4.1 Tutkimusmenetelmä

Tässä tutkimuksessa sekä ongelman asettelu että tutkijan paikka tutkittavassa työyhteisössä on varsin selkeä. Jotta tutkijan omat mielipiteet ja asema ei pääsisi vaikuttamaan tutkimukseen liikaa, haluttiin tutkimuksesta tehdä yhdistelmä kvantitatiivista ja kvalitatiivista tutkimusta. Päädyttiin keräämään kaksi erilaista ja eri menetelmin kerättyä aineistoa ja tutkimaan niitä eri tavoin. Veneilykouluttajille tehtyä kyselytutkimusta lähestytään kvantitatiivisen tutkimuksen keinoin ja viranomaistahjojen haastattelututkimus on taas tutkimuksen kvalitatiivinen osuus. Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus ovat lähestymistapoja, joita on käytännössä vaikea tarkkarajaisesti erottaa toisistaan (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2014, 136).

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa ovat keskeisiä muuttujien muodostaminen taulukkomuotoon ja aineiston saattaminen tilastollisesti käsiteltävään muotoon sekä päätelmien teko havaintoaineiston tilastolliseen analysointiin perustuen, mm. tulosten kuvailu prosenttitaulukoiden avulla ja tulosten merkitsevyyden tilastollinen testaus (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2014, 140).

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on huomioitava, että tapahtumat muovaavat toinen toisiaan. Tutkija ei voi myöskään sanoutua irti arvolähtökohdistaan, sillä arvot muovaavat sitä, miten pyrimme ymmärtämään tutkimiamme ilmiöitä. Objektiivisuutakaan ei ole mahdollista saavuttaa perinteisessä mielessä, sillä tietäjä (tutkija) ja se, mitä tiedetään, kietoutuvat saumattomasti toisiinsa. Voimme saada tulokseksi vain ehdollisia selityksiä johonkin aikaan ja paikkaan rajoittuen. Yleisesti todetaan, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa on pyrkimyksenä pikemminkin löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia (totuus) väittämiä. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2014, 161)

4.2 Tutkimuksen kohde ja tavoite

Tämän opinnäytetyön tutkimuksellisenä tavoitteena on saada tietoa Suomessa toimivien huviveneilijöitä kouluttavien henkilöiden koulutuksesta, pätevydestä sekä kuinka koko veneilykoulutusala voisi kehittyä. Näistä henkilöistä osa toimii yksityisellä sektorilla ja osa on veneily-yhdistysten kautta toimivia tahoja. Tutkimuksessa selvitettiin myös, miten kouluttajien pätevyys muodostui ja onko pätevyudessa puutteita tai kehitettävää.

Tutkimuksen tarkoituksena ei ole pyrkiä näyttämään kouluttajien puutteita vaan saada aikaan tutkimustulos, joka palvelee veneilykoulutusala kokonaisuudessaan.

4.3 Tutkimuksen toteutus ja tutkimusstrategia

Tutkimuksen suunniteltu perusjoukko selvitettiin marraskuussa 2017 hakemalla toimivia veneilykouluja internetistä. Hakusanoina pyrittiin käyttämään sellaisia yksinkertaisia hakusanoja, joita kuka tahansa veneilykoulutusta kaipaava voisi käyt-

tää, kuten: veneilykoulu, opi veneilemään, purjehduskoulu. Löydetyistä kouluista karsittiin pois ne, joilla ei ollut varsinaista aktiivista toimintaa kaudella 2017. Tutkimukseen valittuja veneilykouluja oli yhteensä 26.

Veneilykoulujen lisäksi tutkimukseen haluttiin myös viranomais- ja järjestötaho. Viranomaistahoa edustaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Trafín tehtävänä Suomessa on antaa tarvittavia lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä sekä toimialaa koskevia säädöksiä. Trafín vastuulla on myös toimialakohtainen tutkintojen järjestäminen. Järjestötahona tutkimukseen tuotiin mukaan Suomen Purjehdus ja Veneily ry (SPV ry). SPV ry:llä on oma veneilykoulutusjärjestelmä, jota suuri osa veneilykouluista käyttää.

Näin syntyi tutkittavaksi kaksi aineistoa. Tutkimusstrategiaksi valittiin survey-tutkimus. Ensimmäinen veneilykouluilta saatu aineisto kerättiin strukturoidussa muodossa kyselylomaketta käyttäen. Toinen viranomais- ja järjestötaidoilta saatu aineisto kerättiin haastattelemalla puolistrukturidulla menetelmällä.

4.3.1 Veneilykoulujen kyselytutkimus

Veneilykouluille suunnattu kyselytutkimus tehtiin 28.11-10.12.2017 välisenä aikana. Kouluille lähetettiin sähköpostissa saatekirje, jossa esiteltiin tehtävä opinnäytetyö ja työn tekijä. Kirje sisälsi linkin kyselyyn, joka teknisesti toteutettiin kyselynetti sivuston kautta. Kysely sisälsi 21 kysymystä, joihin tuli vastata kyllä tai ei. Vastaajalla oli halutessaan mahdollisuus jättää vastaamatta haluamiinsa kysymyksiin. Kyselyn lopussa oli mahdollisuus avoimeen kommentointiin ”kysymyksistä, kyselystä tai aiheesta yleensä”. Kyselyyn saatiin määräaikaan mennessä 15 vastausta. Määrään voidaan olla ehdottoman tyytyväisiä, usein survey-tutkimuksen tulokset ovat prosentuaalisesti paljon huonompia kuin tässä tutkimuksessa.

4.3.2 Haastattelu viranomais- ja liittotahoille

Viranomais- ja liittotahojen tutkimus järjestettiin puolistrukturoituna haastatteluna. Haastattelu valittiin opinnäytetyön toiseksi tiedonkeruumenetelmäksi, koska kysymyksessä on vähän kartoitettu, tuntematon alue. Tutkijan on vaikea tietää etukäteen vastausten suuntia. Sekä jo etukäteen tiedetään, että tutkimuksen aihe tuottaa vastauksia monitahoisesti ja moniin suuntiin (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2014, 205). Haastattelut toteutettiin joulukuussa 2017. Liikenteen turvallisuus virastoston Trafin haastattelussa oli paikalla kaksi henkilöä ja Suomen Purjehdus ja Veneilyliiton haastattelussa yksi henkilö. Kummatkin haastattelut tehtiin 20.12.17.

4.4. Tutkimustuloksien analysointi

Ensinmäisen aineiston analysointi aloitettiin heti kun määräaika vastausten antamiseksi oli mennyt umpeen. Haastatteluista toinen nauhoitettiin ja tämä materiaali litteroitiin välittömästi haastattelun jälkeen. Toinen haastatteluista suoritettiin niin, että vastaukset kirjoitettiin ylös haastattelutilanteessa. Näin toimittiin haastateltavan pyynnöstä.

5. KYSELYTUTKIMUKSEN TULOKSET SEKÄ HAASTATTELU- TUTKIMUKSESSA ESIIN NOUSSEET ASIAT

Veneilykouluttajille suunnattua kyselyä leimasi vahvasti tarve saada selkeitä vastauksia veneilykouluttajien kokonaistilanteesta Suomessa. Kysely pyrittiin tekemään siten, ettei yksilön kuuluminen johonkin tiettyyn liittoon tai järjestelmään nousisi tuloksissa liian merkittävään osaan.

1. Riittääkö käytännön kokemus veneilykouluttajan pätevyudeksi?

(26.7%): kyllä (73.3%): ei

2. Tulisiko veneilykouluttajalla olla jokin merenkulun ammattipätevyys suoritettuna?

(20.0%): kyllä (80.0%): ei

3. Pitäisikö veneilykouluttajia kouluttaa merenkulkuoppilaitoksissa?

(13.3%): kyllä (86.7%): ei

4. Koetko oman koulutuksesi riittävänä ja oikeanlaisena?

(100.0%): kyllä (0.0%): ei

5. Tulisiko Suomessa olla ammattinimike huviveneilijöiden kouluttajille?

(57.1%): kyllä (42.9%): ei

6. Pitäisikö huviveneilijöiden kouluttajien pätevyydestä säätää laissa?

(20.0%): kyllä (80.0%): ei

7. Ovatko nykyiset koulutusjärjestelmät esim SPV:n tai Pory:n järjestelmät riittäviä suomalaiseseen tarpeeseen?

(92.9%): kyllä (7.1%): ei

8. Pitäisikö veneilykouluttajien koulutus olla yksityisen järjestämä mutta viranomaisen valvoma?

(69.2%): kyllä (30.8%): ei

9. Onko Turvallisuuden liikennevirasto Trafi oikea taho valvomaan veneilykouluttajien pätevyyttä?

(69.2%): kyllä (30.8%): ei

10. Onko Suomen Purjehdus ja Veneily ry oikea taho valvomaan veneilykouluttajien pätevyyttä?

(50.0%): kyllä (50.0%): ei

11. Onko Suomessa tarpeeksi veneilykouluttajia?

(61.5%): kyllä (38.5%): ei

12. Onko Suomessa riittävästi koulutettavia huviveneilijöitä?

(84.6%): kyllä (15.4%): ei

13. Onko markkina Suomessa riittävän iso jotta kouluttajien riittävä pätevyys voidaan saavuttaa?

(85.7%): kyllä (14.3%): ei

14. Voisiko veneilykoulutus olla Suomessa taloudellisesti tuottavampaa mikäli kouluttajien pätevyysvaatimukset olisivat nykyistä korkeammat?

(8.3%): kyllä (91.7%): ei

15. Mikäli Suomeen tulisi pakolliseksi veneajokorttikoulutus, voisitko/ haluaisitko lisätä omaa työmäärääsi veneilykouluttajana päätoimiseksi työksi?

(46.2%): kyllä (53.8%): ei

16. Onko veneilykoulutus pääelinkeinonne tai tuleeko se olemaan?

(7.1%): kyllä (92.9%): ei

17. Tulisiko olla olemassa näyttökoe veneilykouluttajan pätevyyttä varten?

(92.9%): kyllä (7.1%): ei

18. Tulisiko jokaisessa veneilykoulussa olla vähintään yksi henkilö jolla olisi jokin ammattimerenkulunpätevyys?

(26.7%): kyllä (73.3%): ei

19. Tulisiko jokaisessa veneilykoulussa olla vähintään yksi henkilö joka olisi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín valtuuttama veneilykouluttaja?

(33.3%): kyllä (66.7%): ei

20. Ovatko olemassa olevat kouluttajat riittävän päteviä antamaan koulutuksen mahdolliseen lakisääteiseen veneajokorttiin?

(61.5%): kyllä (38.5%): ei

21. Onko kansainvälinen huviveneenkuljettajakirja riittävä osoitus veneilytaidoista?

(76.9%): kyllä (23.1%): ei

5.1 Haastattelun tulokset

Tässä esitettävät haastattelutulokset on jaettu viiden alaotsikon alle. Otsikot ovat vastauksia opinnäytetyön tutkimuskysymyksiin. Tuloksissa ei ole esitetty kokonaisia haastatteluita, vaan tutkimuksen kannalta merkittävät tiedot, joita haastatelussa tavoiteltiin. Haastattelun tulokset ovat kuten ne on haastattelussa kerrottu ja tulkinnat sekä johtopäätökset seuraavat niille opinnäytetyössä varatuissa osioissa.

5.1.1 Koulutus ja pätevyys

Koulutuksesta ja pätevyydestä kysyttäessä saatiin aavistuksen toisistaan poikkeavat vastaukset. Liikenteenturvallisuusvirasto Trafín (Trafi) näkemys oli, ettei nykyisessä tilanteessa suhteessa lakiin ja turvallisuuteen ole mitään suuria puutteita. Kouluttajien osaaminen arvioitiin riittävän hyväksi nykyisiin vaatimuksiin ja Trafín auditoimien koulutusjärjestelmien suhteen ei ole esiintynyt mitään ongelmia. Suomen

Purjehdus ja Veneily ry:n (SPV) kanta oli myös, että nykyinen koulutus- ja pätevyys taso vastaa nykyisiä lainsäädännöllisiä vaatimuksia. Ongelmana SPV näki vaikeuden saada riittävästi sellaisia veneilykouluttajiksi koulutettavia, joiden lähtötason osaaminen veneilyyn ja merenkulkuun on riittävän korkealla.

Tällä hetkellä veneilykouluttajien koulutus ja pätevyys vaihtelee merkittävästi. Kysyttäessä millainen koulutuskokonaisuus tulisi olla mahdollisimman pätevällä kouluttajalla, ei suoraa vastausta saatu. Merkittävänä vaatimuksena tai tarpeena koettiin vahva oma veneilytausta. Lisänä käytännön osaamiseen mainittiin Trafín auditoitijärjestelmää noudattavien järjestelmien mukainen kouluttajakoulutus suoritettuna.

Laki ei määrittele veneilykoulutusta eikä tämän aiheen tuominen lakiin ole myöskään näköpiirissä. Trafissa katsotaan, että veneilykoulutuksen oleminen laissa voisi auttaa toimitsijoita kehittämään osaamista ja palveluitaan, mutta pitää parempana, ettei luoda mitään turhaa byrokratiaa tai tekemistä mahdollisesti vaikeuttavaa lainsäädäntöä, ellei ole olemassa selkeää ongelmaa, jonka ratkaisemiseksi muutos tulisi tehdä.

5.1.2 Veneilykouluttajien ammattinimike ja koulutusjärjestelmä

Haastateltavat olivat tyytyväisiä olemassa oleviin koulutusjärjestelmiin. Trafilla on olemassa ohjeistus ”Veneilyjärjestöjen laatujärjestelmän ulkoisen arvioinnin suorittaminen Trafín hyväksymällä tavalla” (liite 1). Pyynnöstä Trafi auditoi ohjeistuksensa mukaisesti veneilykoulun ja valtuuttaa sen toimimaan enintään viisi vuotta kerrallaan laatujärjestelmän mukaisesti. Järjestelmä edellyttää huomioimaan koulutukseen liittyvät osa-alueet, mutta ei yksityiskohtaisesti määrää, miten koulutus tulee järjestää ja minkä tasoisena. Vaikka laatujärjestelmä antaa rungon toiminnalle, ei Suomeen ole syntynyt mitään yhtenäistä koulutusjärjestelmää. Syyksi nähtiin, että eri toimitsijoiden on ollut vaikea toimia yhteistyössä egoistisista syistä. Alan ollessa pieni ja

pitkälti vapaaehtoisuuteen perustuva, ei todellista pakottavaa tarvetta ole myöskään koskaan syntynyt.

Veneilukouluttajien koulutuksen viemiseksi merenkulkuoppilaitoksiin suhtauduttiin positiivisesti. Miksi näin ei ole koskaan tehty, johtuu arvioiden mukaan, ettei käytäntö ole luonut tällaista tarvetta. Myöskään koulutuksen tarvetta veneilykouluttajille ei pidetä niin tärkeänä, että sitä tulisi tarjota ammattimaisen toimitsijan puolesta.

Keskustelussa ammattinimikkeestä todettiin, että kouluttajat voivat omassa mainonnassaa kertoa käyttävänsä Trafín hyväksymää järjestelmää ja näin erottuvansa muista kouluttajista. Ammattinimikkeeseen suhtauduttiin lähtökohtaisesti tervetulleena, mutta kuinka ja kenen toimesta tällainen järjestelmä luotaisiin, siihen ei osattu ottaa kantaa.

5.1.3 Vastuu kouluttajien ammattitaidosta

Vastuu kouluttajien ammattitaidosta on tällä hetkellä koulutuksen tarjoajan itsensä päätettävissä ja valvottavissa. Mikäli palveluntarjoaja käyttää Trafín laatujärjestelmää, voidaan sanoa koulutuksen olevan auditoitua, mutta mitään eriteltyä tiettyä vaatimusta laatujärjestelmä ei sisällä. Kysyttäessä kuka olisi oikea taho valvomaan veneilykouluttajien pätevyyttä ja ammattitaitoa, oli SPV:n vastauksena Trafi. Viranomaisen kuviteltiin tuovan vakautta ja auktoriteettiä alalle. Tarjottaessa valvontaa SPV:lle todettiin tämän olevan mahdollista, mutta vastauksessa painotettiin, että tulisi huolehtia siitä, että palvelua tarjottaisiin kaikille, ei siis ainostaan jäsenseuroille.

Trafín kanta valvontaan noudatteli vahvasti suhtautumista veneilykoulutukseen yleensä. Mikäli ei ole varsinaista ongelmaa, jota tulisi hoitaa, ei tahdota tehdä mitään mahdollisesti byrokratiaa lisäävää toimintaa. Mikäli jokin ulkopuolinen taho, yksityinen, yhdistys tai muu olisi kiinnostunut tekemään valvontaa, olisi tämä Trafín

puolesta mahdollista. Tämä tarkoittaa tietysti että toimijan tulisi esittää Trafille riittävän hyvä toimintamalli sekä osoittaa olevansa kykenevä hoitamaan velvoitteensa.

Malli, jossa jokaisessa veneilykoulussa olisi yksi Trafın auktorisoima henkilö vastuussa kouluttajien pätevyydestä, sai kannatusta kummaltakin haastateltavalta. Tämä tarkoittaisi vastaavaa kuin Suomessa on esimerkiksi kiinteistövälitysyrityksen LKV-vaatimus tai sähköyritysten vastuullinen henkilö. Ajatus on tietysti hypoteettinen niin kauan, kunnes veneilykouluttajan pätevyydestä ei ole todellisia vaatimuksia.

5.1.4 Koulutusmarkkina Suomessa

Koulutusta tarvitsevia ja ostavia huviveneilijöitä arvioitiin olevan Suomessa niin paljon, että riittävän laadukkaan ja kaupallisesti toimivan koulutuksen järjestäminen Suomessa on mahdollista. Syytä miksi veneilykoulutus ei ole useamman pääelinkeino haettiin: kohtuullisen suurista investointitarpeista kalustoon, veneilykouluttajan työtä ei Suomessa pidetä todellisena ammattina, kauden lyhyydestä sekä siitä että useat nyt koulutustyötä tekevät eivät halua käyttää koko kesää työtehtävissä ,koska kesällä halutaan itsekin harrastaa veneilyä.

Mikäli Suomeen tulisi lakisääteinen veneajokortti, veneilyn turvallisuuskortti tai muu vastaava lakisääteinen vaatimus veneilijöille, arvioitiin, ettei nykyiset kouluttaja resurssit ole riittäviä. Todennäköisenä vaihtoehtona arveltiin, että olemassaolevan veneilykoulutuksen rinnalle tulisi luoda uusi järjestelmä ja uusia kouluttajia. Mikään ei tietenkään estäisi nykyisiä kouluttajia osallistumasta veneajokorttikoulutukseen niiltä osin, kun he pystyvät oletetut vaatimukset täyttämään.

5.1.5 Näyttökoe veneilykouluttajille

Näyttökoe, jolla mitataan veneilykouluttajan osaamista sekä annetaan todistus veneilykouluttajan osaamisesta, nähtiin haastateltavien mielestä toivottavana. Kokeella karsittaisiin osaamattomuutta ja varmistettaisiin tasalaatuinen pätevyys. Koulutuksen ja näyttökokeen järjestäminen merenkulkuoppilaitoksissa nähtiin mahdollisena tai jopa toivottavana.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

6.1 Veneilykouluttajille tehtyjen kyselytulosten tarkastelu

Kyselytutkimuksen 21 kyllä/ei kysymystä oli suunniteltu niin, että niistä saataisiin suoraviivaiset vastaukset viiteen eri osa-alueeseen. Lisäksi kyselyn lopussa oli mahdollisuus kommentointiin.

6.1.1 Veneilykouluttajien oikeanlainen koulutus ja pätevyys

Kysymyksillä 1-4 ja 18 haettiin vastauksia koulutukseen ja pätevyYTEEN. Kyselytutkimus aloitettiin kysymyksellä ”Riittääkö käytännön kokemus veneilykouluttaja pätevyudeksi?”. Vastaajista 73% vastasi kysymykseen kieltävästi. Suurin osa veneilykouluista tuo mainonnassaan esille kouluttajiensa osaamisen ja pätevyuden, joten näin kanta-aottava tulos oli odotettavissa.

Kyselyn ainoa kysymys, johon kaikki vastaaja vastasivat samalla tavalla, oli kysymys ”Koetko koulutuksesi riittävänä ja oikeanlaisena?”. Jokainen kyselyyn vastannut koki koulutuksensa riittävänä ja oikeanlaisena. Toivottavasti tämä tarkoittaa, että Suomessa on saatavissa riittävästi oikealaista koulutusta veneilykouluttajille ja nykyiset järjestelmät ovat jo riittäviä kattamaan kouluttajien tarpeet. Veneilykouluttajien koulutuksien ollessa varsin paljon toisistaan poikkeavia, olisi toivonut mahdollisesti kriittisempiä vastauksia tähän kysymykseen.

Jäljellä olevilla kysymyksillä 2-3 ja 18 pyrittiin selvittämään asennoitumista merenkulkuoppilaitoksiin ja ammattimerenkulun pätevyyyksiin. Suomessa on neljä merenkulkuoppilaitosta, jotka kouluttavat merenkulkijoita niin pienten kaupallisten alusten päälliköiksi kotimaanliikenteeseen kuin aina merikapteeniksi kansainväliseen liikenteeseen. Koulut myös tarjoavat paljon kertaus- ja lisäkoulutusta am-

mattimerenkulkijoille sekä jonkin verran koulutusta huviveneilijöille. Kaikista vastauksista näihin kysymyksiin tuli selkeästi ilmi, ettei merenkulkuoppilaitosten tarjoama opetus eikä merenkulun ammattipätevyudet ole sellaisia, mitä nykyiset veneilykouluttaja kaipaavat. Erityisen paljon vastustusta tuli kysymykseen numero kolme ”Pitäisikö veneilykouluttajia kouluttaa merenkulkuoppilaitoksissa?”. Vastajista 87% ei kokenut merenkulkuoppilaitoksen olevan oikea paikka veneilykouluttajien kouluttamiseksi. Kysymys siitä mikä erottaa merenkulkukoulutuksen ja veneilykoulutuksen toisistaan on erittäin olennainen. Koulutus on niin merenkulun ammattilaisille kuin huviveneilijöille ja heidän kouluttajilleen kuitenkin monelta osaltaan yhteneväistä.

6.1.2 Veneilykouluttajien ammattinimike ja koulutusjärjestelmä

Seuraavassa kysymysryhmässä selvitettiin ammattinimikkeen tarpeellisuutta ja oikeanlaista koulutusjärjestelmää. Kysymyksessä viisi kysyttiin, ”Tulisiko Suomessa olla ammatti-nimike huviveneilijöiden kouluttajille?”. Pieni enemmistö, 57% vastajista kannatti omaa ammattinimikettä.

Selkeitä koulutusjärjestelmiä Suomessa on kaksi, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n (SPV) sekä Purjehduksenopettajat ry:n (Pory). Kumpikin järjestelmän kouluttaa käytännössä paljon purjeveneilijöitä vaikka SPV:n koulutus on tarkoitettu sekä purjeettä moottoriveneilijöille. Puhtaasti moottoriveneilyyn tarkoitettua järjestelmää ei ole olemassa. Kysymykseen seitsemän ”Ovatko nykyiset koulutusjärjestelmät esim SPV:n tai Pory:n järjestelmät riittäviä suomalaiseen tarpeeseen?” vastasi 93% myöntävästi. Useampi vastaaja oli myös vapaissa kommentteissaan maininnut kyseiset järjestelmät ja pitänyt niitä hyvinä, kuitenkin niin, että Pory:n koulutusta pidettiin vaativampana. Toiveita koulutusten yhdistämiseksi tai samankaltaistamiseksi esitettiin. Puutetta moottoriveneilykoulutuksesta ei tuotu ilmi kommentteissa.

6.1.3 Vastuu kouluttajien ammattitaidosta

Kolmannessa kysymysryhmässä kysyttiin kenen tehtävänä on kantaa vastuu kouluttajien pätevydestä. Vastauksia haettiin kysymyksillä 8-10 ja 19, myös loppukomenteissa oli useampi maininta vastuukysymyksistä. Vastauksista saattaa päätellä, että samaan aikaan kun kannatetaan viranomaisvalvontaa, yhtä aikaa pelätään byrokratian lisääntymistä ja oman työn vaikeentumista. Kysymys 19 ”Tulisiko jokaisessa veneilykoulussa olla vähintään yksi henkilö, joka olisi Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttama veneilykoulututtaja?” otettiin kysymykseksi, koska Tanskassa on paikallisen merenkululaitoksen valtuuttamat henkilöt myöntämässä veneajokortteja. Vastaava malli olisi myös Suomessa looginen, toimiihan esimerkiksi sähköalan yritykset sekä kiinteistövälitysyritykset niin, että jokaisessa yrityksessä tulee olla vähintään yksi vastuussa oleva pätevä henkilö.

Kysymys 10 ”Onko Suomen Purjehdus ja Veneily ry oikea taho valvomaan veneilykouluttajien pätevyyttä?” vastaajista 50% vastasi kieltävästi. SPV on Suomen suurin veneilyliitto, jonka alaisuudessa on käytännössä kaikki veneilyseuroihin kuuluvat ihmiset. Tähän nähden halu saada SPV ylimmäksi toimijaksi veneilykoulutuksessa ei ole mainittavan suuri. Tulos johtunee Purjehduksenopettajat ry:n vahvasta osittain kilpailevasta järjestelmästä.

Suomessa yhteys Trafín ja käytännön veneilykoulutuksen välillä on varsin ohut. Luontevaa ja veneilykouluttajien puolesta toivottavaa olisi se, että Trafi voisi toimia ylimpänä tahona valvomassa ja auttamassa veneilykoulutusta, kuitenkin tekemättä siitä käytännön toimijoille yhtään hankalampaa kuin se tällä hetkellä on.

6.1.4 Koulutusmarkkina Suomessa

Veneilyyn liittyvästä kaupallisuudesta puhuttaessa hyvin helposti muistetaan mainita lyhyt veneilykausi. Kyselyn kommentointiosuudessakin mainittiin ” veneilykoulutus ei voi olla päätoimisesti kannattavaa, koska kausi on niin lyhyt”. Tämän vuoksi on tärkeää tarkistella myös koulutusmarkkinaa suhteessa kouluttajien työllistymismahdollisuuksiin ja motivaatioon pätevöityä ammatillisesti.

Edellisten kysymysryhmien vastaukset ovat olleet varsin selkeitä ja helposti tulkittavissa. Markkinaan liittyvissä vastauksissa oli kuitenkin tiettyä ristiriitaa havaittavissa. Reilu enemmistö vastaajista piti Suomen koulutusmarkkinaa riittävän isona. Kuitenkin kysymykseen 16 ”Onko veneilykoulutus pääelinkeinonne tai tuleeko se olemaan?” vain yksi vastaaja vastasi myöntävästi. Kysymykseen 15 ”Mikäli Suomeen tulisi pakolliseksi veneajokorttikoulutus, voisitko/haluaisitko lisätä omaa työmäärsi veneilykouluttajana päätoimikseksi työksi?” 54% vastasi kieltävästi. Kahdesta kysymyksestä voidaan päätellä, ettei vastanneiden ryhmällä ole todellista halua tai tarvetta lisätä omaa työmääräänsä. Tämä herättää kysymyksen, onko nykyinen veneilykouluttajien ryhmä oikeanlainen tai riittävä kouluttamaan suomalaisia huviveneilijöitä. Mikäli Suomessa päätettäisiin siirtyä järjestelmään, jossa veneilijöiden pitäisi pystyä todistamaan osaamisensa jonkilaisella todistuksella tai ajokortilla, jouduttaisiin todennäköisesti luomaan kokonaan uusi ryhmä kouluttajia nykyisten rinnalle.

Kysymykseen 14 ”Voisiko veneilykoulutus olla Suomessa taloudellisesti tuottavampaa, mikäli kouluttajien pätevyysvaatimukset olisivat nykyistä korkeammat?” vastasi 92% kieltävästi. Kuitenkin lähes kaikkien veneilykouluttajien koulutus muodostuu tällä hetkellä yksittäisten kurssien suorittamisesta ja vain harvalla oli alalta todellista

tutkintoon johtavaa esimerkiksi opisto- tai ammattikorkeakoulutusta. Nykyisen ymmärryksen sekä Suomessa vallitsevan ilmapiirin mukaan paremman koulutuksen pitäisi kuitenkin parantaa työn tuottavuutta.

6.1.5 Näyttökoe veneilykouluttajille

Vastaajista 93% kannatti näyttökoetta veneilykouluttajan pätevyyttä varten. Kysymyksessä ei määritelty kuka näyttökokeen ottaisi vastaan ja millainen se olisi. Merenkulkuoppilaitokset myöntävät tällä hetkellä näyttötutkintoon perustuvia koulutuksia. Mikäli veneilykouluttajien määrää haluttaisiin nostaa sekä osaamistaso yhtenäistää, voisi merenkulkuoppilaitosten tekemän näyttökoetutkinnon luominen Trafín valvomana olla varmasti laadukkaita tie. Tutkittaessa veneilykouluttajien suhtautumista merenkulkuoppilaitoksiin ei mainittu malli varmastikaan saisi yhtä paljon kannatusta kuin kysymys näyttökokeesta yleensä.

6.2 Kahden materiaalin yhteenveto

Tarkasteltaessa kumpaakin tutkimuksessa saatua ja läpikäytyä aineistoa voidaan olla tyytyväisiä, että missään ei nouse esiin mitään suurta vikaa tai tyytymättömyyttä. Trafissa nähdään koulutusjärjestelmän toimivan riittävän hyvin suhteessa vesiliikenteessä tällä hetkellä vallitsevaan turvallisuustilanteeseen. Kouluttajat puolestaan ovat tyytyväisiä olemassa olevan markkinan kokoon ja omaan ammattitaitoonsa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että tutkimustulokset näyttäisivät, että mitään muutettavaa ei ole.

6.2.1 Merenkulkuoppilaitokset veneilykouluttajien opetuspaikkoina

Kumpikaan vastaajaryhmä ei osannut tarkaan sanoa millainen koulutus veneilykouluttajalla tulisi olla. Vahvaa veneilykokemusta pidettiin arvossa, kuten myös nykyisiä auditoituja kurssituksia. Veneilykouluttajien kanta kaikkiin kysymyksiin, joissa esiintyi opiskelu merenkulkuoppilaitoksissa, suhdautettiin varauksellisesti. Trafi ja SPV puolestaan näkivät mahdollisen yhteistyön ja koulutuksen merenkulkuoppilaitosten kanssa järkevänä ja kannatettavana. Miksi merenkulkuoppilaitokset eivät ole vielä mukana kouluttamassa veneilykouluttajia, ei ole tiedossa. Laitoksissa annetaan nykypäivänä normaalin merenkulkuopetuksen lisäksi monenmuotoista lisä-koulutusta ja kurssitusta. Rääätälöity yhteistyö merenkulkuoppilaitosten kanssa todennäköisesti olisi kannattavaa kaikille osapuolille. Veneilykouluttajat saisivat pätevää ja tasalaatuista koulutusta ja merenkulkuoppilaitokset lisää maksavia asiakkaita.

6.2.2 Veneilykouluttajan näyttökoe ja ammattinimike

Näyttökoe veneilykouluttajille sai kannatusta kaikilta vastaajilta. Kokeen laatuun, malliin tai järjestäjään ei osattu ottaa kantaa. Suomalaisessa koulutusjärjestelmässä näyttökoe on nykypäivänä olemassa ja mallia sellaisen järjestämiseen voisi varmasti etsiä sieltä. Näyttökokeeseen voisi myös kytkeä ammattinikkeen veneilykouluttajille. Ammattinimikkeen olemassaolon edut löytyisivät todennäköisesti koulutusta markkinoitaessa. Tällä hetkellä veneilykoulutusta haluavalla henkilöllä on selkeä valinnanvaikeus kouluttajaa valittaessa. Koulut esittelevät kouluttajiensa pätevyyksiä varsin kirjavalla tavalla ja on kohtuullisen vaikeaa ymmärtää, millainen koulutus tuottaa mitäkin pätevyyttä.

6.2.3 Mahdollisuus vaikuttaa Suomen veneilykoulutusjärjestelmään

Suomen laki ja viranomaiset tuottavat yllättävän vähän pakottavaa sääntelyä huviveneilijöille ja heidän koulutukseen. Veneilykouluttajat ovat saaneet luoda omat järjestelmänsä ja vaatimuksensa yhdessä yhdistysten ja liittojen kanssa. Trafi on auditoinut halukkaat koulutusjärjestelmät ja auktorisoinut nämä toimijat aina viideksi vuodeksi kerrallaan. SPV:n ja veneilykouluttajien vastauksista selvisi kuitenkin, että mielellään odotetaan mitä Trafi määrää ja vaatii ja toimitaan tämän mukaan. Tätä jopa toivottiin, ajatus on, että asioiden tulee edetä viranomaisten johdolla. Trafi tekee uusia määräyksiä tai järjestelmiä vain, kun niille löytyy tarve esimerkiksi lisääntyneiden onnettomuuksien myötä. Tällä hetkellä varsinaisten veneilyonnettomuuksien vähentämiseen ei viranomaisten mielestä tarvita muutosta koulutusjärjestelmään, vaikka meripelastustehtäviä yksin Rajavartiolaitoksella on yli 1800 tapahtumaa vuodessa (Meripelastustehtävät, s.1), joista toki kaikki ei kohdistu huviveneilijöihin. Trafi on kuitenkin kiinnostunut kaikesta toiminnasta, joka parantaa veneilyturvallisuutta ja tarvittaessa antaa alan toimijoiden parantaa nykyisiä järjestelmiä tai luoda kokonaan uusia.

Mikäli löytyisi sopiva taho, yhdistys tai yksityinen, olisi mahdollista tehdä Suomeen uusi kattavampi koulutus- ja pätevyysjärjestelmä vanhan rinnalle tai sitä hyödyntäen. Harvoin ollaan tilanteessa, jossa on olemassa erittäin avoin mahdollisuus vaikuttaa itse järjestelmään ja ehtoihin, joiden alla toimitaan ja saada vielä viranomaiset hyväksymään ja tukemaan tätä. Tarpeeksi vahvalle ja innokkaalle tekijälle on nyt olemassa erinomaiset mahdollisuudet.

6.3 Pohdinta

Tutkimuksen lopputuloksesta näkyy selvästi tilanne, missä toimialan osapuolet ovat odottavissa asemassa. Trafi ei halua luoda pakottavia säännöksiä ilman selkeää tarvetta. Veneilykouluttajat puolestaan odottavat viranomaisen tekevän jotain. Vene-

ajokorttikeskustelu on ollut olemassa jo 15 vuotta ja nyt käsillä on lakimuutoksia, jotka kohdistuvat veneilyyn. Kuitenkaan mikään ei tällä hetkellä indikoi mitään todellista muutosta lähivuosina.

Mahdollisuuksia kehitykseen ja muutokseen on paljon. Viranomaisten kanta on erittäin avoin, byrokratiaa on vähän ja ollaan valmiita vastaanottamaan uusia kehitysideoita. Vaikka veneilykautta pidetään Suomessa lyhyenä ja haastavana, on veneilykouluttajien kanta olemassa olevaan markkinaan kuitenkin positiivinen, sillä koulutettavia huviveneilijöitä on riittävästi. Liittotasolla koulutukseen suhtaudutaan erittäin rakentavasti. Vastakkainasettelua ei haluta, vaan koetaan, että koulutuksen määrän ja laadun kanssa työskentely on kaikkien yhteinen etu.

Vastaus tärkeimpään tutkimuskysymykseen ”Mikä on oikealainen koulutus veneilykouluttajalla?” tässä tutkimuksessa löydettiin. Linjaus tähän oli samantyyppinen kummankin materiaalin osalta. Vahvalla veneilytaustalla ja SPV:n tai Pory ry:n koulutuksella varustettua veneilykouluttajaa pidettiin ammattiin sopivana. Tällä hetkellä alalla ei kuitenkaan työskentele juuri kukaan päätoimisesti, eikä lakiin perustuvia vaatimuksia ole. Mikäli Suomeen tulisi tai luotaisiin uudenlaisia pätevyysvaatimuksia, on tutkimuksen perusteella oletettavaa, että nykyinen tilanne ei enään kelpaisi. Nopeasti lisääntyvä kouluttajien tarve yksinään riittäisi tekemään määritelmän ”vahva veneilytausta” hyvin hankalaksi ja tulotaisiin tarvitsemaan selkeitä tapoja määrittää veneilykouluttajien osaamista ja sen valvontaan.

Tämä opinnäytetyön tavoitteena ei ollut tehdä yksittäisiä toimintamalleja tai ratkaisuja veneilykoulukseen. Tavoitteena oli selvittää veneilykouluttajalle tarvittavaa pätevyyttä ja onko Suomessa olemassa olevia edellytyksiä tehdä laadukasta koulutustyötä sille sopivassa ympäristössä. Mahdollisuudet mielestäni selvästi on olemassa. Toivon tämän tutkimuksen tuovan uutta innostusta ja ideoita alalla työsketeleville. Avoimella yhteistyöllä ja kiinnostuksella veneilytyötä kohtaan on Suomessa mahdollisuus yhtenäistää ja entisestään parantaa veneilykouluttajien ammattitaitoa sekä lisätä heidän määrää.

6.4 Tutkimuksen luotettavuus ja eettisyys

Tutkimuksen reliabelius tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta. Mittauksen tai tutkimuksen reliabelius tarkoittaa siis sen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2014, 321). Kyselytutkimus veneilykouluttajille lähetettiin yhteensä 26:een sähköpostiosoitteeseen. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 15 henkeä, vastausprosentin ollessa siis 58%. Vastaajien lukumäärä oli korkea, erityisesti kun kyseessä on verkossa tehtävä kyselytutkimus. Kysely suoritettiin verkossa niin, että kaikki vastaajat ovat vastanneet kyselyyn täysin anonymisti ja toisistaan tietämättä.

Validiutta haluttiin parantaa antamalla vastaus vaihtoehtoiksi kyllä tai ei. Mahdollista oli myös jättää vastaamatta yksittäiseen kysymykseen. Näin huolehdittiin, etteivät vastaukset jättäisi tulkinnan varaa, mutta myös annettiin mahdollisuus olla vastaamatta mikäli oltiin epävarmoja kysymyksestä.

Opinnäytyön haastatteluosuuden toteutumiseen voi olla tyytyväinen. Kummatkin haastateltavat olivat erittäin myönteisiä haastattelupyynnöstä. Haastattelut saatiin järjestettyä tutkimukseen sopivan aikataulun mukaan. Haastateltavat eivät kysyttäessä pyytäneet vastauksien käsittelyä anonymisti, mutta tuloksia käsiteltiin anonymisti niiltä osin kuin se oli opinnäytetyn osalta mahdollista. Haastatteluiden aikana ja haastatteluiden jälkeen kysyttäessä ei ilmennyt mitään asiaa jota ei olisi haluttu käsitellä tai olisi tuottanut minkääläistä hankaluutta kenellekään.

LÄHTEET

Tahkokorpi M. 2013 Yle uutiset 2013 viitattu 5.8.2013 <https://yle.fi/uutiset/3-6763261>

Koulutuksen laatukäsikirja. Suomen purjehdus ja veneilu ry 2013.

Vesiliikennelaki 463/1996

Ilmari Arto. Veneajokortin tarpeellisuus Suomessa. Åbo 2015. Opinnäytetyö. Merenkulkuoppilaitos 2005

Työryhmämuistio veneilijän turvallisuuskortista 2005. Merenkululaitos. Merenkululaitoksen julkaisu 6 /2005. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf5/mk-1_2005-6_tyoryhmamuistio_veneilijan.pdf

Meripelastustehtävät 2013-2017. Rajavartiolaitos 2017. http://www.raja.fi/download/74246_Meripelastustehtavat_2013-2017.pdf?2bd15af0b11ad588

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2014. Tutki ja kirjoita. 19. uudistettu painos. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.

LIITTEET

Liite 1. Veneilyjärjestöjen laatujärjestelmän ulkoisen arvioinnin suorittaminen Trafín hyväksymällä tavalla

ANTOPÄIVÄ: 18.12.2013	Voimaantulopäivä: 1.1.2014	Voimassa: toistaiseksi
Lainsäädäntö, johon ohje perustuu: Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä (464/2013) 32 § ja 33 §		
Muutostiedot: Uusi ohje		

Veneilyjärjestöjen laatu järjestelmän ulkoisen arvioinnin suorittaminen Trafian hyväksymällä tavalla

SISÄLTÖ

- 1 ARVIOINNISSA TARKASTETTAVAT LAATUJÄRJESTELMÄN ELEMENTIT
- 2 ULKOISEN ARVIOINNIN SUORITTAJA
- 3 LAATUJÄRJESTELMÄN HYVÄKSYNTÄMENETTELY

1 ARVIOINNISSA TARKASTETTAVAT LAATUJÄRJESTELMÄN ELEMENTIT

Arvioinnissa tarkastetaan, että laatu järjestelmä sisältää vähintään seuraavat elementit:

1. organisaatiokuvaus sisältäen tiedot hallintorakenteesta
2. Kuvaus organisaation vastuista ja valtuuksista
3. kuvaus käytetystä laaduntarkkailumenetelmästä
4. nimetty koulutus päällikkö, joka vastaa koulutuksen vaatimusten mukaisuudesta
5. eri kurssien opetussuunnitelmat ja kuvaus koulutusmenetelmistä
6. opetussuunnitelmaan liittyvän oppimateriaalin kuvaus
7. opetussuunnitelmaan liittyvän mahdollisen käytännön harjoittelun kuvaus
8. kouluttajien minimivaatimusten määrittely
9. järjestelyt ja kuvaus kouluttajien toiminnan yhdenmukaistamiseksi
10. kouluttajien vaihtamista koskevat menettelyt
11. luettelo kouluttajista ja heidän pätevyyksistään (voivat olla erillisessä liitteessä)
12. kouluttajan ohjeet (voivat olla erillisessä liitteessä)
13. koulutettavan hyväksymistä koskevat menettelyt
14. koulutettavan hylkäämistä koskevat menettelyt
15. koulutettavien maksimimäärä yhtä kouluttajaa kohti
16. tiedot alihankkijoista (voivat olla erillisessä liitteessä)
17. kuvaus asiakirjojen hallintamenettelystä ja arkistoinnista
18. erillinen kuvaus koulutuskirjanpidosta, koulutuskirjanpito on säilytettävä vähintään viisi vuotta
19. tutkintotehtävämallit
20. valitus- ja oikaisumenettely
21. asiakaspalautteiden käsittely

ANTOPÄIVÄ: 18.12.2013	Voimaantulopäivä: 1.1.2014	Voimassa: toistaiseksi
Lainsäädäntö, johon ohje perustuu: Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä (464/2013) 32 § ja 33 §		
Muutostiedot: Uusi ohje		

Veneilyjärjestöjen laatu järjestelmän ulkoisen arvioinnin suorittaminen Trafian hyväksymällä tavalla

SISÄLTÖ

- 1 ARVIOINNISSA TARKASTETTAVAT LAATUJÄRJESTELMÄN ELEMENTIT
- 2 ULKOISEN ARVIOINNIN SUORITTAJA
- 3 LAATUJÄRJESTELMÄN HYVÄKSYNTÄMENETTELY

1 ARVIOINNISSA TARKASTETTAVAT LAATUJÄRJESTELMÄN ELEMENTIT

Arvioinnissa tarkastetaan, että laatu järjestelmä sisältää vähintään seuraavat elementit:

1. organisaatiokuvaus sisältäen tiedot hallintorakenteesta
2. Kuvaus organisaation vastuista ja valtuuksista
3. kuvaus käytetystä laaduntarkailumenetelmästä
4. nimetty koulutus päällikkö, joka vastaa koulutuksen vaatimusten mukaisuudesta
5. eri kurssien opetussuunnitelmat ja kuvaus koulutusmenetelmistä
6. opetussuunnitelmaan liittyvän oppimateriaalin kuvaus
7. opetussuunnitelmaan liittyvän mahdollisen käytännön harjoittelun kuvaus
8. kouluttajien minimivaatimusten määrittely
9. järjestelyt ja kuvaus kouluttajien toiminnan yhdenmukaistamiseksi
10. kouluttajien vaihtamista koskevat menettelyt
11. luettelo kouluttajista ja heidän pätevyyksistään (voivat olla erillisessä liitteessä)
12. kouluttajan ohjeet (voivat olla erillisessä liitteessä)
13. koulutettavan hyväksymistä koskevat menettelyt
14. koulutettavan hylkäämistä koskevat menettelyt
15. koulutettavien maksimimäärä yhtä kouluttajaa kohti
16. tiedot alihankkijoista (voivat olla erillisessä liitteessä)
17. kuvaus asiakirjojen hallintamenettelystä ja arkistoinnista
18. erillinen kuvaus koulutus kirjanpidosta, koulutus kirjanpito on säilytettävä vähintään viisi vuotta
19. tutkintotehtävämallit
20. valitus- ja oikaisumenettely
21. asiakaspalautteiden käsittely

