

Kalle Lampinen

OHJATUN LAIVAHARJOITTELUN
LAADUKKUUS JA NYKYTILA
KANSIPÄÄLLYSTÖOPISKELIJOIDEN
NÄKÖKULMASTA

Opinnäytetyö
Merenkulun koulutus

2019



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä Kalle Lampinen	Tutkinto Merikapteeni AMK	Aika Toukokuu 2019
Opinnäytetyön nimi Ohjatun laivaharjoittelun laadukkuus ja nykytila kansipäälystööpiskelijöiden näkökulmasta		68 sivua 14 liitesivua
Toimeksiantaja HarjoitteluMylly ry		
Ohjaaja Joni Hietakangas, Bernt Lindell		
Tiivistelmä <p>Tässä opinnäytetyössä tutkittiin Suomessa järjestettävän ohjatun laivaharjoittelun laadukkuutta nykyhetkessä kansipäälystööpiskelijöiden näkökulmasta. Laadukkuuden mittauksessa otettiin huomioon toimintaan liittyviä eri osa-alueita, kuten ohjauksen laatu ja määrä, ohjatun harjoittelun yleinen laadukkuus, opiskelijöiden asenteet ja motivaatio ohjattua laivaharjoittelua kohtaan sekä STCW-yleissopimuksen määrittelemät osamisen osa-alueet. Työn teoriaosuudessa on kerrottu mm. Suomessa järjestettävästä kansipäälystökoulutuksesta, koulutusta ja ohjattua laivaharjoittelua säätelevistä laeista ja asetuksista, ihmillisten tekijöiden, kuten motivaation ja asenteiden vaikutuksista oppimiseen, sekä kartoitettu aiheeseen liittyvää aikaisempaa tutkimusmateriaalia.</p> <p>Tutkimus tehtiin merenkulun HarjoitteluMylly ry:n toimeksiannosta ja se osoitettiin ammattikorkeakoulujen ja toisen asteen ammatillisten oppilaitosten kansipäälystööpiskelijöille, jotka olivat vähintään opintojensa toisella vuosikurssilla sekä suorittaneet yhden tai useamman ohjatun laivaharjoittelun perämiesharjoittelujakson. Tutkimus toteutettiin määrällisenä tutkimuksena verkkokyselylomaketta hyväksikäyttäen. Kyselyyn osallistui kuusi eri oppilaitosta ja siihen vastasi yhteensä 34 opiskelijaa. Tuloksia analysoitiin yksittäisten vastauksien hajonnalla sekä keskiarvoilla. Vastajaryhmävertailussa huomioitiin pääasiassa opiskelijöiden meripäiväkokemus.</p> <p>Kyselyn tuloksista voitiin päätellä, että ohjatun harjoittelun laadukkuus on riippuvainen harjoitteluympäristöstä. Opiskelijat kokivat olevansa motivoituneita ohjattua harjoittelua kohtaan, mutta heidän mielestään sen ohjauksessa ja työtehtävien asianmukaisuudessa on kehitettävää.</p> <p>Tuloksien pohjalta kehitysehdotukseksi esitettiin oppilaitoksien ja opiskelijöiden yhteistyössä tehtävä oppimissuunnitelma ja kehityksen seuranta, jonka pohjalta aktivoitaisiin sekä opiskelijöitä että oppilaitoksia käytännönoppimisen laadun varmistamiseen ja mahdollisen ohjauksen puutteen paikkaamiseen.</p>		
Asiasanat Merenkulku, koulutus, työssäoppiminen, opiskelijä		

Author (authors)	Degree	Time
Kalle Lampinen	Bachelor of Marine Technology	May 2019
Thesis Title		
Quality and current state of onboard training from marine technology students' point of view		68 pages 14 pages of appendices
Commissioned by		
Apprentice Mill		
Supervisors		
Joni Hietakangas, Xamk; Bernt Lindell, Apprentice Mill		
Abstract		
<p>The objective of this thesis was to survey what marine technology students think about the quality of onboard training on Finnish vessels. The overall quality and instruction of onboard training in accordance with STCW guidelines were the framework in which the thesis study was conducted. The theoretical framework of this study covers deck officer education in Finland, rules and regulations regarding both onboard training and in-class lessons, the impact of human elements, such as motivation and attitudes as part of learning and, in addition, provides an overview of prior research in the field.</p> <p>The thesis was executed by quantitative methods with the use of web-based survey form. Survey permissions were approved by six schools and altogether 34 students gave their answers. The respondents were divided into two different groups based on their curriculum which were then further divided into three groups based on experience. The majority of respondents had 261 to 360 days of seagoing experience. A vast majority was also studying in the marine technology degree programme.</p> <p>One of the most distinct findings was the fact that there are notable differences in training policies between ships. This same fact was also stated in prior research on the subject. Instruction for and appropriateness of tasks were stated as areas that need improvement. Generally, the students felt motivated and goal-oriented towards onboard training. Altogether, the results implied that the quality of onboard training is linked to environments in which it is completed. As a development proposal to enhance and secure the quality of instruction, both schools and students should take part in the planning and observation of onboard training. Before the first onboard training period and in between periods, students should analyse their development with teachers and update their learning plans if necessary. This would encourage the students and schools into more active role in competence development. With customised learning plan it would also be easier to plan and arrange learning opportunities onboard the vessels.</p>		
Keywords		
seafaring, onboard training, education, student		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	8
1.1	Työn relevanssi.....	8
1.2	Työn näkökulma ja keskeinen tutkimusongelma	8
1.3	Työn rakenne.....	9
2	KANSIPÄÄLLYSTÖN KOULUTUS SUOMESSA.....	9
2.1	Toisen asteen koulutus: merenkulkualan perustutkinto, vahtiperämies	10
2.1.1	Vahtiperämiehen STCW:n mukaiset opinnot.....	10
2.1.2	Hakuvaatimukset.....	11
2.2	Ammattikorkeakoulututkinto: merenkulun koulutus, merikapteeni	12
2.2.1	Yleistä ammattikorkeakoulukoulutuksesta	12
2.2.2	Merikapteenin koulutusohjelman sisältö.....	13
2.2.3	Merikapteenin tutkintoa koskevat STCW-määräykset.....	15
2.2.4	Hakuvaatimukset.....	15
3	OHJATTU LAIVAHARJOITTELU.....	16
3.1	Meripalveluvaatimukset vahtiperämiehen pätevyyskirjan myöntämiselle	16
3.2	STCW:n mukaiset ohjatun laivaharjoittelun tavoitteet.....	16
3.2.1	STCW:n mukaiset ohjatun laivaharjoittelun periaatteet.....	17
3.2.2	Ohjatun harjoittelun järjestämiseen liittyvien henkilöiden roolit ja vastuut	17
3.2.3	Ohjatun laivaharjoittelun sisältö.....	18
3.2.4	Komentosiltavahdinpitoon liittyvän osaamisen arvioiminen.....	19
3.2.5	Opiskelijan ohjaaminen ja osaamisen arviointi.....	20
3.3	Ohjatun laivaharjoittelun toteutus Suomessa ja merenkulun HarjoitteluMyllyn rooli	20
4	OPISKELIJAN MOTIVAATIO, TAHTO JA ASENTEET OSANA OPPIMISTA	21
4.1	Motivaatio ja tahto.....	21
4.2	Ulkoinen ja sisäinen motivaatio.....	22
4.3	Asenne ja motivaatio	23

4.4	Ohjauksen merkitys kehitykselle.....	24
4.5	Palautteen antaminen.....	24
4.6	Kappaleen aiheen yhteys tutkimukseen	25
5	AIEMMAT TUTKIMUKSET JA RAPORTIT	26
5.1	Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun	26
5.2	Merenkulkualan koulutuksen laadullinen ennakointi.....	27
5.3	Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet.....	27
5.4	Merikapteenikoulutuksen haasteet ammattikorkeakoulu-järjestelmässä	28
5.5	Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun.....	29
5.6	Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa.....	29
6	TYÖN TOTEUTUS	30
6.1	Työn osat.....	30
6.2	Tutkimuksen toteutus.....	30
6.3	Tutkimuksen tavoite.....	31
7	KYSELY.....	31
7.1	Kyselyn ydinongelma.....	31
7.1.1	Kyselyn lähtökohdat	32
7.1.2	Tutkimuksen osaongelmat	32
7.2	Kyselyn sisältö	32
7.3	Kyselyn osallistujaryhmä ja jakaminen	33
8	KYSELYN TULOKSET	34
8.1	Opiskelijoiden yleiset näkemykset ohjattua laivaharjoittelusta ja henkilökohtainen motivaatio sekä asenteet ohjattua laiva-harjoittelua kohtaan.....	35
8.1.1	Harjoitteluympäristö	36
8.1.2	Ohjatun laivaharjoittelun yleinen laadukkuus	38
8.1.3	Ohjatun laivaharjoittelun ohjaus	40
8.1.4	Opiskelijan motivaatio ja asenteet ohjattua laivaharjoittelua kohtaan.....	43

8.1.5	Väittämäsarjan yhteenveto.....	46
8.2	Opiskelijoiden saama koulutus ja kokemus osa-alueittain	47
8.2.1	Vastausten analysointi	49
8.3	Opiskelijoiden saama koulutus ja kokemus aluksen navigoinnin ja komentosilta vahdinpidon osa-alueilla	50
8.3.1	Vastausten analysointi	52
8.3.2	Johtopäätökset navigoinnin ja komentosiltavahdinpidon osa-alueiden vastauksista	53
8.4	Avoimet kysymykset	54
8.4.1	Mikä on ollut mielestäsi hyvää ohjatussa laivaharjoittelussa	55
8.4.2	Mikä on ollut huonoa ohjatussa laivaharjoittelussa	55
8.4.3	Muuta kommentoitavaa ohjatusta laivaharjoittelusta.....	56
9	KYSELYN YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	58
9.1	Vastaus tutkimuksen ydinongelmaan	59
9.2	Lisätutkimuksen tarve	61
9.4	Lisätutkimusnäkökulmia.....	62
9.5	Kehittämisehdotukset	62
9.6	Kyselyn onnistuminen.....	63
	LÄHTEET.....	65

TAULUKKOLUETTELO

LIITTEET

Liite 1. Kyselyn saatetekstisivu

Liite 2. Ensimmäisen väittämäsarjan yksittäisien vastauksien jakautuminen

Liite 3. Ensimmäisen väittämäsarjan vastauksien keskiarvot koulutuksittain

Liite 4. Yleisen laivatyön osa-alueiden vastauksien keskiarvot koulutuksittain

Liite 5. Vastauksien keskiarvot navigoinnin ja komentosiltavahdinpidon osa-alueilla
koulutuksittain

Liite 6. Radiohoitajan oppimistehtävä

Liite 7. Englanninkielinen kysely

Liite 8. Ruotsinkielinen kysely

TERMIT JA LYHENTEET

ARPA	Automatic Radar Plotting Aid. Merenkulun tutkaan sisäänrakennettu automaattinen vektorijärjestelmä, joka tuottaa suunta-, etäisyys- ja aikatietoa kohteiden ja oman aluksen välille.
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System. Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n hyväksymä elektronin kartta ja informaatio järjestelmä, jota käytetään kartta järjestelmänä aluksen navigoinnissa ja reittisuunnittelussa.
Harjoittelukirja	Ohjatun laivaharjoittelun seurannassa käytettävä apuväline ja opiskelijan asiakirja, joka sisältää kirjanpidon harjoitelluista osa-alueista ja tehtävistä.
STCW-yleissopimus	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.
Meriklusteri	Merenkulun, meriteollisuuden ja satama-alan käsittävä toiminnallinen kokonaisuus.
Opintopiste	Ammattikorkeakouluissa käytettävä opintojen mitoituksen peruste. Yhden lukuvuoden suorittamiseen keskimäärin vaadittava 1600 tunnin työpanos vastaa 60 opintopistettä.
Osaamispiste	Ammatillisessa koulutuksessa käytössä oleva opintosuoritusten numeerinen mittausjärjestelmä. Yhtenevä eurooppalaisen ECVET-opintosuoritusten siirtojärjestelmän kanssa.
Pätevyyskirja	Ammattipätevyyden osoittama asiakirja. Kansipäällystön pätevyyskirjoja ovat Vahtiperämiehen, Yliperämiehen ja Merikapteenin pätevyyskirja

1 JOHDANTO

Merenkulkualan koulutuksia ohjaa niin kansalliset kuin kansainvälisetkin asetukset. Merkittävimpänä vaikuttajana on kansainvälinen STCW-yleissopimus, jossa määritellään vaatimukset pätevyyskirjoille. Meripäivissä lasketun kokemuksen lisäksi sopimus määrittelee käytännön osaamistasot eri osa-alueilla, joihin kunkin pätevyyskirjan haltijan on yllettävä. (STCW 2017.)

1.1 Työn relevanssi

Kansipäällystökoulutukseen sisältyvät pakolliset ohjatun laivaharjoittelun jaksot ovat tärkeä osa ammattitaidon ja vaaditun pätevyystason saavuttamista päällystötehtäviä varten. Tarkkaan suunnitellun ja johdonmukaisen ohjatun laivaharjoittelun kautta oppiminen edesauttaa ammattitaidon rakentumista ja luo mahdollisuuden opiskelijalle osoittaa opittuja asioita sekä vastavuoroisesti harjoittelua ohjaavalle henkilölle mahdollisuuden arvioida opiskelijan osaamistasoa. (STCW 2017.)

Ohjattu laivaharjoittelu on ammattitaidollisesti erittäin tärkeässä roolissa. Tämän lisäksi se on myös määrällisesti verrattain mittava osa kansipäällystön pätevyyskirjoihin tähtääviä koulutuksia, mikä lisää osaltaan myös opiskelun kuormittavuutta. Tästä syystä ohjatun harjoittelun laadukkuus ja asianmukaisuus ovat ensisijaisen tärkeitä, jolloin myös asian tutkiminen on tärkeää.

1.2 Työn näkökulma ja keskeinen tutkimusongelma

Tämä opinnäytetyö selvittää kansipäällystöopiskelijoiden näkökulmasta suomalaisilla aluksilla tapahtuvan ohjatun laivaharjoittelun laadukkuutta nykyhetkessä. Työ on ennen kaikkea yleiskuvan antava tutkimus, joka ei kohdistu tiettyihin varustamoihin, laivoihin tai henkilöihin. Tutkimuksen päämääränä on selvittää luovatko eri laivaympäristöt yhdessä opiskelijoille riittävän rakenteen halutun pätevyystason saavuttamiselle. Ydintehtävänä ja tutkimusongelmana on vastata kysymykseen: *Kuinka laadukkaana opiskelijat pitävät suomalaisilla kauppa-aluksilla järjestettävää ohjattua laivaharjoittelua?*

1.3 Työn rakenne

Työ sisältää kyselyä pohjustavan teoriaosuuden, jossa selvitetään merenkulun kansipääallystön koulutusta Suomessa ja eroavaisuuksia ammattikorkeakouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa järjestettävissä koulutuksissa. Lisäksi teoriaosuus tuo esille näkökulmia ja tuloksia aikaisemmista aihealuetta koskevista tutkimuksista ja selvitystöistä. STCW-yleissopimuksen ollessa merkittävä osa koulutuksen suunnittelua, käydään teoriaosuudessa läpi myös sen asettamat vaatimukset koulutukseen ja ohjattuun laivaharjoitteluun. Tämän työn toimeksiantajana toimii HarjoitteluMylly ry ja sen keskeisimpiä toimintoja ohjatun harjoittelun osalla selvitetään kappaleessa 3.2.

Edellisten lisäksi teoriaosuudessa nostetaan esille niin kutsutut inhimilliset tekijät. Tutkimuksen aihealueen ollessa tiiviisti sidottuna oppimiseen, otetaan työssä huomioon myös asenteiden, motivaation ja tahtotilojen vaikutus oppimiseen. Tämä osuus selvittää mm. ohjauksen ja palautteen antamisen roolia sekä yleisiä motivaatioon ja asenteisiin vaikuttavia tekijöitä.

Työn toisena osuutena on kyselyn vastauksien läpi käyminen ja analysointi. Tässä osuudessa kysely pilkotaan eri osuuksiin, joiden pohjalta suoritetaan tuloksien analysointi ja tehdään yhteenvetoja sekä johtopäätökset.

2 KANSIPÄÄLLYSTÖN KOULUTUS SUOMESSA

Merenkulun kansipääallystön koulutusta tarjotaan Suomessa ammattikorkeakouluissa ja toisen asteen ammatillisissa oppilaitoksissa. Molemmista koulutuksista valmistuvat oppilaat voivat hakea vahtiperämiehen pätevyyskirjaa. Yhtenä merkittävimpana erona koulutuksissa on, että toisen asteen vahtiperämiehen koulutuksen käynyt henkilö ei voi hakea myöhemmin ylempiä yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjoja ilman lisäkoulutusta, kun taas ammattikorkeakoulussa merikapteenin koulutuksen käyneellä henkilöllä on valmius hakea edellä mainittuja pätevyyskirjoja heti, kun niihin vaadittava meripäiväkokemus on saavutettu. (Anttila & Salmenhaara 2010.)

2.1 Toisen asteen koulutus: merenkulkualan perustutkinto, vahtiperämies

Merenkulkualan perustutkinnon vahtiperämiehen osaamisalan koulutusta tarjotaan Suomessa yhteensä neljässä eri oppilaitoksessa: Turussa Axxell Utbildningissa, Kotkassa Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa, Raumalla Länsirannikon koulutus Oy WinNovassa ja Maarianhaminassa Ålands Gymnasiumissa (Virtanen 2015, 3.)

Ammatilliseen perustutkintoon tähtäävät opinnot ovat laajuudeltaan yhteensä 180 osaamispistettä, jotka koostuvat kaikille osaamisaloille kuuluvista pakollisista tutkinnon osista (35 osp), Kansipääallystön osaamisalan pakollisista tutkinnon osista (100 osp), yhteisistä tutkinnon osista (35 osp) ja vapaasti valittavista tutkinnon osista (10 osp). (Opetushallitus 2014.)

Merenkulun ammatillista koulutusta Suomessa säätelee laki ammatillisesta koulutuksesta (11.8.2017/531) ja opetushallituksen määräys merenkulkualan perustutkinnon perusteista (66/011/2014), jossa on otettu huomioon kansainvälisen STCW-yleissopimuksen standardit koskien merenkulun koulutusta ja osaamisvaatimuksia.

Lain mukaan: *Ammatillisessa perustutkinnossa osoitetaan laaja-alaiset ammatilliset perusvalmiudet alan eri tehtäviin sekä erikoistuneempi osaaminen ja työelämän edellyttämä ammattitaito vähintään yhdellä työelämän toimintakokonaisuuteen liittyvällä osa-alueella* (Laki ammatillisesta koulutuksesta 5. §) Vahtiperämiehen osaamisalan suorittaneella henkilöllä tämä tarkoittaa lyhyesti sitä, että henkilö kykenee toimimaan vahtipäällikkönä komentosillalla ja hallitsee aluksen radioaseman hoitajan tehtävät. Hänellä on tieto ja osaaminen ohjata laivaa meriteiden sääntöjen mukaisesti ja käyttää komentosillan laitteita sekä toimia oikein hätätilanteissa, pelastuslautalla ja -veneessä, antaa ensiapua ja johtaa palonsammutusta. (Opetushallitus 2014.)

2.1.1 Vahtiperämiehen STCW:n mukaiset opinnot

Vahtiperämiehen osaamisalan opinnot tähtäävät nimensä mukaisesti vahtiperämiehen pätevyyteen ja tehtäviin. Minimiosaamisvaatimukset sekä

merikokemus on määritelty STCW-yleissopimuksessa ja nämä on otettu huomioon opetushallituksen koulutusta koskevassa määräyksessä.

Käytännössä tämä tarkoittaa operatiivisen tason (STCW:ssä määritelty operational level) osaamista aluksen navigoinnissa ja merikuljetustekniikassa sekä merimiestaitojen, radioliikenteen ja johtamistaitojen hallintaa. Näiden lisäksi merenkulullinen osuus opinto-ohjelmasta sisältää perusnavigointitaitoja, laivakonetekniikkaa, turvallisuus- ja turvakoulutusta sekä kansi- tai konevahtimiehentehtäviin tähtäävää koulutusta. (ks. Opetus-hallituksen määräys 66/011/2014 2.4. STCW 2017, A-II/1.)

STCW-yleissopimuksen määrittämä 12 kuukauden merikokemus on toteutettu toisen asteen koulutuksessa siten, että pakollisiin opintoihin ja kansipäällystön osaamisalan opintoihin on sisällytetty 63 osaamispisteen verran ohjattua harjoittelua ja lisäksi vahtiperämiehen osaamisalaa suorittavalle opiskelijalle on pyrittävä järjestämään mahdollisuus laajentaa tutkintoaan yli nimellislaajuuden, jotta 12 kuukauden merikokemusvaatimukseen ylletäisiin tutkinnon puitteissa. (Opetushallitus 2014.)

2.1.2 Hakuvaatimukset

Toisen asteen ammatilliseen koulutukseen voi hakeutua ja siihen voidaan hyväksyä perusopetuksen oppimäärän tai sitä vastaavan aiemman oppimäärän suorittanut henkilö. Koulutuksen järjestäjä voi myös hyväksyä koulutukseen sellaisen henkilön, jolla katsoo olevan riittävät edellytykset koulutuksen vaatiman osaamisen tai tutkinnon hankkimiseen. (Laki ammatillisesta koulutuksesta, 38. §.)

Lisäksi koulutukseen hyväksyttävällä hakijalla ei saa olla merkittäviä terveydellisiä haittoja. Terveystila ei saa suoranaisesti olla esteenä koulutukseen hyväksymiselle. Tästä huolimatta henkilöllä ei saa olla sellaisia terveydellisiä haittoja, jotka estäisivät hänen työskentelyn harjoittelupajoilla ja ohjatussa laivaharjoittelussa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että henkilön tulee läpäistä merimieslääkärin tarkastus, jossa merimieslääkäri tarkastaa hakijan terveydentilan olevan alan säädösten terveydentilavaatimusten

mukainen. Epäselvissä tilanteissa henkilön merikelpoisuudesta päättää Liikenne ja viestintävirasto, Traficom. (Opetushallitus OPH-5-2018.)

2.2 Ammattikorkeakoulututkinto: merenkulun koulutus, merikapteeni

Merenkulun koulutuksen merikapteenin suuntautumisvaihtoehdon koulutusta järjestetään Suomessa neljässä eri ammattikorkeakoulussa: Kotkassa Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa, Maarianhaminassa Högskolan på Ålandissa, Turussa Yrkeshögskolan Noviassa ja Raumalla Satakunnan ammattikorkeakoulussa. (Opintopolku 2018.) Tutkinnon laajuus on 270 opintopistettä ja on nimelliskestoltaan 4,5 vuotta (Anttila & Salmenhaara 2010).

2.2.1 Yleistä ammattikorkeakoulukoulutuksesta

Ammattikorkeakouluissa suoritetaan ammattikorkeakoulututkinto eli ammattikorkeakoulun perustutkinto. Tutkintojen laajuudet vaihtelevat 180, 210, 240 ja 270 opintopisteen välillä, josta ammattitaitoa kehittävän käytännön harjoittelun osuus on vähintään 30 opintopistettä. Opintojen tavoitteena on antaa opiskelijalle laaja osaaminen oman alansa käytännön perustiedoissa ja -taidoissa, teoreettinen perusta toimia alansa asiantuntijatehtävissä, valmiudet kehittää omaa ammattialaansa ja ammattitaitoaan sekä riittävät kielitaidolliset ja viestinnälliset kyvyt toimiakseen alansa tehtävissä ja kansainvälisessä yhteistyössä. (Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista 11.12.2014/1129.)

Ammattikorkeakoulututkinnon rakenne koostuu perusopinnoista, ammattiopinnoista, vapaasti valittavista opinnoista, harjoittelusta ja opinnäytetyöstä. Ammattikorkeakouluissa huomattavaa on se, että kukin koulu suunnittelee itse koulutustensa sisällöt, jolloin saman nimisillä koulutuksilla voi olla eri sisältöjä ja opintokokonaisuuksia. (Opintopolku 2018.)

Merikapteenin koulutusohjelmien ollessa STCW-yleissopimuksen piirissä, tulee niiden olla ulkopuolisen tahon auditoimia. Auditoinnin kohteena ovat koulutuksen järjestäminen, sisältö, simulaattoriharjoitukset ja muut suoraan

yleissopimuksen mukaiseen koulutukseen yhteydessä olevat opetuksen osat. Oppilaitosten auditointi väli saa olla enintään viisi vuotta. (STCW 2017.)

2.2.2 Merikapteenin koulutusohjelman sisältö

Merikapteenin opinnot ovat perusrakenteeltaan yhtenevät minkä tahansa AMK-tutkinnon kanssa. Koulutus on työelämälähtöistä ja tähtää vahvaan käytännön osaamiseen alan eri työtehtävissä, joita ovat lähtökohtaisesti merenkulun kansipääallystön tehtävät. Koulutuksen käynyt henkilö voi työllistyä myös merenkulun ja meriklusterin asiantuntijatehtäviin ja varustamoiden maaorganisaatiotehtäviin. (Samk 2018; Xamk 2018.)

Perusopinnot sisältävät tekniikan opinnoille tyypillisesti kielten ja matemaattis-luonnontieteellisten aineiden opintoja sekä yleisaineita, kuten viestintää ja muita opiskelutaitoja. Oppilaitosten kesken perusopintojen kokonaisuuksissa on kuitenkin eroja, jotka voi huomata tutkimalla opintosuunnitelmia. Vähintäänkin kurssien nimeämistekniikoissa ja sisällön jaoissa on selkeästi eri ratkaisuja, vaikka käytännön sisällöt ja lopputavoitteet ovatkin kaikissa jokseenkin yhtenevät. Perusopintojen laajuus opetussuunnitelmissa vaihtelee 20 ja 40 opintopisteen välillä. (Högskola på Åland 2018; Novia Yrkeshögskola 2018; Samk 2018; Xamk 2018.)

Ammattiopintoja ohjaa STCW-yleissopimus. Kunkin koulun opetustarjonta ja kurssien lopullinen sisältö määräytyvät yleissopimuksesta, jolloin suurta eroa näiden välillä ei ole. Tasoja opinnoilla on kolme: kansimiestaso, vahtiperämiestasot sekä yliperämies- /päällikkötaso. Yleissopimuksen nimikkeillä nämä ovat Support-, Operational- ja Management-taso.

Kansimiestasolla opiskelijat oppivat merimiestaitojen perusteita, käytännön navigointia, ensiapua, palontorjuntaa, lastinkäsittelyä ja muita perustason taitoja. (Yrkeshögskola på Åland 2018; Novia Yrkeshögskola 2018; Samk 2018; Xamk 2018.)

Vahtiperämiestasolla opiskelijat siirtyvät harjoittelemaan navigointia perämies-tasolla, joka pitää sisällään rannikko- ja avomerinavigointia. He opettelevat käyttämään komentosillan laitteita sekä syventyvät meriteiden sääntöihin ja

muihin merenkulun lakeihin ja asetuksiin. Lisäksi tähän opintojen osaan sisältyy meteorologiaa, satama- ja lastitoimintoja sekä aluksen vakavuutta käsitteleviä opintoja ja muita perämiestasolla vaadittavia merimiestaitoja. (Yrkeshögskola på Åland 2018; Novia Yrkeshögskola 2018; Samk 2018; Xamk 2018.)

Yliperämies- ja päällikkö-tasolla opinnot ovat luonteeltaan syventäviä, jossa opiskelijat laajentavat taitojaan komentosiltojen laitteistoista, reitti- ja matkansuunnittelusta, merenkulun asetuksista ja laeista, terveydenhuollosta sekä johtamistaidoista. Käytännön tasolta katsottuna opiskelijat aloittavat perusteista ja etenevät kasvattaen osaamistaan ja tietämystään laajalla merenkulun sektorilla. Tavoitteena on hallita suuri määrä tietoa ja käytännön taitoa sekä omata teoreettiset valmiudet korkeimmissa päällystötehtävissä toimimiseen kansainvälisillä meriteillä. Ammattiopinnot ovat laajuudeltaan eri kouluilla 102 ja 106 opintopisteen välillä pois lukien Ahvenanmaan ammattikorkeakoulu, jossa nämä kattavat 125–140 opintopisteen verran opintoja. (Yrkeshögskola på Åland 2018; Novia Yrkeshögskola 2018; Samk 2018; Xamk 2018.)

Käytännön harjoittelua voidaan toteuttaa simulaattoreissa, koululaivalla ja ohjatussa laivaharjoittelussa, joista jälkimmäisessä on käytännön harjoittelun pääpaino. Esimerkiksi Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa 108 opintopisteen käytännön harjoittelun kokonaisuudesta 8 pistettä tulee simulaattoriharjoituksista ja loput 100 ohjatusta laivaharjoittelusta. Käytännön harjoittelun opintopisteosuus on yhtenevä kaikkien koulujen kesken ja vastaa laskennallisesti 360 päivää, joka on myös kokemusvaatimuksena vahtiperämiehen pätevyyskirjan myöntämiselle. Käytännön harjoittelussa opiskelija soveltaa käytännön tasolla koulussa oppimiaan asioita sekä täyttää standardoitua harjoittelukirjaa, josta oppimista on mahdollista seurata. (Yrkeshögskola på Åland 2018; Novia Yrkeshögskola 2018; Samk 2018; Xamk 2018.)

Lisäksi koulutus sisältää vapaasti valittavia opintoja, jotka vaihtelevat kouluittain sekä opinnäytetyön. Opinnäytetyössä opiskelijan tehtävänä on laatia itsenäisesti annettujen ohjeiden ja ohjauksen mukaisesti tutkielma ja/tai

kehitystyöprojekti, jossa hän soveltaa osaamistaan ja osoittaa osaamisensa alansa asiantuntijatehtävässä. (Samk 2018; Xamk 2018.)

2.2.3 Merikapteenin tutkintoa koskevat STCW-määräykset

Merikapteenien koulutusohjelmien edellä mainitut kolme tasoa ovat kaikki sisällöltään yleissopimuksen piirissä. Support-tason koulutusta ja vahtimiehen pätevyyskirjoihin vaadittavaa käytännön kokemusta säätelee yleissopimuksen kohta A-II/4. Operational-tasolla samoja asioita määrittää sopimuksen kohta A-II/1 ja Management-tasoa kohta A-II/2. (STCW 2017.)

Oppilaitoksien laadunvalvonta määritellään yleissopimuksien kohdissa A-I/6 koulutus ja arviointi sekä A-I/8 laatustandardit. Nämä kohdat ohjaavat kouluja muun muassa sisäiseen laadunvalvontaan ja varmistumaan koulutuksen suunnitellun rakenteen mukaisesta toteutuksesta ja huolehtimaan, että opettajat ja kouluttajat ovat riittävän koulutuksen saaneita sekä päteviä tehtäväänsä. Merkittävänä kohtana on yleissopimuksen kohdan A-I/8 määräämä viiden vuoden pakollinen STCW-koulutuksen auditointi. (STCW 2017.)

2.2.4 Hakuvaatimukset

Koulutukseen voi hakeutua henkilö, joka on suorittanut toisen asteen tutkinnon eli joko ylioppilastutkinnon tai jonkun toisen asteen ammatillisista tutkinnoista. Lisäksi opiskelijaksi voidaan hyväksyä henkilö, joka on suorittanut jossain muussa maassa koulutuksen, mikä antaa kyseisessä maassa opiskeluoikeuden korkeakouluopintoihin. (Ammattikorkeakoululaki 14.11.2014/942, 25. §.)

Koulutukseen hyväksyttävällä henkilöllä tulee olla myös riittävä terveydentila alan käytännön tehtäviin (Ammattikorkeakoululaki 26. §). Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että hakijalla on esittää merimieslääkärin tekemä merimieslääkärin todistus, josta käy ilmi, että hän täyttää hakemansa tehtävän mukaiset terveysvaatimukset (Laki laivaväen lääkärintarkastuksista 17.12.2010/1171.)

3 OHJATTU LAIVAHARJOITTELU

Merenkulkualan kansipäälystölinjojen ohjattu harjoittelu jakautuu kahteen osaan: miehistötason (18 op.) ja vahtiperämiestason (90 op.) harjoitteluun. Harjoittelujärjestelmä pohjautuu Suomessa STCW-yleissopimuksen antamiin viitekehyksiin ja tähtää sen osoittamaan osaamistasoon. Harjoittelun toteutumista valvotaan kouluissa harjoitteluvastaavien toimesta. Tässä työkaluna on useasti harjoittelukirjamerkintöjen seuraaminen. Käyty harjoittelu hyväksytään ensin koulun taholla, jonka jälkeen päivät ja kurssit lähetetään hyväksyttäväksi Liikenne- ja viestintävirastoon pätevyyskirjoja haettaessa. (Samk 2018; STCW 2017; Trafi 2013.)

3.1 Meripalveluvaatimukset vahtiperämiehen pätevyyskirjan myöntämiselle

Ohjatun laivaharjoittelun muodossa suoritettu meripalvelu on vaatimuksena vahtiperämiehen pätevyyskirjan myöntämiselle. Pätevyyskirjan myöntämiseen vaaditaan 12 kuukautta meripalvelua, kun tämä tapahtuu ohjatusti koulutuksen yhteydessä. Tämän kokonaisuuden tulee sisältää myös kuusi kuukautta aluksen kansipäälystön valvonnassa suoritettuja vahdinpitoon liittyviä tehtäviä komentosillalla. Vahtiperämiehen pätevyyskirja voidaan myöntää myös henkilölle, joka on suorittanut 36 kuukautta meripalvelua koulutuksen ulkopuolella. Molemmissa tapauksissa pätevyyskirjan myöntämiseen vaaditaan STCW-yleissopimuksen kohdan A-II/1 mukainen vahtiperämiehen koulutus. (Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 508/2018. 24 §.)

3.2 STCW:n mukaiset ohjatun laivaharjoittelun tavoitteet

STCW painottaa ohjatun harjoittelun roolia osana koulutuskokonaisuutta. Tarkkaan suunniteltu ja rakennettu käytännön harjoittelun kokonaisuus on ehtona riittävän pätevyyden saavuttamiselle. Harjoittelun rakenteen ja sillä tavoiteltujen pätevyyksien tulisi olla selvästi tiedossa opiskelijan lisäksi laivan ja koulun harjoitteluvastaavilla. Tämä on edellytyksenä sille, että ohjattua harjoittelua voidaan kehittää ja viedä eteenpäin suunnitellusti ja yksilöllisesti. (STCW 2017.)

3.2.1 STCW:n mukaiset ohjatun laivaharjoittelun periaatteet

Yleissopimuksen mukaan harjoittelun tulisi olla olennainen osa koulutusta asianmukaisesti hallinnoituna ja koordinoituna. Harjoittelua suorittavalla opiskelijalla on käytössään harjoittelukirja, jota ylläpidetään asianmukaisesti ja sinne merkitään suoritettavat tehtävät yhdessä laivan harjoitteluvastaavan kanssa. Harjoittelukirjan tehtävänä on toimia todisteena ja seurantatyökaluna opiskelijan kehityksestä. (STCW 2017.)

Harjoittelijalla tulisi olla aina tiedossaan kaksi suoraan harjoitteluun liittyvää henkilöä: laivan harjoitteluvastaava ja yhtiön harjoitteluvastaava. Jälkimmäinen voi olla joko koulun tai HarjoitteluMyllyn edustaja. Hänen roolinsa on olla kokonaisvastuussa harjoittelun toteutumisesta ja sen läpiviennistä koko koulutuksen aikana. Laivan harjoitteluvastaavana toimii toimeen nimetty perämies, joka on vastuussa harjoittelun suunnittelusta ja eteenpäin viemisestä kyseisen harjoittelu jakson aikana. Koulujen ja varustamoiden, jossa harjoittelua suoritetaan, tulisi varmistua siitä, että ohjatun laivaharjoittelun läpiviemiselle varataan aikaa laivojen normaalin operoinnin aikana. (STCW 2017.)

3.2.2 Ohjatun harjoittelun järjestämiseen liittyvien henkilöiden roolit ja vastuut

Koulujen harjoitteluvastaavien tehtävänä on olla vastuussa harjoittelu-suunnitelman antamisesta ja opiskelijan kehityksen valvomisesta koko kokonaisuuden aikana. Heidän vastuullansa on myös antaa tarvittaessa ohjausta harjoitteluun liittyen ja varmistua siitä, että harjoittelun läpiviennissä kaikki hoitavat omat tehtävänsä asianmukaisesti. (STCW 2017.)

Laivan harjoitteluvastaavan tehtävänä on organisoida ohjattua harjoittelua aluksella ja varmistua harjoittelukirjan asianmukaisesta täyttämisestä. Tämän lisäksi tärkeänä osana hänen tulee varmistaa, että opiskelijalle annetaan mahdollisuus kehittää osaamistaan ja harjoitella suunniteltuja asioita aluksella tavoitteellisesti ja niin tehokkaasti kuin se on käytännössä mahdollista. (STCW 2017.)

Aluksen päällikön roolina on toimia laivan harjoitteluvastaavan ja koulun välisenä yhteyshenkilönä. Hänen tulee huolehtia myös osaltaan, että harjoittelusuunnitelmaa noudatetaan ja mikäli harjoitteluvastaava vaihtuu harjoittelujakson aikana jatkumo tavoitteiden ja tehtävien välillä pysyy jakson loppuun asti. (STCW 2017.)

Opiskelijan vastuulla on harjoittelusuunnitelman tarkka seuraaminen ja oppimismahdollisuuksiin tarttuminen ahkerasti myös normaalien työaikojen ulkopuolella. Hänen tulee huolehtia harjoittelukirjan ajantasaisesta ylläpidosta ja siitä, että se on päällikön tai harjoitteluvastaavan saatavilla tarkastelua varten. (STCW 2017.)

3.2.3 Ohjatun laivaharjoittelun sisältö

Ohjatun harjoittelun alkaessa ja erikseen ennen jokaista ohjatun harjoittelun jaksoa opiskelijaa tulisi informoida tavoitteista ja siitä millainen on harjoittelun suunniteltu läpivienti jakson aikana. Osana tätä ohjeistusta on tärkeää käydä läpi turvalliseen työskentelyyn ja ympäristön suojeluun liittyvät seikat sekä harjoitteluun liittyvät tärkeimmät näkökulmat. (STCW 2017.)

Kokonaisuutta ajatellen ohjenuorat harjoiteltaville työtehtäville ja teemoille tulisi löytyä harjoittelukirjasta. STCW:n mukaan näihin tulisi vähintään kuulua:

- 1. Ohjausjärjestelmät*
- 2. Merimiestaitojen perusteet*
- 3. Aluksen kiinnittämis-, ankkurointi- ja satamatoimenpiteet*
- 4. Palo- ja pelastusvälineistöt sekä käytännön periaatteet*
- 5. Alusten eri järjestelmät ja varusteet*
- 6. Lastityöskentely*
- 7. Komentosiltatyöskentely ja vahdinpito*
- 8. Laivakoneisiin ja -koneistoihin tutustuminen (STCW 2017.)*

3.2.4 Komentosiltavahdinpitoon liittyvän osaamisen arvioiminen

Yleissopimus painottaa erityisesti ohjatun harjoittelun loppuvaiheilla tapahtuvaa komentosiltavahdin harjoittelua. Opiskelijalle tulisi antaa valvonnan alaisena mahdollisuus tutustua ja kerätä laadukasta kokemusta aluksen komentosiltavahdin tehtävistä. Suunnitelmallisesti rakennetussa ohjatussa harjoittelussa tulisi olla osana myös opiskelijan vahdinpidon ja navigoinnin osaamisen osoittaminen, jossa hän osoittaa kykenevänsä suoriutumaan aluksen vahtipäällikön tehtävistä.

Osaamista arvioitaessa vähintään seuraavia seikkoja tulisi toiminnan osalta tarkastella ja arvioida:

1. *Matkan suunnittelu*
 - 1.1 *Informaation kerääminen merikartoilta ja niiden tulkitseminen*
 - 1.2 *Paikan määrittäminen rannikkoalueilla*
 - 1.3 *Vuorovesitietojen ja muiden merenkulun julkaisujen soveltaminen*
 - 1.4 *Komentosilta laitteistojen käyttö*
 - 1.5 *Magneetti- ja hyrräkompassien käyttö*
 - 1.6 *Säätietojen kerääminen*
 - 1.7 *Paikanmäärittäminen taivaankappaleista*
 - 1.8 *Kompassivirheen määrittäminen tähti- ja rannikonavigointikeinoin*
 - 1.9 *Matkalaskelmien teko vähintään vuorokaudeksi*
2. *Sähköisten navigointivälineiden käyttö ja sieltä kerätyn tiedon käyttö*
3. *Tutkan, ARPA:n ja ECDIS-järjestelmän käyttö sekä tutkan hyväksikäyttäminen yhteen törmäämisen välttämiseksi*
4. *Propulsio- ja ohjausjärjestelmien käyttö*
5. *Vahtipäällikön vahtirutiinien ja toimenpiteiden toteutus*
6. *Ohjaustoimenpiteiden toteutus ”mies yli laidan” -tilanteissa*
7. *Toimenpiteet välittömän vaaratilanteen ilmetessä (tulipalo, yhteentörmäys ym.) ja tapahtuman jälkitoimenpiteet*
8. *Toimenpiteet aluksen päälaitteiden ja -laitteistojen vikatilanteissa (navigointi- ja ohjauslaitteistot, pääkoneet ym.)*
9. *Radioyhteyden pito ja näkö- sekä äänisignaalien käyttäminen*
10. *Turvallisuus ja hälytysjärjestelmien valvonta mukaan lukien sisäiset yhteydenpitojärjestelmät. (STCW 2017.)*

3.2.5 Opiskelijan ohjaaminen ja osaamisen arviointi

STCW ohjeistaa opiskelijan koko harjoittelun aikaiseen ohjaamiseen ja edistymisen seurantaan. Nämä ovat ehdottoman tärkeitä opiskelijan kannalta, sillä näiden avulla varmistutaan siitä, että hän tietää millä osa-alueilla kehitystä on tapahtunut ja missä on kehitettävää. Lisäksi seurannan ja ohjaamisen avulla saadaan opiskelija mukaan suunnittelemaan harjoittelun jatkoa. Apuvälineenä kehityksen seurannassa voidaan käyttää harjoittelukirjaa ja tarvittaessa muita mahdollisia metodeja. (STCW 2017.)

Osaamista ja pätevyyttä arvioimalla varmistutaan, että opiskelija on pätevä toimimaan erilaisilla aluksilla monenlaisissa olosuhteissa ja hän kykenee reagoimaan yllättävissä tilanteissa. Opiskelijan arviointia laivalla voidaan ja myös tulisi suorittaa tarkkailemalla hänen toimiaan sekä antamalla hänelle tehtäviä ja arvioimalla niiden lopputulosta ja onnistumista. Pätevyyttä arvioitaessa huomioitavaa on, että STCW-koodista löytyy standardoidut osaamistasot (ks. STCW 2017, A-II/1) Opiskelijan kohdalla osaamista tulee aina verrata näihin standardeihin, jotta varmistutaan oikeudenmukaisesta ja ennen kaikkea laatuvaatimukset täyttävästä arviointimenettelystä. (STCW 2017.)

3.3 Ohjatun laivaharjoittelun toteutus Suomessa ja merenkulun HarjoitteluMyllyn rooli

Ohjatun laivaharjoittelun rakenteet ovat Suomessa hieman STCW:stä poikkeavat. Esimerkiksi yleissopimuksessa määritellyn varustamon harjoittelu-vastaavan (company training officer) rooli harjoittelun edistymisen seurannassa jakautuu varustamon ja oppilaitoksen välille. Tässä lisäksi huomioitavaa on, että suomalaisessa järjestelmässä päärooli edellä mainitussa on oppilaitoksella. (Lindell 2019.) Suomessa harjoittelijat jaetaan harjoittelupaikkoihin HarjoitteluMyllyn välityksellä, joka omalta osaltaan huolehtii tasapuolisista harjoittelumahdollisuuksista opiskelijoiden kesken. HarjoitteluMyllyn ydintehtävänä on jakaa Suomen kauppalaivaston harjoittelupaikat opiskelijoille. Tämän lisäksi sen tehtävänä on toimia linkkinä varustamoiden ja koulujen

välillä pitämällä kumpaakin osapuolta ajan tasalla harjoittelutilanteesta ja harjoittelijoiden tarpeesta. (Suomen varustamot ry 2018.)

Ohjatun harjoittelun kehityksen ja toteutumisen seuranta puolestaan tapahtuu oppilaitoksen harjoitteluvastaavan toimesta. Hänen tehtäviinsä kuuluu harjoittelukirjan tarkastaminen harjoittelu jaksojen jälkeen ja tietojen lähetys suorite- tuista meripäivistä Liikenne- ja viestintävirastoon. Tämän lisäksi oppilaitoksen harjoitteluvastaava huolehtii pääasiassa sopimuspapereiden tekemisestä sekä opiskelijoiden perehdyttämisestä ennen harjoittelua. (Suortti 2012.)

4 OPISKELIJAN MOTIVAATIO, TAHTO JA ASEENTEET OSANA OPPIMISTA

Henkilön oppiminen ja ammatillinen kasvu ovat vahvasti sidoksissa vuoro- vaikutukseen hänen ympäristönsä kanssa. Henkilön kehitys on jatkumo, joka seuraa itsensä tarkkailusta ja toimintansa sekä virheidensä analysoimisesta. Työyhteisössä osallistuminen yhteisen toiminnan suunnitteluun ja laadun kehittämiseen ovat myöskin suuri osa osaamisvarannon kasvattamista. Näiden keskipisteeseen asettuvat henkilön motivaatio ja tahdonalainen kontrolli omasta oppimisesta, jotka ovat keskeisessä roolissa opiskelijan osaamisen kehityksessä. (Ruohotie 1998.)

Keskustellessa motivaatiosta on hyvä huomata, että käsitteeseen on vahvasti sidoksissa myös tahto ja asenne. Erottelun roolin tärkeys on hyvä huomioida, sillä pelkkä motivoituminen ei takaa kykyä selkeiden tavoitteiden asettamiselle ja niiden saavuttamiselle. (Ruohotie 1998, 34–35.)

4.1 Motivaatio ja tahto

Motivaation ja tahdon keskipisteessä on päätöksenteko. Päätöksentekoa edeltävää tilaa kuvaa motivaatio ja sen jälkeistä tilaa tahto. Motivaatio on motiivien eli esimerkiksi henkilön halujen ja tarpeiden ohjaama tila, joka johtaa henkilöä tiettyjen *päätöksien* tekoon ja ylläpitää tiettyä käyttäytymisen suuntaa. Tahto puolestaan on tila, jonka voimakkuus määrittelee, kuinka vahvasti henkilö pyrkii toteuttamaan päätöksenteossa asettamansa

päämäärän. Tahtotilan prosessit ovat *tavoitteeseen* ohjaavia ja toteuttavia päätöksiä. (Ruohotie 1998, 34–35; Ruohotie 2000, 80–84.)

Motivaatio ei siis yksinään ole kaiken oppimisen pohjana. Motivaatio ohjaa henkilöä päätöksentekoon ja antamaan itsellensä tietyt tavoitteet. Nämä tavoitteet ovat kuitenkin kaukaisempia ja korkeastikin motivoituneella henkilöllä voi olla hankaluuksia yltää tavoitteeseen. Oppimiseen johtavassa toiminnassa päämäärän saavuttamisen määrittelee sitoutuminen halutun päämäärän saavuttamiseen. Tätä prosessia johtaa henkilön tahto, johon tavoitteeseen pyrkiminen on sidoksissa. Jotakin päämäärää kohtaan korkean tahtotilan omaava henkilö kykenee säätelemään omia resurssejaan tavoitteeseen yltämiseen. Tällöin henkilö myös pyrkii asettamaan selkeämpiä välitavoitteita ja tavallisesti ponnistelee kovemmin saavuttaakseen päämääränsä. (Mts. 34–35; 80–84.)

4.2 Ulkoinen ja sisäinen motivaatio

Kannusteet ja näistä johtuvat palkkiot ovat oleellinen osa opiskelua ja vaikuttavat selkeästi henkilön innokkuuteen ponnistella kohti tavoitteita. Palkkiot voidaan mieltää helposti joksikin ulkoiseksi tekijäksi, kuten hyväksi arvosanaksi, stipendiksi tai joksikin muuksi vastaavaksi, jotka tyydyttävät henkilön alemman tason tarpeita, kuten yhteenkuuluvuuden tunnetta. Näiden lisäksi kuitenkin opiskeluun tai yleiseen tavoitteen tavoittelemiseen liittyy myös henkilön sisäinen palkkiojärjestelmä. Sisäisiä palkkiota ovat esimerkiksi hyvänolontunne, onnistumisen elämykset, itsensä toteuttaminen, työn tekemisen ilo ja lukuisat muut tunne tasolla koetut palkkiot (ylemmän tason tarpeet). Henkilöt, joilla on vahva sisäinen palkkiojärjestelmä ponnistelevat yleisesti suuremmin kohti tavoitteitaan. Näistä johtavat myös motiivit, joista muodostuu henkilöiden sisäinen- ja ulkoinen motivaatio. (Ruohotie 1998, 36–39.)

Vaikka näistä kahdesta toinen on ulkopuolisten tekijöiden, kuten jonkin yhteisön ja toinen henkilön itsensä luomaa, näitä ei voi täysin erottaa toisistaan. Ennemminkin ne täydentävät toisiaan, sillä ne esiintyvät yhtäaikaaisesti, vaikka toinen on pääasiassa toista hallitsevampi. Huomattavaa näiden kahden kohdalla on kuitenkin se, että ulkoista motivaatiota virittää jokin

ulkoinen tekijä ja se on kestoaltaan lyhytaikaista, mistä syystä motivaation ylläpitoon ulkoisin keinoin voi ilmetä tarve palkkioille hyvinkin usein. Sisäisen motivaation tehokkuus nousee tässä esiin, sillä se on sisäisen palkkiojärjestelmän virittämä ja tällöin palkkion voimassaolo on ikään kuin pidempään läsnä: se on pikemminkin pysyvä tunne, kuin hetkellinen päämäärä. Tästä johtuen sisäiset palkkiot ja sisäinen motivaatio ovat yleisesti tehokkaampia kuin ulkoiset. (Mts. 36–39.)

4.3 Asenne ja motivaatio

Motivaation tarkastelussa tärkeä huomattava seikka on, että motivaatio on luonteeltaan aina tiettyyn tilanteeseen sidonnainen ja sen voimakkuus voi vaihdella riippuen tilanteista. Tämä huomioon ottaen motivaatiosta voidaan erottaa edelleen kaksi piirrettä: *tilannemotivaatio* ja *yleismotivaatio*. Ensimmäinen on kuhunkin eri tilanteeseen muokkautuva ja jälkimmäinen pysyväluonteisempi, joka oleellisesti vaikuttaa ja ohjaa myös tilannemotivaation suunnan syntymistä. Yleismotivaatio voidaan mieltää siis myös asenteen synonyymina, vaikkakin termien perimmäiset tarkoitukset ovat keskeisesti hieman ristiriidassa. Selkeyden vuoksi asenne ja motivaatio yleisinä termeinä on hyvä erotella ja selittää. Motivaatio on luonteeltaan pääasiassa tilannesidonnaista ja alati muuttuvaa. Asenne on melko pysyvä ja hitaasti muuttuva piirre henkilössä. Siihen vaikuttavat henkilön kokemukset määrättyllä osa-alueella, kuten esimerkiksi onnistumiset tai epäonnistumiset ja positiiviset sekä negatiiviset kokemukset. Asenne kuvaa henkilön taipumusta ajatella, toimia ja tuntea tietyllä tavalla jotakin asiaa kohtaan ja määrittelee millä laadukkuudella henkilö toteuttaa toimintaansa. Se on aina sidonnainen johonkin tiettyyn asiaan, tilanteeseen tai henkilöön. Motivaatio puolestaan määrittelee henkilön vireyttä toteuttaa tiettyä asiaa ja huomioitavaa on, että motivaatio ei välttämättä määritä henkilön asennetta tiettyä aluetta kohtaan. (Ruohotie 1998, 41–42.)

Positiiviset asenteet ovat siis tärkeässä roolissa toiminnan toteutukselle, sillä ne määrittävät kuinka myönteisesti henkilöt keskittyvät tietyn alueen toteuttamiseen ja edesauttavat heidän kasvuaan lisäämällä yrittämisen ja panoksen määrää. (Mts. 41–42.)

4.4 Ohjauksen merkitys kehitykselle

Sosiaalinen ympäristö ei voi pakottaa oppijaa ajattelemaan tai estää häntä ajattelemasta. Mutta sosiaalinen ympäristö voi kyllä innostaa tai lannistaa; se voi mahdollistaa tai vaikeuttaa rationaalisen päättelykyvyn soveltamista; se voi rohkaista ajattelua tai paheksua sen laiminlyöntiä tai se voi lannistaa ajattelun. (Ruohotie 2000, Randin 1988, 102 mukaan.)

Nykyaikaisessa oppimiskäsityksessä kouluttajan (voidaan yhdistää myös esimiesasemassa toimivaan henkilöön ja tässä työssä laivan harjoittelu-vastaavaan) rooli on laajentunut. Pelkästä tiedon jakamisesta on siirrytty monipuoliseen käsitykseen, jossa kouluttajan tehtävä on myös innostaa, kasvattaa, valmentaa ja mahdollistaa oppijan kasvu sekä aktivoida häntä kehittämään itseään. (Ruohotie 1998, 121.)

Tähän pohjaa antavat myös johtamisteoriat, joissa korostetaan henkilöiden valmiutta ja halukkuutta oppia sekä kehittää itseään, kun heidän ympäristönsä tarjoaa siihen mahdollisuuksia. Kouluttajan tarjoamat haasteet ja tuki osoittavat tietä oppijan omien kykyjen kartoittamisessa ja tällöin selkeyttävät ja saavat hänet pyrkimään tavoitteisiinsa, jotka ovat hänen kehityksensä kannalta tärkeitä. (Ruohotie 1998; Ruohotie 2000.)

Ympäristö, jossa tarjotaan henkilölle haasteita ja joka on ilmapiiriltään kannustava sekä motivoiva kasvattaa myös henkilön sisäistä motivaatiota. Kuten edellä mainittiin, sisäinen motivaatio lisää henkilön kykyä asettaa itselleen tavoitteita ja arvioida omaa toimintaansa tehokkaasti myös itsenäisesti. Luonnollisesti tätä kautta saatu oppimisen lopputulos on myös positiivinen. Tällaisen ympäristön ominaispiirteitä ovat muun muassa vapaus, riittävät resurssit, tuki, kannustus ja riittävän väljä aikataulu yhdistettynä haasteisiin ja oikeaan määrään ympäristön luomaa positiivista painetta. (Mt.)

4.5 Palautteen antaminen

Palautteella ja sen omaksumisella on lukuisia positiivisia vaikutuksia: se parantaa sisäistä motivaatiota, selkeyttää ja parantaa oppimisen ketjua ja päämäärien sekä välitavoitteiden asettamista ja sen avulla voidaan löytää

virheitä ja korjata niitä jatkossa. Lisäksi osana kehityksen seuranta se auttaa asettamaan entistä korkeampia tavoitteita ja auttaa kasvattamaan suoriutumisen tarvetta sekä lisää oppijan itsetuntemusta ja halua itsensä arvioimiseen. Palautteen antamisessa on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota sen laatuun, sillä sen asianmukaisuus, selkeys ja puolueettomuus vaikuttavat sen tehokkuuteen ja toimivuuteen päämäärää tavoitellessa. (Ruohotie 2000, 62–63.)

Palautteen antamisen käänköpuolena on, että se voi myös olla negatiivista ja paljastaa heikkouksia, mikä joissain tilanteissa voi johtaa negatiivisiin vaikutuksiin. Tämä tulee esille erityisesti sellaisten henkilöiden kohdalla, jotka eniten kaipaavat palautetta, mutta vain sen ollessa positiivista. Nämä henkilöt pyrkivät minimoimaan negatiivisen palautteen ja pyrkivät jättämään sen huomioimatta, joka ei puolestaan johda kehitykseen. Todellisuudessa heikon minäarvostuksen omaavat henkilöt, joilla ei ole varsinaista uskoa omiin kykyihinsä eivät hae minkäänlaista palautetta. Tämän seurauksena voi olla myös kouluttajien turhautuminen koulutusta kohtaa. (Mts. 62–63.)

Palautteen toimimiselle on siis välttämätöntä, että henkilö on valmis ja avoin vastaanottamaan sitä. Suositeltavaa on, että palautetta tulisi myös eri lähteistä. Kun palaute nojautuu johonkin laatustandardiin, on sen antaminen selkeää. Omaa kehitystä seuraavalla henkilöllä on myös taipumus verrata omaa palautettaan ja kehitystään muihin vastaavassa asemassa oleviin henkilöihin (tätä tekevät erityisesti hyvän minäkuvan omaavat henkilöt). Laatustandardit, kun niitä seurataan palautteen annossa, mahdollistavat myös vertailun realistisuuden ja aktivoivat vertailun tekemiseen. (Mts. 62–63.)

4.6 Kappaleen aiheen yhteys tutkimukseen

Kuten ohjattua laivaharjoittelua ja sitä koskevaa STCW-yleissopimusta käsittelevissä kappaleissa on käyty läpi, oleellisena osana ohjattua harjoittelua tulisi olla vuorovaikutus opiskelijan ja ohjaajien välillä. Määräyksiä seuraavassa harjoittelussa on mukana palautteen antoa ja kehityksen seuranta. Näitä arvioitaessa ja selvitetäessä opiskelijoiden näkemyksiä näiden osa-alueiden toteutumisesta on asianmukaista ottaa huomioon myös opiskelijoiden inhimilliset tekijät. Tässä aiheyhteydessä näiden tekijöiden

ollessa eri asenne- ja motivaatiolähtökohdat. Tutkimuksen yhtenä oleellisena osatekijänä on se, kuinka eri asenne- ja motivaatiopohjan omaavat henkilöt vastaavat kyselyyn ja kuinka heidän motivaationsa ja asenteensa ohjattua harjoittelua kohtaan ovat muuttuneet. Lisäksi tämän kappaleen pohjalta ohjatun harjoittelun laadukkuutta tutkittaessa voidaan katsoa tärkeäksi myös selvittää, kuinka innostavana, tukevana ja motivoivana opiskelijat näkevät ohjatun laivaharjoittelun ympäristöt. Tätä tukee myös STCW:n kannanotto laadukkaaseen käytännön koulutuksen toteuttamiseen (STCW 2017, 53–54) ja kappale 3.1.5.

5 AIEMMAT TUTKIMUKSET JA RAPORTIT

Ohjattuun laivaharjoitteluun liittyviä töitä on tehty useita eri vuosina. Suuri osa töistä on opinnäytetöitä, mutta joukossa on myös esimerkiksi opetushallituksen toimeksiannosta tehtyjä selvitystöitä. Seuraavassa on tarkastelussa merkittävimpiä tämän tutkimuksen aihetta koskevia töitä, jotka toimivat osaltaan apuvälineinä tutkimustuloksien tulkinnessa.

5.1 Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun

Petri Tuovila on kasannut opinnäytetyöprojektissään oppaan ohjattuun laivaharjoitteluun. Työn rakentamisessa hän on käyttänyt apunaan kyselyhaastatteluita, joiden avulla hän keräsi tietoa aluksilla opiskelijoiden kanssa työskenteleviltä henkilöiltä. Oppaan tarkoitus on auttaa opiskelijoita valmistautumaan ohjattuun laivaharjoitteluun antamalla heille pohjatietoa laivaympäristöjen tavoista ja käyttäytymismalleista sekä työtehtävistä. (Tuovila 2018.)

Opinnäytetyön teoriaosuudessa tehtyjen haastattelujen pohjalta laivojen henkilökunta on toivonut opiskelijoilta muun muassa oma-aloitteisuutta ja hyvää asennetta harjoittelua kohtaan. Lisäksi harjoittelijoilla on ollut ongelmia kysyä ja selvittää epäselviä tilanteita. Yleisimpänä piirteenä on ollut kommunikoinnin ja vuorovaikutuksen puute opiskelijoiden puolelta. Mitä selvitys ei kuitenkaan kerro, on se, kuinka laivoilla on opastettu uusia opiskelijoita ja millaisia lähtötaso-olettamuksia laivoilla on opiskelijoiden suhteen. Oppilaitoksien suunnalta tähän liittyen on viitattu saatekirjeeseen kunkin

opiskelijan kohdalla. Laivojen henkilökunta on toivonut myös oppilaitosten opettajien ja harjoitteluvastaavien tutustumista toimintaan vierailemalla aluksilla. Kyselyiden pohjalta kasatun oppaan tarkoituksena on toimia apuvälineenä selkeyttämään epäselvyyksiä ja auttamaan opiskelijoita ymmärtämään perusasioita, kuten kommunikoinnin tärkeyttä ja roolituksia aluksilla. (Mt.)

5.2 Merenkulkualan koulutuksen laadullinen ennakointi

Kirsi Uolan tekemä selvitystyö käsittelee merenkulkualan nykytilaa ja selvitystyön kautta selvittää ja esittää kehitystarpeita laajasti merenkulun koulutuksen sektorilla. Tässä selvitystyössä on käytetty hyväksi merenkulun koulutuksen parissa työskentelevien henkilöhaastatteluita ja tutkittu laajasti alalla aiemmin tehtyjä tutkimuksia sekä huomioitu STCW-yleissopimus ja EU:n lausuntoja koskien merenkulun tulevaisuutta. (Uola 2012.)

Työn loppupäätelmissä on otettu huomioon ohjatun laivaharjoittelun puutteita. Uolan mukaan ohjatun harjoittelun järjestäminen on yksi hankalimpia osalualueita koulutuksessa ja siitä on tullut kynnyskysymys koulutuksen laadun kannalta. Hänen mukaansa ohjatun harjoittelun käytännöissä on ilmeisiä eroja ja tulisi selvittää kuinka se toteutetaan ja millä asteella se palvelee oppimista nykyhetkessä. (Mt.)

5.3 Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet

Merenkulkualan koulutustoimikunnan toimeksiannosta tehty selvitystyö kartoittaa otsikkonsa mukaisesti koulutuksen tilaa ja kehittämistarpeita. Työ tarkastelee koulutuksen kehittämisen kannalta merenkulkualan koulutuksen kokonaistilannetta, toimintaympäristön kehitystä ja arvioi tämän vaikutusta kehittämistarpeisiin. Lisäksi työ kartoittaa koulutuksen opetusjärjestelyitä ja tekee kannanottoja koulutuksen toteuttamiseen tulevaisuudessa. (Anttila & Salmenhaara 2011.)

Työ huomioi alan hakijamäärien laskun ja kasvavan määrän opetuksen keskeyttäneiden kesken ja ilmaisee vaatimuksen koko toimialan kilpailukyvyyn kehittämiseksi ja kasvattamiseksi houkuttelevana työnantajana sekä kehottaa

varustamoita ja muita sidosryhmiä osallistumaan koulutuksen kehittämiseen kolmikantayhteistyön (opettajien, työnantajien ja työntekijöiden välinen yhteistyö), opetussuunnitelmien kehitystyön, työssäoppimisen ja näyttöjen avulla. (Mt.)

Selvitystyön antamat loppulinjaukset koulutuksen kehittämiseksi ja tulevaisuuden näkymille korostavat yhteistyön roolia. Erityisesti tämän tutkimuksen aihealue huomioiden varustamoiden osallisuutta koulutuksen kehittämiseen ja ohjatun laivaharjoittelun laadukkuuden takaamiseen. (Mt.)

5.4 Merikapteenikoulutuksen haasteet ammattikorkeakoulu-järjestelmässä

Piia Riekkisen opinnäytetyössä selvitetään merikapteenikoulutuksen haasteita uudessa koulutusjärjestelmässä. Vertauspintana käytetään vanhaa järjestelmää, jossa merikokemusta kerättiin ennen koulutukseen hakeutumista ja päällystötason koulutus tuli vaiheittain. (Riekkinen 2010.)

Suurimmaksi ongelmaksi työ linjaa merikokemuksen vähyyden ja opiskelijoiden lähtötaso erot. Vanhassa järjestelmässä aluksilla toimiminen ja merimiestaitojen perusteet olivat hallussa jo koulutukseen hakeuduttaessa. Hankaluudeksi nähtiin se, että perusasioiden osaaminen oli pääasiassa vähäistä tai sitä ei ollut ollenkaan. Myös koulutuksen nimike Merikapteeni on harhaanjohtava, koska sillä ei katsottu tutkimuksen mukaan olevan yhteyttä koulutuksen todelliseen sisältöön ja sen tarjoamaan suoraan pätevyYTEEN. Näiden katsottiin aiheuttavan turhautumista laivojen henkilöstössä. (Mt.)

Harjoittelun sisältö opiskelijoiden välillä katsotaan työssä myös erilaiseksi ja valmistuvilla opiskelijoilla saattaa olla hyvinkin eri perustat millaista käytännön kokemusta ja millaisissa rooleissa he ovat sitä saaneet. Riekkisen mukaan opiskelijat ovat tästä huolimatta arvostaneet saamaansa kokemusta ja pitävät sitä tärkeänä. (Mt.)

5.5 Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun

Ilkka Suortti tutkii työssään Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merikapteeniopiskelijoiden henkilökohtaista valmistautumista ohjattuun laivaharjoitteluun ja rajaa pois muut harjoitteluun liittyvät osapuolet. (Suortti 2012.)

Tutkimusongelmiin saatujen vastausten perusteella tulkittiin, että ohjattuun harjoitteluun valmistautumisessa oli puutteita ja opiskelijat pitivät valmistautumista haasteellisena. Opiskelijoilla oli myös tutkimuksen mukaan vähän tietoa harjoitteluun liittyvästä ohjeistuksesta ja he kokivat perehdytyksen puutteellisena. Harjoittelun osapuolien välillä koettiin myös olevan vain vähän yhteistyötä ja kommunikointia. (Mt.)

Parannusehdotuksena Suortti linjaa tiedon lisäämisen opiskelijoille ohjatun harjoittelun suhteen ja ehdottaa luomaan valmiita keinoja myös harjoittelun suorittamiseen työn ohessa sekä ilmaisee tarpeen tuen lisäämiselle vahtiperämiesharjoittelun yhteyteen. (Mt.)

5.6 Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa

Jari Virtanen perehtyy opinnäytetyössään toisen asteen koulutuksen toteutumista kansainvälisten määräysten mukaisesti. Yhtenä keskeisenä alueena on haasteet ohjatun laivaharjoittelun sisällyttämisessä kolmen vuoden opetussuunnitelmaan. Työ käsittelee yleisesti koulutusjärjestelmän muutosta, kehitystä ja harjoittelun toteutumista. (Virtanen 2015.)

Työssä viitataan yleisenä pidettyyn ongelmaan, jossa vahtiperämiesharjoittelijat eivät pääse aluksilla suorittamaan vahtiperämiehen töitä vaan toimivat käytännössä osana kansimiehistöä. Ohjatun harjoittelun laatua pidetään henkilöhaastattelujen pohjalta huonolaatuisena ja ongelman katsotaan jatkuneen pitkään. Ohjauksen huonoutta taas pidetään jopa kansainvälisenä ongelmana ja sen toimivuudessa on suuria laivakohtaisia eroja. Haastatteluissa nostetaan myös esille yksittäisen henkilön vaikutus

harjoittelun laadukkuuteen. Harjoitteluvastaavan asenne vaikuttaa olennaisesti kuinka laadukasta harjoittelu on. Alusten päälliköiden ja harjoitteluvastaavien asenteet tulisi saada myönteisiksi ohjattua harjoittelua kohtaan. Lisäksi ymmärrystä sen tarkoituksesta tulisi lisätä. Toisaalta haastatteluissa nostetaan esille, että opiskelijan tulisi ottaa enemmän vastuuta oppimisestaan. (Mt.)

Yleisesti työhön suoritettujen haastatteluiden voidaan katsoa osoittavan sormea moneen suuntaan ongelmista puhuttaessa. Tästä voidaan päätellä, että ohjatun harjoittelun monella osa-alueella on ongelmia ja haasteita. Työn pohjalta voidaan katsoa myöskin, että roolituksien ja kommunikoinnin osalta parannettavaa löytyy. (Mt.)

6 TYÖN TOTEUTUS

6.1 Työn osat

Tämä työ koostuu kahdesta osasta: edellä läpikäydystä teoriaosuudesta, joka pitää sisällään aihealueen sisällön laajemmin ja selvittää tutkimuksen aiheen relevantit osatekijät, sekä kyselystä, joka on teoriaosuuden pohjalta rakennettu kokonaisuus, jonka tarkoituksena on antaa vastauksia tutkimusongelmiin.

Teoriaosuuden tarkoitus on kartoittaa ja selvittää, mitä merenkulun koulutus pitää sisällään Suomessa, missä ja miten sitä järjestetään, sekä mitä aikaisempaa tutkimusta aiheesta on tehty. Sen sisältö toimii pohjana kyselyn rakenteelle ja selvitettävillä asioilla. Teoriaosuudesta käy ilmi ne osatekijät, jotka katsotaan kuuluvaksi osaksi ohjatun laivaharjoittelun kokonaisuutta ja pätevyyteen tähtäävää koulutusta.

Kysely, kuten edellä mainittiin, on teoriaosuuden pohjalta rakennettu kokonaisuus, jonka tehtävänä ja tavoitteena on tuoda vastauksia tutkimuksen ongelmiin, joista tutkimuksen ydinongelma koostuu.

6.2 Tutkimuksen toteutus

Tutkimuksen toteutus aloitettiin tutustumalla aikaisempaan tutkimus- ja selvitysmateriaaliin aiheesta. Kävi ilmi, että koulutus on ollut aiheena suosittu

opinnäytteissä ja selvitystöissä. Materiaalia löytyi hyvin ja se oli pääasiassa myös laadukasta. Tämän lisäksi aiemmat työt kasvattivat tämän työn aiheen relevanssia; ohjatun laivaharjoittelun laadukkuutta on yleisesti kommentoitu paljon, mutta juuri tämän tutkimuksen tavoittelemalla tavalla sitä ei ole aiemmin tutkittu.

Aiemman materiaalin lisäksi kerättiin tietoa koulutuksen tarjonnasta ja toteutuksesta Suomessa sekä koulutusta säätelevistä laeista ja asetuksista, niin kansallisella, kuin kansainväliselläkin tasolla. Lisäksi otettiin huomioon niin kutsutut inhimilliset tekijät, jotka tässä työssä kattavat selvityksen asenteiden ja motivaation tekijöistä ja niiden vaikutuksista.

6.3 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen ideaalinen lopputulos on sen muotoutuminen työkaluksi, jonka avulla voidaan toteuttaa ja kohdentaa kehitystä ohjatun laivaharjoittelun kokonaisuuteen suomalaisessa merenkulun kansipäälystön koulutuksessa.

7 KYSELY

Tutkimustapaa suunniteltaessa otettiin huomioon kyselyn tavoitteet ja siihen osallistuva vastaajaryhmä. Tarkoituksena oli luoda kaikille kohderyhmään kuuluville mahdollisuus kyselyyn osallistumiselle. Tämä tarkoitti tavoitteellisesti suurta vastaajajoukkoa, jolloin resurssit toimivan ja tehokkaan tutkimuksen luontiin ohjasivat valinnan automaattisesti määrällisen tutkimusmetodin ja standardoidun verkkoon rakennettavan kyselylomakkeen käyttöön.

7.1 Kyselyn ydinongelma

Työn johdantokappaleessa mainittiin tutkimuksen ydinongelmaksi kysymys: *Kuinka laadukkaana opiskelijat pitävät suomalaisilla kauppa-aluksilla järjestettävää ohjattua laivaharjoittelua?* Jotta tämä kysymys voitaisiin perustella, pilkotaan se tässä kappaleessa pienempiin osaongelmiin sekä perustellaan käymällä tutkimuksen lähtökohdat ja teoria läpi.

7.1.1 Kyselyn lähtökohdat

Tutkimuksen suunnitteluvaiheessa sen lähtökohdaksi asetettiin puutteet opiskelijoiden näkökulmasta tehtyihin tutkimuksiin. Tämä käy ilmi myös työn teoreettisesta viitekehystä. Eri tutkimuksissa on mainittu puutteita ohjatussa laivaharjoittelussa, mutta suoranaista näyttöä opiskelijoiden kattavalle näkemykselle ei ole. Tästä johtui aiheen rajaus opiskelijoiden näkemyksiin. Tutkimuksen tarkoituksena ei ole luoda kaikki osa-alueet kattavaa selvitystä ohjatun harjoittelun laadukkuudesta, vaan keskittyä sen yhteen osatekijään: opiskelijoihin.

7.1.2 Tutkimuksen osaongelmat

Ydinongelmaksi nostetun kysymyksen perustana toimii teoriaosuudessa läpikäytyt seikat ja tekijät, erityisesti STCW-yleissopimuksen asettamat vaatimukset ja kehotukset ohjatulle harjoittelulle. Nämä toimivat selkeänä ohjenuorana kyselyn rakennusvaiheessa. Teoriaosuuden pohjalta selvitettiin myös osaongelmat, joiden avulla kysely pyrittiin rakentamaan sisällöltään sellaiseksi, että se vastaisi ydinkysymykseen. Osaongelmiksi muodostuivat:

- Kuinka asianmukaisena opiskelijat kokevat ohjatun harjoittelun sisällön?
- Millä tasolla ohjatun laivaharjoittelun ohjaus on sekä määrällisesti että laadullisesti?
- Millaiset ovat opiskelijoiden asenteet ja motivaatio ohjattua laivaharjoittelua kohtaan?
- Kuinka hyvin ohjatussa laivaharjoittelussa otetaan opiskelijan kehitys ja osaamistaso huomioon?

7.2 Kyselyn sisältö

Kyselyn rakenne voidaan jakaa viiteen toisistaan eroteltavaan osaan. Tutkimusmetodin ollessa määrällinen, se on rakennettu pääasiassa väittämiin perustuvien monivalintakysymysten pohjalle, mutta tätä tukemaan luotiin myös avoimia kysymyskenttiä, joihin vastaajilla oli mahdollisuus kirjoittaa vapaasti kysymykseen vastaavia näkemyksiään. Viisi eri osaa jakautuu seuraavasti:

1. Esitietokysymykset
2. Opiskelijoiden yleiset näkemykset ohjatusta laivaharjoittelusta ja oma motivaatio sekä asenteet ohjattua laivaharjoittelua kohtaan
3. Yleisten merenkulkutaitojen koulutus- ja kokemusmäärä
4. Komentosiltavahdinpidon ja navigoinnin osalta saatu koulutus- ja kokemusmäärä
5. Avoimet kysymykset

Esitietokysymykset selvittivät vastaajan koulutuslinjan sekä suoritettun harjoittelumäärän meripäivissä. Nämä kaksi kysymystä olivat kyselyn ainoat pakolliset kysymyskentät.

Kyselyn osat 2–4 ovat Likert-asteikkoisia kysymys- ja väittämäsarjoja. Näistä ensimmäinen selvitti opiskelijoiden näkemyksiä ohjatusta laivaharjoittelusta yleisesti, kuten ohjausta, saatua palautetta ja laadukkuutta sekä opiskelijan omia asenteita ohjattua harjoittelua kohtaan. Kysymyssarjan asteikko oli välillä: täysin samaa mieltä – täysin eri mieltä.

Toinen ja kolmas kysymyssarja perustuivat STCW-yleissopimuksen *B-II* luvun osiin 7 ja 11. Näiden kysymyssarjojen tarkoituksena on kerätä opiskelijoilta tietoa, kuinka paljon kokemusta ja koulutusta yleissopimuksen määrittelemistä kohdista on ohjatussa harjoittelussa saatu. Suora yhteys yleissopimukseen näiden kysymyssarjojen kohdalla luotiin, jotta vastauksia voitaisiin verrata selkeästi ohjattua laivaharjoittelua koskeviin asetuksiin.

7.3 Kyselyn osallistujaryhmä ja jakaminen

Kyselyn tavoiteltuun kohderyhmään kuuluivat toisesta vuosikurssista eteenpäin kaikki Suomen merenkulun kansipäällystöopiskelijat, jotka olivat suorittaneet ohjatun laivaharjoittelun perämiesharjoittelujaksoja.

Tutkimuslupaa kyselylle haettiin kaikista kahdeksasta merenkulun oppilaitoksesta. Lupa myönnettiin kuudesta oppilaitoksesta. Näin ollen tutkimus jaettiin toisen asteen oppilaitoksista Axxell Utbildningiin ja Länsirannikon koulutus Oy WinNovaan sekä ammattikorkeakouluista Kaakkois-Suomen ammattikorkeakouluun, Högskolan på Ålandiin, Yrkeshögskolan Noviaan ja Satakunnan ammattikorkeakouluun.

Kysely julkaistiin suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi 10.1.2018 ja jaettiin opiskelijoille verkkolinkin sisältävällä sähköpostilla, kunkin oppilaitoksen yhteyshenkilön välityksellä. Lisävastauksia kerättiin samalla menetelmällä vastauksien karhuamisvaiheessa 24.1.2018. Tässä vaiheessa myös HarjoitteluMylly mainosti kyselyä Facebook-sivuillaan. Kyselyyn pääsi vastaamaan kuitenkin vain sähköpostiin tulleen linkin kautta, jotta vältettiin kyselyn leviäminen ja mahdollinen vastaaminen henkilöiltä, jotka eivät olleet suunnitellussa vastaajaryhmässä. Kyselyn linkki suljettiin 30.1.2018.

8 KYSELYN TULOKSET

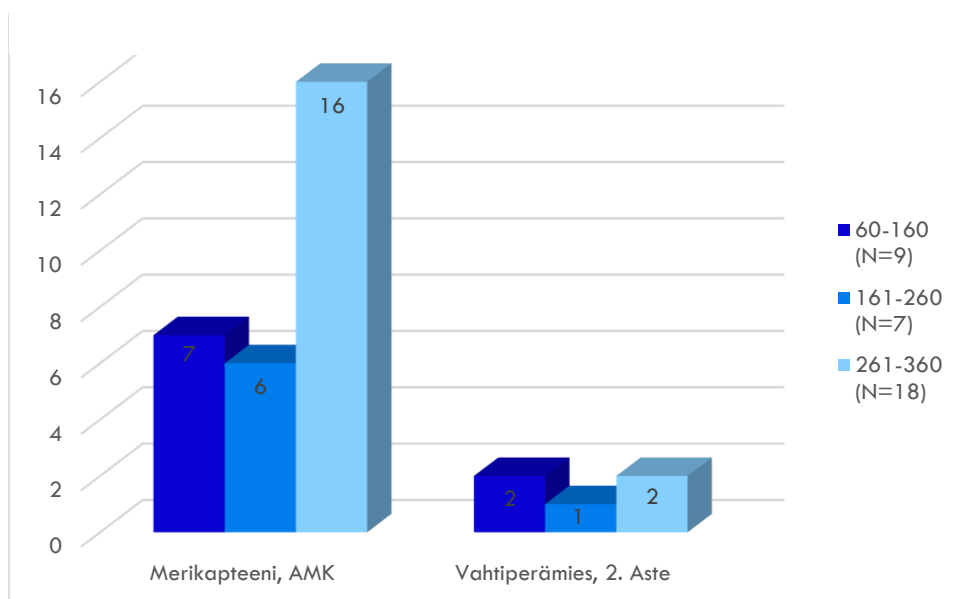
Oppilaitoksista saatujen tietojen mukaan kysely jaettiin 140 opiskelijalle. Todellinen lukumäärä on kuitenkin korkeampi, sillä kahden oppilaitoksen osalta jakojoukkoon kuuluvien opiskelijoiden määrää ei saatu selvitettyä. Vastauksia kyselyyn saatiin 34 kappaletta.

Vastanneista 85 % koostui ammattikorkeakoulujen merikapteeninlinjan opiskelijoista, loppujen 15 % ollessa toisen asteen vahtiperämieslinjan opiskelijoita.

Alla olevasta taulukosta 1 käy ilmi vastaajien jakautuminen eri meripäiväkokemusryhmiin koulutuslinjoittain. Opiskelijoiden ryhmittely tehtiin jakamalla vastaajat kolmeen ryhmään: 60–160 -, 161–260 - ja 261–360 meripäivää.

Prosentuaalisesti tarkasteltuna vastaajista 53% omasi 261–360 päivää -, 21% 161–260 päivää - ja 26% 60–160 päivää merikokemusta.

Taulukko 1. Vastaajien meripäiväkokemus koulutuksittain



Tuloksien tarkastelussa vertailua tehdään pääasiassa meripäiväkokemusrhymittäin. Lisäksi yksittäisten vastausten jakautumista tarkastellaan, mutta koulutuksittain tehtävää vertailua suoritetaan vain vähän, johtuen selkeästä eroasta vastaajamäärissä näiden välillä, mistä johtuen laadukasta vertailua on haastava tehdä. Tapauksissa, joissa koulutuksien välillä on vastauksissa selkeää eroavaisuutta, nostetaan myös tämä vertailu esille.

8.1 Opiskelijoiden yleiset näkemykset ohjatusta laivaharjoittelusta ja henkilökohtainen motivaatio sekä asenteet ohjattua laivaharjoittelua kohtaan

Väittämäsarja koostui 20 väittämästä, jotka voidaan jakaa neljään aihealueeseen: Ohjatun laivaharjoittelun *ohjaus*, *ympäristö*, *yleinen laatu* ja *opiskelijan oma toiminta*. Väittämille annettiin viisi vastausvaihtoehtoa välillä *täysin samaa mieltä – täysin eri mieltä*.

Tuloksien tarkastelussa vastauksia käsitellään numeerisessa muodossa. Vastausvaihtoehdoille annettiin arvot: 1; 0,5; 0; -0,5; -1. Tällöin neutraalin vastauksen ollessa arvoltaan nolla, antavat *täysin samaa mieltä* ja *jokseenkin samaa mieltä* olevat vastaukset positiivisen arvon ja *täysin eri mieltä* ja *jokseenkin eri mieltä* olevat vastaukset negatiivisen arvon.

Vastauksien kokonaismääriä on mahdollista tarkastella liitteestä 2, josta käyvät ilmi vastausmäärät kunkin väittämän vastausvaihtoehtoihin ja mediaanit eli tyypillisimmät vastaukset sekä kokonaiskeskiarvot. Liitteestä 3 käy puolestaan ilmi vastauksien keskiarvo koulutuslinjoittain.

8.1.1 Harjoitteluympäristö

Harjoitteluympäristöä koskevat kysymykset käsittelivät sen vaikutusta opiskelumotivaatioon, kannustavuutta ja innostavuutta uuden oppimisessa sekä eri laivaympäristöjen ja toimintatapojen vaikutusta oppimiseen.

Taulukosta 2 käy ilmi, kuinka vastauksien keskiarvot ovat jakautuneet meripäiväkokemusryhmittäin.

Väittäjä 2 käsitteli ohjatun laivaharjoittelun jaksojen vaikutusta opiskelijoiden motivaatioon.

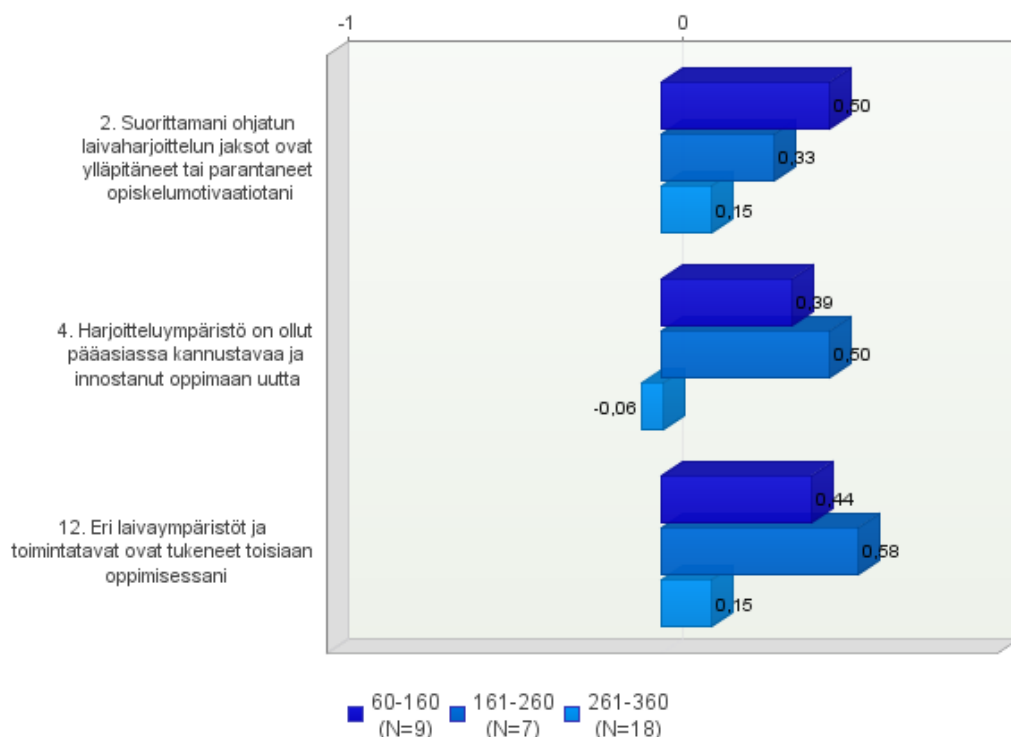
Tuloksien tarkkailussa esille nousee ensimmäisenä keskiarvon pieneneminen meripäiväkokemuksen kasvaessa. 261–360 päivää merikokemusta omaavat opiskelijat olivat vähiten samaa mieltä väittäjän kanssa. Tästä huolimatta kysymys ei ole kuitenkaan saanut vastaajaryhmän osalta keskiarvollisesti negatiivista arvoa.

Yksittäisiä vastauksia tarkasteltaessa vastaukset jakoutuivat molempien ääripäiden välille. Valtaosa vastaajista koki kuitenkin ohjatun laivaharjoittelun ylläpitäneen tai kasvattaneen heidän opiskelumotivaatiotaan.

Väittäjän mediaaniksi eli tyypillisimmäksi vastaukseksi muotoutui täten vaihtoehto *jokseenkin samaa mieltä* ja numeeriseksi kokonaiskeskiarvoksi 0,28.

Merikapteeniopiskelijoiden keskiarvo väittämään oli 0,3 ja vahtiperämies-opiskelijoiden 0,2.

Taulukko 2. Harjoitteluympäristöä koskevien väittämien keskiarvot.



Väittämässä 4 esitettiin väittämä harjoitteluympäristön kannustavuudesta ja innostavuudesta uuden oppimisessa. Kuten edellisessä väittämässä, myös tässä eniten meripäiväkokemusta omannut vastaajaryhmä antoi muihin vastaajaryhmiin verrattuna keskiarvollisesti negatiivisemmän vastauksen.

Väittämä 4 on näistä kolmesta väittämästä kuitenkin ainut, joka sai kokeneimmalta vastaajaryhmältä negatiivisen keskiarvon. Kaksi muuta vastaajaryhmää olivat kuitenkin verrattain samaa mieltä väittämän kanssa.

Väittämän kokonaiskeskiarvo sijoittui 0,17:ään ja mediaaniksi muodostui jälleen 0,5. Arvo *jokseenkin samaa mieltä* sai myös lukumäärällisesti eniten yksittäisiä vastauksia. Loput vastauksista jakautuivat melko tasaisesti muiden vaihtoehtojen välille.

Väittämä 12, joka käsitteli eri laivaympäristöjen ja toimintatapojen vaikutusta oppimiseen, sai kokeneimmalta vastaajaryhmältä jälleen heikoimman keskiarvollisen vastauksen. Tässä väittämässä arvot eivät kuitenkaan laskeneet negatiivisiksi.

Kokonaisvastauksien perusteella väittämä sai korkeimman keskiarvon arvolla 0,31. Mediaaniksi muodostui arvo 0,5, eli *jokseenkin samaa mieltä*, joka sai myös eniten yksittäisiä vastauksia.

Kokonaisuudessaan harjoitteluympäristöä käsitelleet väittämät saivat vastanneilta pääasiassa positiivisen arvon. Kaikki vastaajat huomioiden kokonaiskeskiarvoksi muodostui 0,24. Enemmistön ollessa väittämien kanssa *jokseenkin samaa mieltä*, vastaukset jakoutuivat kuitenkin tasaisesti väittämien kohdalla myös molempiin ääripäihin.

Suurimman määrän merikokemusta omanneiden keskuudessa tuloksissa on havaittavissa selkeä johdonmukaisuus siihen, että vastaajaryhmä oli keskiarvollisesti kriittisempi harjoitteluympäristöä koskevia väittämiä kohtaan.

8.1.2 Ohjatun laivaharjoittelun yleinen laadukkuus

Ohjatun harjoittelun yleistä laadukkuutta koskevat väittämät käsittelivät työtehtävien asianmukaisuutta ja ammattitaidon kehittävyttä sekä opiskelijoiden mielipiteitä sen laadukkuudesta Suomessa (Taulukko 3).

Väittämä 3, olen kokenut ohjatun laivaharjoittelun kehittävän ammattitaitoani, sai tämän ryhmän väittämistä positiivisimmat arvot kaikkien vastaajaryhmien keskiarvojen ollessa arvojen 0,32 ja 0,67 välillä. Selkeäksi mediaaniksi muodostui *jokseenkin samaa mieltä*. Väittämän kokonaiskeskiarvoksi tuli 0,45 ja vastaajista 12 oli väittämän kanssa *täysin samaa mieltä* ja 11 *jokseenkin samaa mieltä*.

Ryhmän kaksi väittämää (6 & 7), jotka käsittelivät työtehtäviä laadukkuutta hieman eri tavalla kysytyinä, saivat selkeästi kriittisimmät vastaukset. Väittämä 7 selvitti, kuinka harjoitellut työtehtävät ovat olleet linjassa tavoiteltujen pätevyyksien kanssa. Tässä kaksi kokeneinta vastaajaryhmää antoivat keskiarvollisesti negatiiviset arvot. Kokemattomimman vastaajaryhmän keskiarvo puolestaan sijoittui molemmissa väittämissä positiiviseksi.

Koulutuslinjoittain merikapteeniopiskelijat antoivat negatiivisen ja vahtiperämiehet positiivisen keskiarvon kumpaankin väittämään. Kokonaistulosten

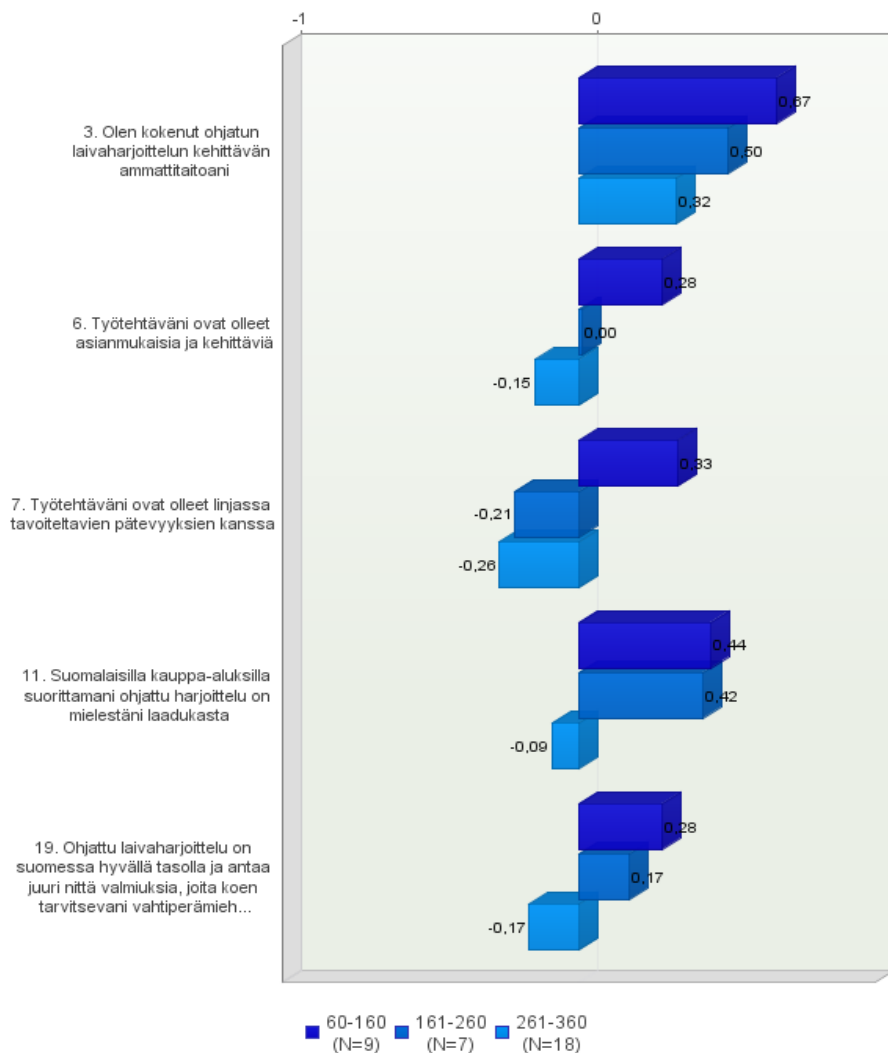
vertailussa molempien väittämien mediaaniksi muodostui neutraali vastaus: *ei samaa eikä eri mieltä* ja väittämän 6 keskiarvoksi 0 ja väittämän 7 keskiarvoksi $-0,09$.

Molemmissa väittämissä yksittäisten vastausten jakauma sijoittui tasaisesti kaikkien vaihtoehtojen kesken, painopisteen kuitenkin ollessa arvojen *jokseenkin samaa mieltä* (0,5) ja *jokseenkin eri mieltä* ($-0,5$) välillä.

Vastaajaryhmät 60–160 ja 161–260 pitivät väittämän 11 mukaan keskiarvollisesti ohjattua laivaharjoittelua laadukkaana suomalaisilla aluksilla. Kokenein vastaajaryhmä antoi väittämälle negatiivisen keskiarvon. Tästä ryhmästä 29 % oli väittämän kanssa *jokseenkin eri mieltä* ja 18 % *täysin eri mieltä*. Suurin osa ryhmästä, 35 %, oli väittämän kanssa *jokseenkin samaa mieltä*. Koulutuslinjojen vertailussa molemmat antoivat positiivisen keskiarvon. Kokonaiskeskiarvo väittämälle oli 0,16 mediaanin muodostuessa arvoon 0,5.

Väittämä 19 käsitteli suomalaisilla kauppa-aluksilla suoritetun ohjatun harjoittelun antamia valmiuksia vahtiperämiehen tehtäviin. Kuten aiemmin on useasti toistunut, kokenein vastaajaryhmä antoi väittämälle kriittisimmän keskiarvon $-0,17$. Kaksi muuta vastaajaryhmää antoivat väittämälle puolestaan positiivisen keskiarvon. Kokonaiskuvaa tarkasteltaessa yksittäisten vastausten hajonta oli melko tasaista. Positiivisimmasta negatiivisimpaan vastaukset sijoittuivat seuraavasti: 6, 8, 6, 7, 6. Tasaisuus on melko samankaltainen väittämien 6 ja 7 kanssa. Selkeää painopistettä vastauksien jakautumisella ei ole ja näin väittämän 19 mediaani sijoittui neutraaliin arvoon 0 ja kokonaiskeskiarvo arvoon 0,02, jonka voidaan katsoa myös olevan arvoltaan neutraali.

Taulukko 3. Ohjatun laivaharjoittelun yleistä laadukkuutta koskevien väittämien keskiarvot



Ohjatun laivaharjoittelun yleistä laadukkuutta käsittelevien väittämien kokonaiskeskiarvo muodostui arvoon 0,25 ja mediaani vastaukseen *jokseenkin samaa mieltä*, eli positiiviseen arvoon. Taulukoita tutkittaessa huomattava seikka kuitenkin on arvojen tasainen laskeminen heikompaan arvoon meripäiväkokemuksen kasvaessa ja keskiarvojen ollessa suurimmassa osassa väittämiä kokeneimman vastaajaryhmän kohdalla skaalan negatiivisella puolella. Toisin sanoen, mitä enemmän vastaajilla oli kokemusta, sitä tyytymättömämpiä he keskiarvolta olivat. Tämän lisäksi kokenein vastaajaryhmä oli lukumäärältään suurin.

8.1.3 Ohjatun laivaharjoittelun ohjaus

Ohjausta käsittelevien väittämien teemat rakentuivat ohjauksen yleisen laadun ja määrän, palautteen antamisen sekä opiskelijan osaamisen tason huomioon

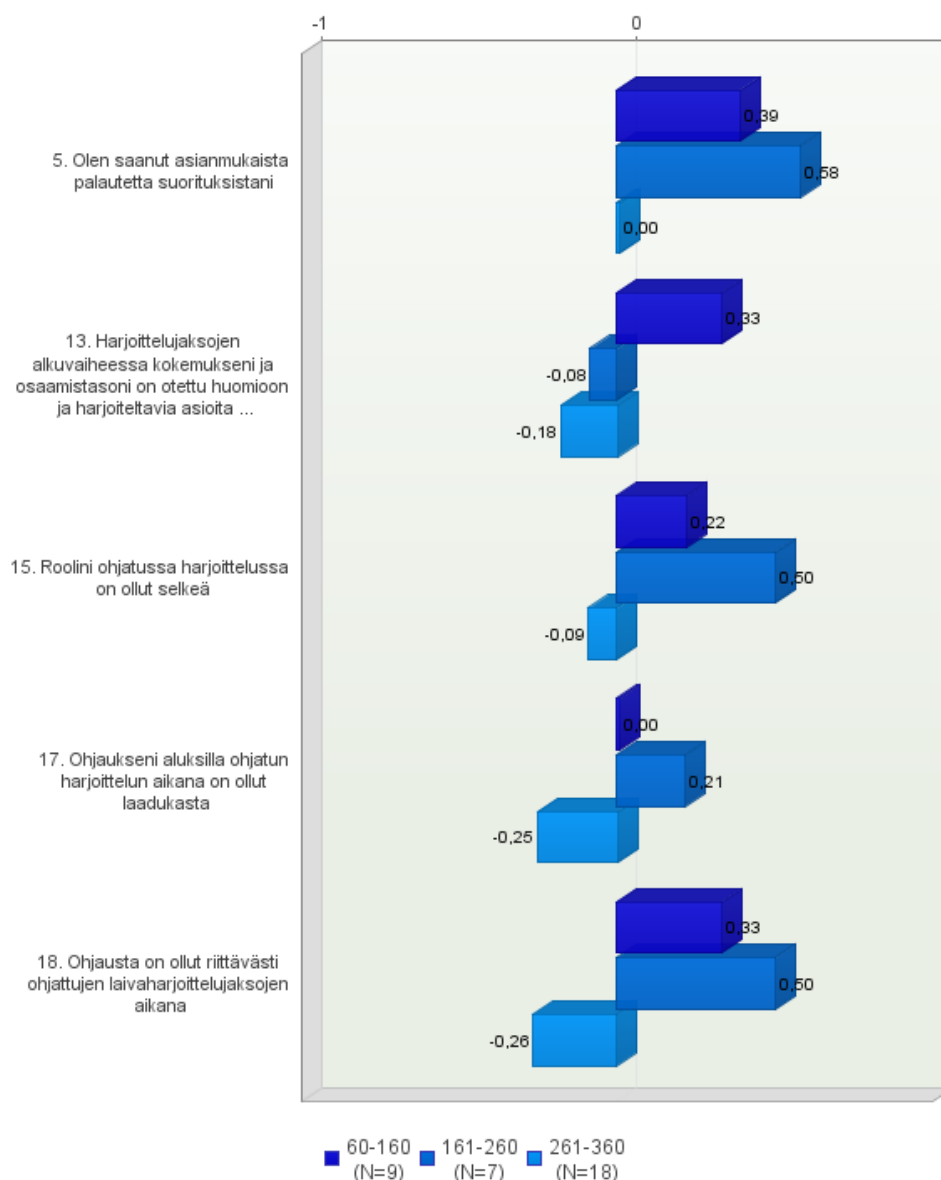
ottamisen ympärille. Vastaajaryhmien antamien vastausten keskiarvot käyvät ilmi alla olevasta taulukosta 4.

Palautteen saamista koskeva väittämä 5 sai melko positiivisen keskiarvon 60–260 meripäivää suorittaneiden vastaajaryhmien kesken. Tyytyväisin ryhmä oli 161–260 meripäivää suorittanut vastaajaryhmä. Kokenein vastaajaryhmä puolestaan antoi keskiarvollisesti neutraalin vastauksen, joka kertoo yksittäisten vastausten jakautumisesta tasaisesti molempien ääripäiden välillä. Kokonaisuuden tarkastelussa yksittäiset vastaukset sijoittuivat positiivisimmasta negatiivisimpaan: 7, 10, 7, 6, 2 ja mediaaniksi muodostui *jokseenkin samaa mieltä* sekä kokonaiskeskiarvoksi 0,22.

Väittämä 13 selvitti, kuinka opiskelijoiden osaamistaso on otettu huomioon harjoittelujaksojen alkuvaiheessa ja kuinka harjoiteltavia asioita on suunniteltu sen pohjalta. Tämän osa-alueen tärkeyttä painotetaan STCW-yleissopimuksen osassa B-II (STCW 2017.)

Kokemattomin vastaajaryhmä antoi tähän väittämään keskiarvolta positiivisen vastauksen. Kahden kokeneimman vastaajaryhmän kohdalla keskiarvo kuitenkin laski negatiiviseksi, kokeneimman ryhmän antaessa keskiarvoksi –0,18. Kokonaistuloksia tarkasteltaessa keskiarvo sijoittui myös hieman negatiivisen puolelle arvolla –0,02. Väittämän mediaaniksi muodostui 0. Opiskelijan roolin selkeyttä käsittelevä väittämä 15 sai positiivisimman keskiarvon keskimmäiseltä vastaajaryhmältä arvolla 0,5. Kokemattomin vastaajaryhmä antoi keskiarvoksi 0,22 ja kokenein negatiivisen keskiarvon –0,09. Kokonaiskeskiarvo väittämälle oli 0,11 ja mediaani 0.

Taulukko 4. Ohjatun laivaharjoittelun ohjausta koskevien väittämien keskiarvot.



Ohjauksen laatua ja määrää käsitelleet väittämät 17 ja 18 saivat molemmat positiivisimman keskiarvon keskimmaiselta vastaajaryhmältä. Kahden ensimmäisen vastaajaryhmän keskiarvot olivat korkeammat määrää koskevassa väittämässä. Kokonein vastaajaryhmä oli keskiarvolta tyytymättömin näiden väittämien osa-alueisiin. Väittämät saivat keskiarvot $-0,25$ ja $-0,26$. Väittämän 17 kokonaiskeskiarvo muodostui arvoon $-0,09$ ja väittämän 18 arvoon $0,06$. Molempien väittämien mediaani oli näin 0. Ohjausta koskevien väittämien kohdalla kokoneimman vastaajaryhmän antamien vastausten keskiarvot olivat edellisten väittämäryhmien tapaan kriittisimmät. Tämän väittämäryhmän vastauksissa kaikki keskiarvot, pois luettuna palautetta koskeva väittämä, saivat negatiivisen keskiarvon kokoneimmalta vastaajaryhmältä. Kahden muun vastaajaryhmän keskiarvojen

välillä oli jonkin verran eroavaisuuksia. Yksittäisten vastausten tarkastelussa yleisesti negatiivisen keskiarvon saaneiden väittämien kohdalla jakautuminen eri vastausvaihtoehtojen välillä oli tasaisempaa, painopisteen mennessä kuitenkin hieman negatiivisen arvon puolelle.

8.1.4 Opiskelijan motivaatio ja asenteet ohjattua laivaharjoittelua kohtaan

Tämän osion teemat otettiin mukaan kyselyyn, jotta saataisiin selville myös kuinka tavoitteellisia ja motivoituneita opiskelijat ovat kehittämään omaa osaamistaan ohjatussa laivaharjoittelussa sekä kuinka ohjattu harjoittelu on vaikuttanut heidän motivaatioon ja asenteeseen. Vastaaajaryhmittäin jakautuneet vastausten keskiarvot käyvät ilmi taulukosta 5.

Yleisesti taulukkoa tarkasteltaessa tämän väittämäryhmän vastausten keskiarvopalkit ovat selkeästi vahvemmin painottuneet asteikon positiiviselle puolelle. Samaa teemaa kokeneimman vastaaajaryhmän kriittisyydestä on havaittavissa tämänkin väittämäryhmän kohdalla, mutta tulokset ovat yleisesti tässä kuitenkin positiivisempia kuin edellisessä.

Väittämäsarjan ensimmäinen väittämä selvitti kuinka hyvin opiskelijat ovat perehtyneet STCW-yleissopimukseen osiin, jotka käsittelevät ohjattua laivaharjoittelua sekä tavoiteltuja pätevyystasoja. Kokonaistuloksia tarkasteltaessa painopiste on meripäivä ryhmien tavoin positiivisen puolella. Jokainen vastausvaihtoehto sai kuitenkin vastauksen. Positiivisimmasta negatiivisimpaan mentäessä kokonaisvastaukset jakautuivat seuraavasti: 6, 20, 4, 1, 1.

Väittämät kahdeksan, yhdeksän ja 16 käsittelivät opiskelijat asennetta ohjattua laivaharjoittelua kohtaan, halua kehittyä opiskelemassaan tehtävässä ja vastuun kantamista omasta oppimisesta. Kun kaikki 20 väittämää otetaan huomioon, saivat nämä kolme yleisesti positiivisimmat vastaukset. Väittämien kokonaiskeskiarvot olivat 0,61 ja 0,69 välillä ja jokaisen väittämän mediaani 0,5.

Väittäjä 10 käsitteli opiskelijoiden yleiskuvaa ohjatusta harjoittelusta. Tämän kohdalla on jälleen havaittavissa keskiarvon laskeminen kokeneimman vastaajaryhmän kohdalla. Kokonaisvastauksien tarkastelussa yksittäiset vastaukset jakautuivat positiivisimmasta negatiivisimpaan seuraavasti: 9, 12, 3, 6, 3. Painopiste on siis selkeästi positiivisen puolella, mutta hajonta ylittää myös huomattavasti negatiivisten vastausten puolelle.

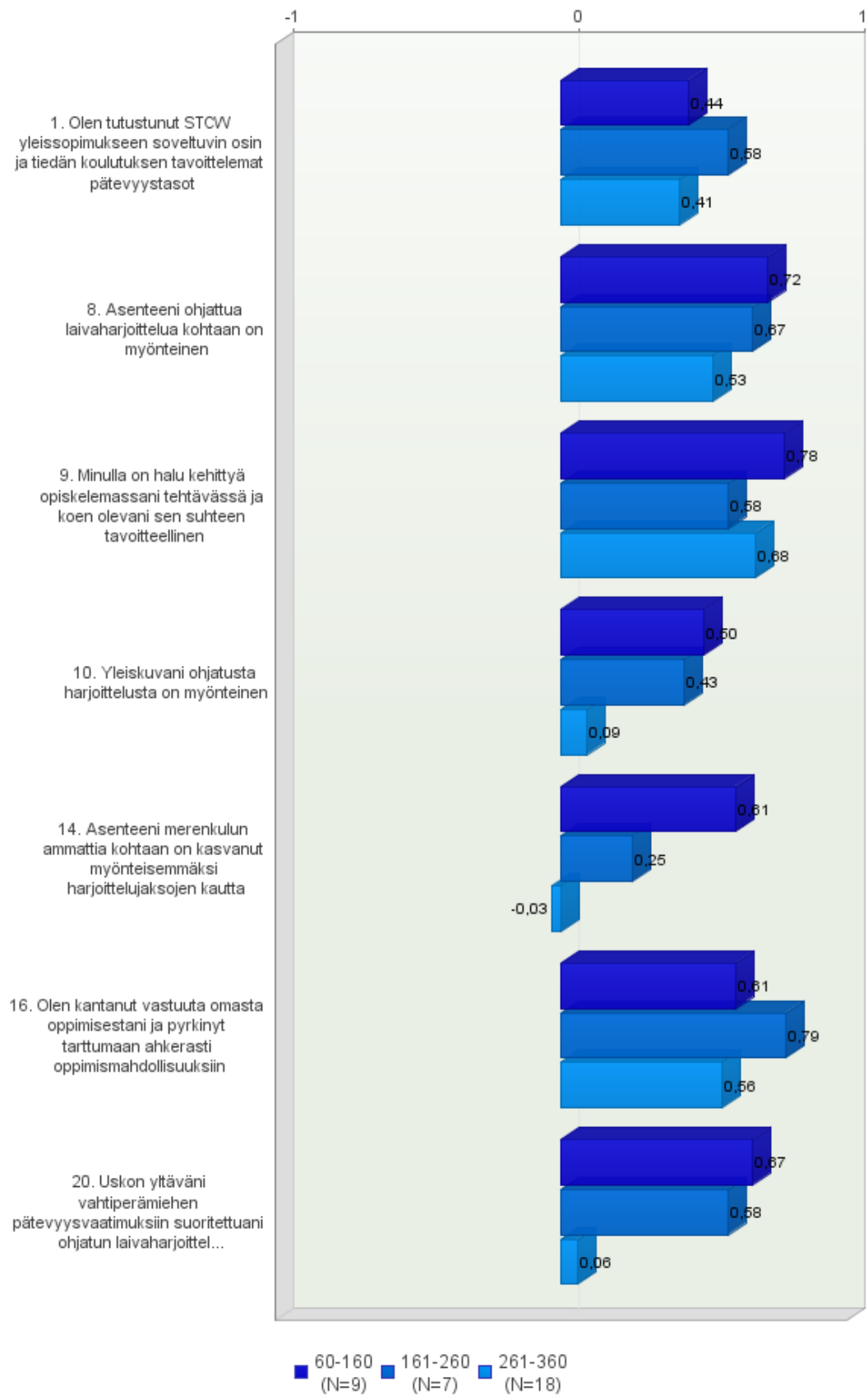
Väittäjä 14 selvitti asenteiden kasvamista myönteisemmäksi ohjattujen laivaharjoittelu jaksojen kautta. Erityisesti kokemattomien vastaajaryhmä oli samaa mieltä väittäjän kanssa, mutta arvot laskivat selkeästi kokemusmäärän mukana, kokeneimman vastaajaryhmän antaessa väittäjälle negatiivisen keskiarvon.

Väittäjän kokonaiskeskiarvoksi muodostui 0,2 ja mediaaniksi 0,5 vastausten painopisteen ollessa positiivisten vaihtoehtojen puolella. Väittäjä sai 9 neutraalia vastausta ja arvon $-0,5$ vastauksia 3 ja arvon -1 vastauksia 4.

Väittäjän 20 tarkoituksena oli ikään kuin tiivistää kaikki 20 väittäjää yksinkertaistettuun muotoon kysymällä opiskelijoilta uskovatko he yltävänsä vahtiperämieheltä vaadittuihin pätevyystasoihin suoritettuaan ohjatun laivaharjoittelun kokonaisuuden 360 meripäivää.

Vastaajaryhmistä 60 – 260 meripäivää omanneet vastaajat olivat tämän perusteella luottavaisia tavoitteen suhteen ja kokeinen vastaajaryhmä lähimpänä neutraalia arvoa. Kysymyksen kokonaiskeskiarvoksi muodostui 0,24 ja mediaaniksi 0,5. Yksittäiset vastaukset jakautuivat positiivisimmasta negatiivisimpaan seuraavasti: 11, 9, 5, 6, 2.

Taulukko 5. Opiskelijan motivaatiota ja asenteita käsittelevien väittämien keskiarvot.



8.1.5 Väittämäsarjan yhteenveto

Väittämien kokonaisuutta tarkasteltaessa esille nousee ensimmäisenä edellä mainittu teema, jossa kokenein vastaajaryhmä oli selkeästi kriittisin antamissaan vastauksissa. Hajontaa kunkin väittämän vastauksissa oli selkeästi, mutta painopiste oli useasti neutraalin ja negatiivisen välillä. Yleisesti positiivisimman vastauksen antoi kokemattomin vastaajaryhmä.

Koulutuksien suhteen selkeää ja huomattavaa johdonmukaisuutta ei ollut. Vertailussa haastavaa tämän kyselyn suhteen oli myös, että selkeä enemmistö vastaajista oli ammattikorkeakouluopiskelijoita, mistä syystä laadukasta vertailua on haastava tehdä.

Yleisesti huomattavaa on opiskelijoiden motivaatio, asenne ja halu oppia sekä kehittyä. Tämän seikan voidaan katsoa olevan tärkeä tarkasteltaessa muita osa-alueita.

Väittäjäryhmän yleinen teema oli myöskin keskiarvojen neutraalius. Yleistä arviota tehtäessä on vaikeaa selkeyttää neutraalin arvon antama kuva, sillä se ei kerro osa-alueiden olevan sen suuremmin heikkoja kuin vahvojaakaan. Keskiarvojen neutraaliuteen voidaan yhdistää usean väittämän kohdalla vastauksien tasainen jakautuminen, joka puolestaan kertoo selkeästä eroavaisuudesta opiskelijoiden näkemysten välillä.

Vastaajaryhmistä kokeneimpien vastauksien painoarvo voidaan kuitenkin nostaa esille. Tätä väitettä tehtäessä on nostettava kaksi seikkaa esille: 1) kokenein vastaajaryhmä on käynyt läpi enemmän ohjatun harjoittelun jaksoja ja 2) heistä koostui valtaosa kyselyyn vastanneista. Heidän vastaustensa keskiarvojen perusteella ohjatun laivaharjoittelun ohjauksessa ja yleisessä laadukkuudessa on erityisesti kehitettävää. Etenkin ohjauksen määrässä ja laadussa sekä osaamistason huomioimisessa on kehitettävää. Näiden lisäksi työtehtävien asianmukaisuudessa on kehitettävää.

Kuten edellä mainittiin, on neutraalien vastauksien perusteella tulkintojen tekeminen haastavaa. Tästä huolimatta neutraalit vastaukset eivät kerro, että jokin osa-alue olisi korkealla tasolla. Päinvastoin. Mikäli toiminta olisi

laadukasta, silloin vastaukset saivat selkeästi positiivisia arvoja. Neutraalin vastauksen voidaan tältä pohjalta katsoa kertovan enemmänkin epävarmuudesta kutakin osa-alueita kohtaa. Tämän pohjalta neutraalin keskiarvon saaneilla osa-alueilla voidaan yhtä lailla katsoa olevan kehitettävää.

Tätä tukee myös edellä mainittu keskiarvojen laskeminen meripäiväkokemuksen kasvaessa. Arvoista voidaan tulkita, että kokemuksen kasvaessa tämä epävarmuus ikään kuin syvenee ja muotoutuu jopa negatiivisen arvoon. Mitä enemmän yllä oleviin taulukoihin perehtyy, sitä enemmän nousee esiin mielikuva, että ohjattu laivaharjoittelu laskee laatuaan ja huonontaa yleiskuvaansa opiskelijoiden näkökulmasta meripäiväkokemuksen karttuessa.

8.2 Opiskelijoiden saama koulutus ja kokemus osa-alueittain

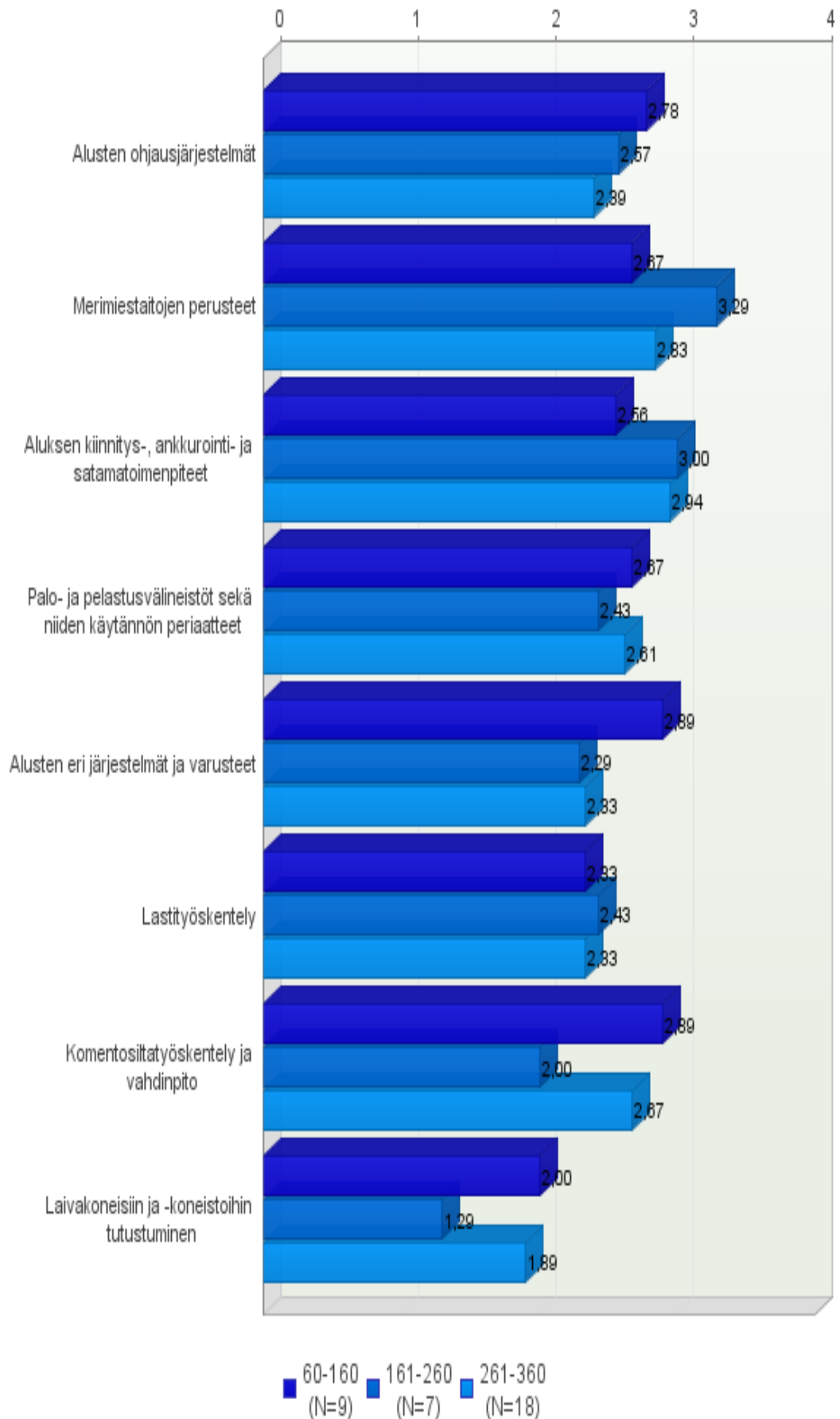
Tämä kysymyssarja selvitti opiskelijoiden ohjatussa laivaharjoittelussa saamaa koulutusta ja kokemusta eri osa-alueilla. Nämä käsittelivät yleisen laivatyön hallitsemista ja alusten järjestelmien tuntemusta.

Meripäivä kokemuksen mukaan jakautuneet vastausten keskiarvot on esitetty taulukossa 6 ja yksittäisten vastauksien jakautuminen taulukossa 7.

Kysymyssarjan osa-alueille annetut vastausvaihtoehdot olivat: *runsaasti, riittävästi, tyydyttävästi, vähän ja en lainkaan*.

Vastauksien tarkastelua varten näille annettiin myös numeeriset arvot välillä 0–4. Näistä arvo 0 esittää vaihtoehtoa *en lainkaan* ja 4 vaihtoehtoa *runsaasti*.

Taulukko 6. Vastauksien keskiarvot (välillä 0 – 4) yleisen laivatyön osa-alueilla.



Taulukko 7. Yksittäisten vastausten jakautuminen, mediaanit sekä keskiarvot yleisen laivatyön osa-alueilla

	Runsaasti	Riittävästi	Tyydyttävästi	Vähän	En lainkaan	Keskiarvo	Mediaani
Alusten ohjausjärjestelmät	5	12	13	4	0	2,53	3
Merimiestaitojen perusteet	8	18	4	4	0	2,88	3
Aluksen kiinnitys-, ankkurointi- ja satamatoimenpiteet	10	13	8	2	1	2,85	3
Palo- ja pelastusvälineistöt sekä niiden käytännön periaatteet	6	13	10	5	0	2,59	3
Alusten eri järjestelmät ja varusteet	3	16	9	6	0	2,47	3
Lastityöskentely	6	10	10	6	2	2,35	2
Komentosiltatyöskentely ja vahdinpito	6	14	8	6	0	2,59	3
Laivakoneisiin ja -koneistoihin tutustuminen	2	6	10	15	1	1,79	2
Yhteensä	46	102	72	48	4	2,51	3

8.2.1 Vastausten analysointi

Vastausten yleissilmäyksen perusteella painoarvot vastauksissa sijoittuvat pääasiallisesti arvoon 3. Tästä kertovat myös mediaanit, jotka ovat kahta kohtaa lukuun ottamatta arvossa 3. Arvojen 2 ja 3 väliin jäävä koko kysymyssarjan keskiarvo kertoo myös siitä, että yleisiä laivatyön osa-alueita on päästy harjoittelemaan jokseenkin hyvin ohjattujen laivaharjoittelu jaksojen aikana.

Selkeästi huonoimmat arvot on saanut viimeinen osa-alue: laivakoneisiin ja -koneistoihin tutustuminen. Tässä mediaanin muodostuessa arvoon 2, on valtaosa vastaajista 44 %:lla kuitenkin valinnut vaihtoehdon *vähän*. Meripäiväkokemusryhmistä keskimääräinen on antanut tälle heikoimman keskiarvon ja kokemattomin suurimman arvolla 2,0.

Toiseksi heikoimman keskiarvon on saanut lastityöskentelyn osa-alue. Tässä keskiarvon muodostuessa 2,35. Meripäiväryhmittäin verrattuna keskiarvojen jakautuminen oli tasaisinta tällä osa-alueella. Tietty tasaisuus oli myös havaittavissa yksittäisten vastausten jakautumisessa, kuten taulukosta 7 voidaan tulkita. 29 % opiskelijoista valitsi vaihtoehdon *riittävästi* ja sama

määrä vaihtoehdon *tyytyttävästi*. Vaihtoehtoihin *vähän* ja *runsaasti* vastasi kumpaankin 18 % opiskelijoista, vähemmistön 6 % vastatessa *en lainkaan*.

Korkeimmat keskiarvot saivat *merimiestaitojen perusteet* ja *aluksen kiinnitys-, ankkurointi-, ja satamatoimenpiteet*. Ensimmäisen keskiarvon ollessa 2,88 ja jälkimmäisen 2,85.

Koko kysymyssarjan vastausten yhteenlaskettu prosentuaalinen jakauma oli seuraava: 17 % vastauksista asettui arvoon *runsaasti*, 37,5 % arvoon *riittävästi*, 26,5 % arvoon *tyytyttävästi*, 17,5 % arvoon *vähän* ja 1,5 % arvoon *en lainkaan*. Kokonaismediaaniksi muodostui näin arvo 3, *riittävästi*. Selkeämmän kokonaisarvollisen kuvan antaa kuitenkin kokonaiskeskiarvo 2,51.

Selkeää teemaa meripäiväkokemuksen tai koulutuslinjan pohjalta tehdyssä vertailussa ei ole. Enemminkin pientä hajontaa eri osa-alueiden välillä oli havaittavissa. Etenkin linjavertailussa vastauksien hajonta oli hyvinkin pientä (ks. liite 4).

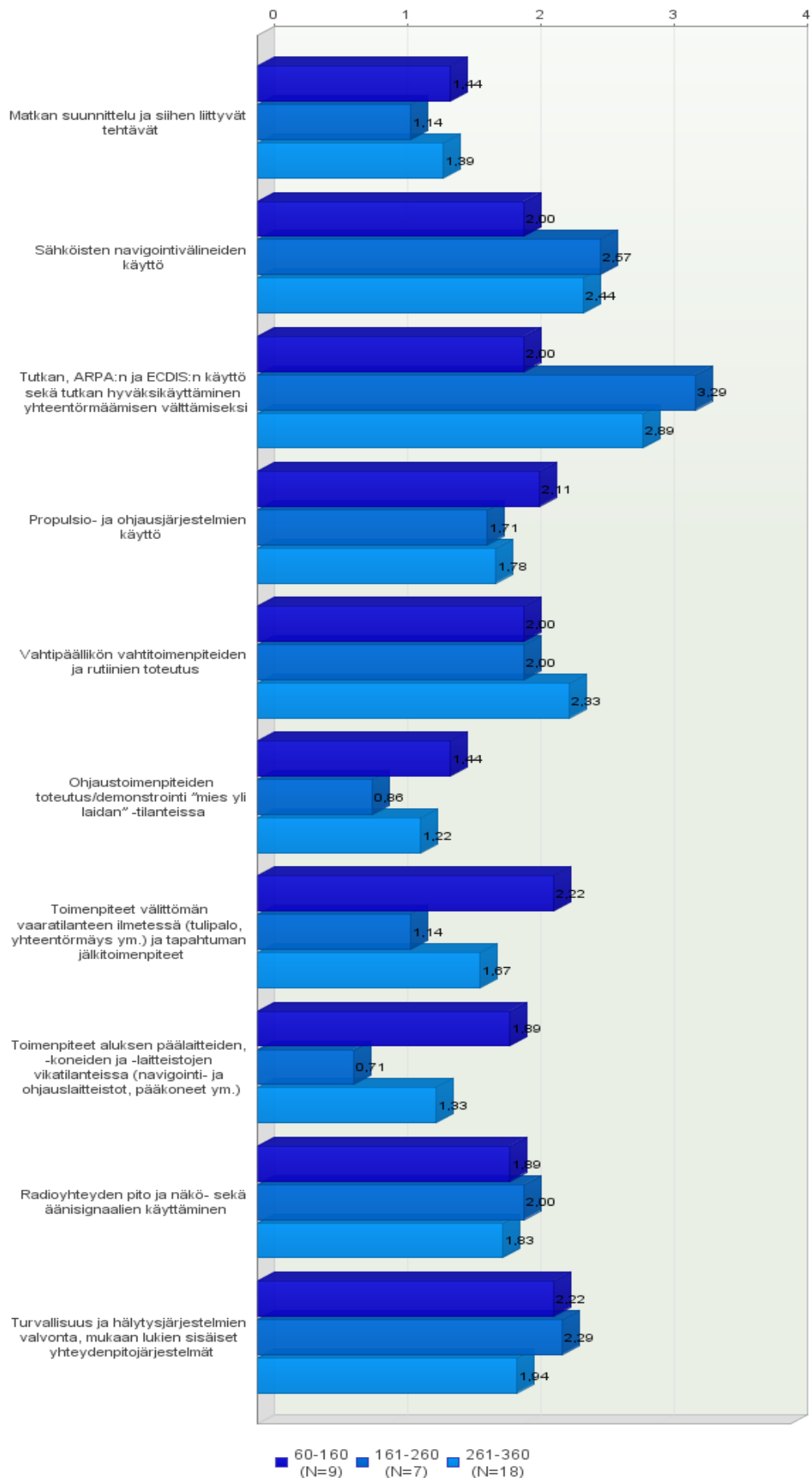
8.3 Opiskelijoiden saama koulutus ja kokemus aluksen navigoinnin ja komentosilta vahdinpidon osa-alueilla

Tämän kysymyssarjan kohdat koostuivat STCW-yleissopimuksen B luvun kohdassa II-11 mainituista osa-alueista. Kohdan mukaan ohjatun laiva-harjoittelun kokonaisuuden suorittaneella henkilöllä tulisi olla osaaminen vähintään näillä osa-alueilla. (STCW 2017.)

Kyselyssä osa-alueille annettiin samat vastausvaihtoehdot, jotka olivat käytössä myös edellisessä kysymyssarjassa. Samoin näille vaihtoehdoille annettiin vastausten tarkastelua varten samat numeeriset arvot kuten edellisessä kysymyssarjassa.

Kysymyssarjan keskiarvot käyvät ilmi alla olevasta taulukosta 8. Keskiarvot on esitetty meripäiväkokemusryhmittäin kunkin osa-alueen kohdalla. Osa-alueiden yksittäisten vastausten jakautuminen, mediaanit ja keskiarvot ovat puolestaan kuvattuna taulukossa 9.

Taulukko 8. Vastauksien keskiarvot (välillä 0 – 4) navigointi ja komentositavahdinpidon osa-alueilla.



Taulukko 9. Yksittäisten vastausten jakautuminen, mediaanit sekä keskiarvot navigoinnin ja komentositavahdinpidon osa-alueilla.

	Runsaasti	Riittävästi	Tyydyttävästi	Vähän	En lainkaan	Keskiarvo	Mediaani
Matkan suunnittelu ja siihen liittyvät tehtävät	1	4	10	10	9	1,35	1
Sähköisten navigointivälineiden käyttö	3	15	9	5	2	2,35	3
Tutkan, ARPA:n ja ECDIS:n käyttö sekä tutkan hyväksikäyttäminen yhteen törmäämisen välttämiseksi	8	17	3	4	2	2,74	3
Propulsio- ja ohjausjärjestelmien käyttö	0	10	12	9	3	1,85	2
Vahtipäällikön vahtitoimenpiteiden ja rutiinien toteutus	3	14	4	12	1	2,18	3
Ohjaustoimenpiteiden toteutus/demonstrointi "mies yli laidan" -tilanteissa	0	4	5	19	6	1,21	1
Toimenpiteet välittömän vaaratilanteen ilmetessä (tulipalo, yhteentörmäys ym.) ja tapahtuman jälkitoimenpiteet	2	9	6	11	6	1,71	2
Toimenpiteet aluksen päälaitteiden, -koneiden ja -laitteistojen vikatilanteissa (navigointi- ja ohjauslaitteistot, pääkoneet ym.)	1	4	6	18	5	1,35	1
Radioyhteyden pito ja näkö- sekä äänisignaalien käyttäminen	0	11	11	9	3	1,88	2
Turvallisuus ja hälytysjärjestelmien valvonta, mukaan lukien sisäiset yhteydenpitojärjestelmät	2	12	10	7	3	2,09	2
Yhteensä	20	100	76	104	40	1,87	2

8.3.1 Vastausten analysointi

Edellisen kysymyssarjan osa-alueista poiketen tämän kysymyssarjan kohdalla mediaani muodostui myös arvoon 1 joidenkin osa-alueiden kohdalla. Lisäksi kokonaiskeskiarvo oli heikompi ja kokonaismediaani 2. Painopisteet vastauksien jakautumisella oli täten useammin skaalan heikommalla puolella. Lisäksi voidaan havaita useamman vastauksen asettuneen arvoon 0, *en lainkaan*. Vastausvaihtoehdoille muodostuneet koko kysymyssarjan yhteenlasketut prosentuaaliset määrät olivat seuraavat: *runsaasti* 6,0 %, *riittävästi* 29,5 %, *tyydyttävästi* 22,5 %, *vähän* 30,5 %, *en lainkaan* 11,5 %.

Selkeästi korkeimman kokonaiskeskiarvon saivat tutkan, ARPA:n ja ECDIS:n käytön osa-alue. Tässä oli kuitenkin eroja meripäiväkokemusryhmittäin. Kokemattomin vastaajaryhmä antoi selvästi heikomman kokonaiskeskiarvon, kuin kaksi kokeneinta vastaajaryhmää. Lisäksi sähköisten navigointivälineiden käyttö ja vahtipäällikön vahtitoimenpiteiden ja -rutiinien toteutus saivat mediaaniksi arvon 3 ja yli arvon 2 olevan kokonaiskeskiarvon. Turvallisuus ja hälytysjärjestelmien valvontaa koskeva osa-alue sai myöskin yli arvon 2 olevan keskiarvon, muiden osa-alueiden keskiarvojen jäädessä alle arvon 2.

Heikoimman keskiarvon saivat ohjaustoimenpiteiden toteutus/ demonstrointi mies yli laidan tilanteessa, Toimenpiteet aluksen pääkoneiden ja -laitteistojen vikatilanteissa sekä matkansuunnitteluun liittyvät tehtävät. Näistä kahdessa ensimmäisessä selkeästi eniten vastauksia sai vaihtoehto *vähän*, kun taas matkansuunnittelun osalla suurin osa vastauksista jakautuivat tasaisesti vaihtoehtojen *tyytyttävästi*, *vähän* ja *en lainkaan* välille.

Muiden osa-alueiden kohdalla mediaani asettui arvoon 2 ja keskiarvot hieman arvon 2 alle.

8.3.2 Johtopäätökset navigoinnin ja komentositavahdinpidon osa-alueiden vastauksista

Mikäli verrataan vastauksien jakautumista ja keskiarvoja yleisen laivatyön osa-alueisiin, voidaan navigoinnin ja komentositavahdinpidon jäävän koulutus- ja kokemusmäärässä heikommalle tasolle. Yleisen laivatyön osalta opiskelijat ovat näkemyksensä mukaan päässeet harjoittelemaan eri osa-alueiden työtehtäviä melko hyvin.

STCW-yleissopimuksessa painotetaan komentositavahdinpitoon liittyvien tehtävien tärkeyttä erityisesti koulutuksen loppuvaiheilla (STCW 2017). Tämän perusteella erityisesti kokeneimman vastaajaryhmän vastauksille tulisi antaa painoarvoa laadukkuuden tarkastelussa. Ihanteeksi voitaisiin näin ollen katsoa tilanne, jossa kokenein vastaajaryhmä antaisi osa-alueille pääsääntöisesti vähintään arvon 3, *riittävästi*. Keskiarvovertailussa lähelle tätä arvoa myös päästään joillakin osa-alueilla, mutta pääasiassa näin ei kuitenkaan ole. Vastauksien hajonnasta voidaan myös päätellä, että eri opiskelijoiden käymät

ohjatun laivaharjoittelun kokonaisuudet eroavat toisistaan. Osa opiskelijoista on saanut myös erittäin laadukasta harjoittelua ja kokemusta hyvin eri osa-alueilla, kun taas toisilla vastaavat asiat ovat jääneet heikoiksi.

Selkeiden teemojen ilmenemistä ei tässä kysymyssarjassa voida havaita eri vastaajaryhmien kesken, kun vertailussa ovat meripäiväkokemusryhmät tai koulutusryhmät (liite 5). Ammattikorkeakoulu opiskelijoiden ja toisen asteen opiskelijoiden kesken vastaukset ovat edellisen kysymyssarjan tapaan melko tasaisia. Erot löytyvät ennemminkin meripäiväkokemusryhmien välillä ja vaihtelevat osa-alueittain.

Yhteenvetona voidaan sanoa tässä kysymyssarjassa olevien osa-alueiden vaativan pääsääntöisesti kehitystä. Tutkimustavan puitteissa ei voida kuitenkaan kohdentaa tarkemmin kehityksen laatua laajemmin, mutta selkeää parannusta on mahdollista tehdä oppimismahdollisuuksien ja harjoittelu määrän osalta näillä osa-alueilla.

8.4 Avoimet kysymykset

Avoimissa kysymyksissä annettiin opiskelijoille mahdollisuus kertoa omasanaisesti näkemyksiään ohjatusta laivaharjoittelusta. Kyselyn muun kokonaisuuden rakentuessa väittämien vastausvaihtoehtoihin, näiden kysymysten tavoite oli saada mahdollista tarkennusta eri osa-alueisiin sekä löytää mahdollisia yhtäläisyyksiä vastauksien välillä ja täten laajentaa kyselyn kattavuutta sekä parantaa johtopäätösten laadukkuutta.

Avoimia kysymyksiä luotiin kolme kappaletta:

1. Mikä on ollut mielestäsi hyvää ohjatussa laivaharjoittelussa
2. Mikä on ollut mielestäsi huonoa ohjatussa laivaharjoittelussa
3. Muuta kommentoitavaa ohjatusta laivaharjoittelusta

Seuraavat kappaleet referoivat kysymyksiin saatujen vastauksien sisällön.

8.4.1 Mikä on ollut mielestäsi hyvää ohjatussa laivaharjoittelussa

Tämän kysymyksen kohdalla yleisimpiä teemoja olivat monipuolisuus, koulussa opittujen asioiden toteuttaminen käytännössä ja ohjaus. Opiskelijat pitivät harjoittelussa hyvänä asiana mahdollisuutta päästä toteuttamaan koulussa opittuja asioita käytännössä sekä mahdollisuutta tehdä paljon töitä erityisesti aluksilla, joilla on miehistöpulaa. Erilaisten laivaympäristöjen näkeminen ja tätä kautta erilaisen kokemuspohjan omaavan miehistön antamat opit koettiin positiivisena asiana. Lisäksi käytännön kokemus on tuonut oppia merenkulun luonteesta ja todellisuudesta sekä käytännön toiminnasta.

Opiskelijoiden mukaan harjoittelijoihin suhtaudutaan pääasiassa positiivisesti tai neutraalisti. Harjoittelua ohjaavan miehistön ammattitaito sai myös kiitosta ja ohjausta on saanut pääasiallisesti hyvin. Aktiivinen ote harjoitteluun on opiskelijoiden mukaan luonut mahdollisuuksia harjoitella toivottuja asioita ja saada oppia. Ohjausta koskevat positiiviset seikat liitettiin useasti myös tiettyyn ehdollisuuteen, jonka mukaan ohjaus on ollut laadukasta, *mikäli* harjoittelua ohjaava miehistö on ollut kiinnostunut ohjauksesta ja opettamisesta.

Eri laivakontaktien luonti on nähty myös positiivisena asiana ja hyvin suoritettun harjoittelun johdosta on ollut myös mahdollista työllistyä aluksille.

8.4.2 Mikä on ollut huonoa ohjatussa laivaharjoittelussa

Ohjatun harjoittelun huonoihin puoliin luokiteltiin osittain samoja asioita kuin edellä mainittuihin hyviin puoliin. Näitä olivat välinpitämätön suhtautuminen harjoittelijoihin ja ohjauksen laatu. Lisäksi perämiesharjoittelun tasoa vastaamattomat tehtävät nousivat toistuvasti esille.

Vastauksien keskeisimpänä teemana oli tasoa vastaamattomat tehtävät. Opiskelijoiden mukaan ohjatun harjoittelun aikana perämiesharjoittelijalla työtehtävät koostuivat liian suurelta osin kansimiehen tehtävistä, kuten ruosteen poistosta sekä muista huolto- ja kunnossapitotöistä. Joillakin aluksilla perämiehen tehtävien toteuttaminen jää vähäiseksi tai pois kokonaan.

Toivottujen työtehtävien sijaan opiskelijat mainitsivat olevansa enemmän palkattoman kansimiehen roolissa. Järkevien työtehtävien toteuttaminen mainittiin olevan hankalaa ja useasti täysin oman aktiivisuuden ja normaalin työajan ulkopuolelle sijoittuvaa. Esimerkiksi komentosillalle on päässyt harvoin, pääasiassa yöaikaan tai pahimmassa tapauksessa ei ollenkaan. Vastauksissa käytettiin useasti termiä *ilmainen työvoima* tai muuta vastaavaa. Opiskelijat mainitsivat myös huolto- ja kunnossapitotöiden osaamisen tärkeyden, mutta niiden ollessa harjoittelijan pääasiallisena tehtävänä, vastauksien sävy oli toistuvasti hyvin närkästynyt ja turhautunut.

Opiskelijan suorittaessa suuren osan harjoittelusta osana kansimiehistöä, mainittiin ohjauksen laadun olevan vaihtelevaa. Useasti kansimiehistö on suhtautunut harjoitteliijaan hieman välinpitämättömästi ja ohjannut epämieluisia työtehtäviään harjoittelijoille. Joissain tapauksissa harjoittelija on suoraan ohjattu toimimaan ainoastaan kansimiehistön työtehtävissä ja käytäntö perusteltu sillä, että harjoittelijasta ei muussa tapauksessa ole laivalle hyötyä.

Ohjaus ja asenne harjoittelijoita kohtaan sai myös vastauksissa kritiikkiä. Osassa aluksia ohjaus on koettu hieman epäselväksi tai sitä ei välttämättä ole ollut lainkaan. Tämän johdosta harjoittelijan rooli on ollut epäselvä ja järkevien työtehtävien toteuttaminen hankalaa tai hyvin vähäistä. Myös suhtautuminen harjoittelijan opettamiseen on ollut heikkoa. Esimerkiksi yöaikaan komentosillalla harjoitteluvastaavat eivät ole välttämättä olleet kiinnostuneita opettamaan uutta tai mitään rutiinista poikkeavaa. Ohjaukselle ei olla annettu aikaa ja opin saaminen on pohjautunut pääasiassa harjoittelijan esittämiin kysymyksiin. Yleisesti opiskelijat kokivat oppimistilaisuuksien saamisen haastavaksi ja työlääksi. Käytännössä katsoen oppiminen nojautui paljon oman aktiivisuuden varaan, kuten jo edellä mainittiin. Ohjauksessa ja muissa harjoittelukäytännöissä mainittiin olevan kuitenkin laivakohtaisia eroja.

8.4.3 Muuta kommentoitavaa ohjatusta laivaharjoittelusta

Tämän kysymyksen kohdalla jatkui pitkälti samat teemat, joita nousi esille jo kahdessa edellisessä kysymyksessä. Opiskelijoiden näkemyksissä oli

kuitenkin eroavaisuuksia ja sekä positiivisia, että negatiivisia puolia nostettiin esille.

Päällimmäisenä nousee esille laivakohtaiset erot. Opiskelijoiden mukaan eri laivoilla on hyvinkin eri käytännöt ja harjoittelun laatu voi vaihdella suurestikin. Joillain aluksilla harjoiteltavat asiat ovat hyvin linjassa tavoitteiden ja toivotujen työtehtävien kanssa, kun taas toisilla harjoiteltavat asiat liittyvät kansimiehistön osaamisalaan. Opiskelijoiden suhtautuminen huolto- ja kunnossapitotöiden tärkeyteen nousi esille myös tämän kysymyksen kohdalla, mutta sen määrä suhteessa koulutuksen tähtäämään työtehtävään oli liian suuri, eikä sen näin katsottu kehittävän opiskelijoiden tavoittelemaa ammattitaitoa.

Jotkut vastanneista olivat sitä mieltä, että harjoittelu on laadukasta ja järjestelmä yleisesti toimiva. Toiset taas katsoivat tilanteen olevan päinvastainen. Eräs vastaajista kertoi omien kokemustensa olevan hyvinkin positiivisia, mutta näki silti toiminnassa kehitettävää ja antoi myös harjoittelujärjestelmälle oman kehitysehdotuksensa:

Omat kokemukset erittäin positiivisia, mutta silti olen sitä mieltä, että olisi järkevämpää perustaa kadettijärjestelmä, jossa perämiesharjoittelija sitoutuisi tiettyyn varustamoon, toimien jollain heidän laivallaan tavallaan vakituksena osana miehistöä. Ei kuitenkaan siten, että hän on yksin työssään, vaan esimerkiksi avustamassa perämiestä/yliperämiestä nykyisen perämiesharjoittelijan tapaan. Kadetille myös maksettaisiin nimellistä ts. pientä palkkaa. Tässä kadettijärjestelmässä varustamalla olisi mahdollisuus rekrytoida tulevaisuuden laivanpäällystöä sitouttamalla hyvät kadetit. Tällainen järjestely tietenkin vaatisi alalle opiskelevien määrän radikaalia karsimista, mikä sekään ei olisi huono asia. Kadettien palkan maksuun voisi koostua osittain tai jopa kokonaan erilaisista valtion tuista.

Harjoittelijoiden palkattomuutta kommentoitiin myös muissa vastauksissa. Eräs opiskelija ihmetteli, miksi Suomi on yksi niistä harvoista maista, jossa ei makseta harjoittelijalle palkkaa, etenkin kun hän on yhtä lailla osana laivan miehistöä. Palkattomuutta kommentoitiin myös huonona asiana siinä mielessä, että laivoilla on liian usein tapana käyttää harjoittelijaa palkattomana kansimiehenä ja hänen työtehtävänsä koostuvat töistä, joiden tekemiseen hänellä on olemassa jo pätevyyskirja. Näin ollen hänellä olisi myös

mahdollisuus tehdä kyseisiä töitä palkallisena työntekijänä laivan kansimiehistössä.

Negatiivisista kommenteista huolimatta ohjattua laivaharjoittelua pidettiin hyvänä osana oppimiskokonaisuutta ja jopa parhaana osana kouluvuotta.

9 KYSELYN YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Kyselyn lopputulokset seurasivat paljolti aikaisempien selvitys ja tutkimustöiden antamaa suuntaa: ohjatun laivaharjoittelun käytännöissä on paljon eroavaisuuksia. Opiskelijoiden kokemukset hajaantuivat eri kysymyssarjoissa tasaisesti vastausvaihtoehtojen ääripäiden välillä. Keskiarvo tarkastelussa eniten meripäiväkokemusta omanneet opiskelijat olivat pääasiallisesti kriittisimpiä. Tämä oli huomattavissa erityisesti ensimmäisen väittämäsarjan väittämien kohdalla, jotka käsittelivät ohjatun laivaharjoittelun ympäristöä, ohjausta ja yleistä laadukkuutta. Kokeneimpien opiskelijoiden vastauksilla voidaan katsoa myös olevan eniten painoarvoa, mikäli näkökulmaksi asetetaan nähtyjen laivaympäristöjen ja suoritettujen harjoitteluiden määrän tuoma vertailupinta. Kokeneimman vastaajaryhmän antaessa ensimmäisessä väittämäsarjassa keskiarvollisesti positiivisemmat keskiarvot, voidaan myös nostaa esille mahdollisuus, että ohjattu laivaharjoittelu olisi nostanut laatuaan lyhyellä aikavälillä. Tämä on kuitenkin epätodennäköinen tilanne, sillä ohjatun laivaharjoittelun laadukkuuden epäkohtia esille nostavien tutkimusten aikaväli on ollut suuri ja huomattavia parannuksia pidemmällä aikavälillä ei ole tapahtunut – tutkimusten mukaan (ks. kappale 5)

Yleisimmät puutteet ohjatun laivaharjoittelun osa-alueilla on kyselyn mukaan sen ohjaus, työtehtävien asianmukaisuus ja opiskelijoiden kokemustason huomioiminen. Avoimien kysymysten, kuten myös väittämäsarjoissa esiintyneiden vastausten jakautuminen kertoo kuitenkin kokemuseroista opiskelijoiden välillä. Osa opiskelijoista on saanut hyvinkin positiivisia kokemuksia ja kokenut saavansa valmiuksia perämiehen tehtäviin, kun taas toiset ovat olleet tyytymättömiä ohjauksen määrään ja erityisesti työtehtävien asianmukaisuuteen.

Kaksi kysymyssarjaa, joista ensimmäinen käsitteli laajempaa kokonaisuutena eri laivatyön osa-alueita ja toinen tarkemmin navigoinnin ja komentositavahdinpidon osa-alueita, saivat hieman eri keskiarvon vastaukset. Vastauksien perusteella yleisen laivatyön osa-alueilla pääse ohjatussa laivaharjoittelussa harjaantumaan keskiarvallisesti melko hyvin ja selkeitä suuria puutteita ei juuri ole. Kansipuolen harjoittelijoina he kuitenkin kokivat saaneensa heikoimmin opastusta aluksien konepuolen järjestelmiin. Tämä oli ainoa selkeänä esille noussut kehittämisen kohde.

Toisen kysymyssarjan perusteella navigoinnin ja komentositavahdinpidon osa-alueilla löytyy kehitettävää. Vaikka mikään osa-alue ei varsinaisesti saanut erittäin huonoa keskiarvoa, vastaukset jakoutuivat selkeästi ja useammin skaalan huonoihin arvoihin sekä saivat keskiarvallisesti heikommat tulokset. Tämän pohjalta navigoinnin ja komentositavahdinpidon osa-alueiden harjoittelua, ohjausta ja koulutuksen määrää tulisi lisätä. STCW-yleissopimuksessa kyseisten osa-alueiden tärkeyttä korostetaan erityisesti ohjatun laivaharjoittelun loppuvaiheilla. Tästä syystä laadukkaana toiminnan edellytyksenä olisi erityisesti korkeiden arvojen saanti kokoneimman vastaajaryhmän vastauksista. Tutkimuksen perusteella näin ei pääasiallisesti kuitenkaan ollut ja erityisesti matkan suunnittelun ja erilaisten poikkeustilanteiden toimintatapojen harjoittelua tulisi lisätä.

Avoimien kysymysten vastaukset tukivat myöskin edellä mainittuja seikkoja. Suuri osa vastauksista keskittyi kritiikin antamiseen ohjauksen ja työtehtävien asianmukaisuuden saralla. Määrällisesti negatiiviset kommentit olivat suuremmassa roolissa kuin positiiviset. Lisäksi myös vastauksien sävy negatiivisissa kommentteissa oli usein närkästynyt ja turhautunut. Hajonta positiivisiin ja negatiivisiin vastauksiin kuitenkin vahvistaa näkemystä harjoittelukäytäntöjen eroista eri laivaympäristöissä.

9.1 Vastaus tutkimuksen ydinongelmaan

Tutkimuksen ydintehtäväksi annettiin johdantokappaleessa tavoite vastata kysymykseen: *Kuinka laadukkaana opiskelijat pitävät suomalaisilla kauppaaluksilla järjestettävää ohjattua laivaharjoittelua?*

Mikäli kysymykseen vastataan kyselyn tuottamien vastausten hajonnalla, voidaan vastaukseksi katsoa, että opiskelijat pitävät ohjattua laivaharjoittelua sekä laadukkaana, että heikkolaatuisena. Ohjatun laivaharjoittelun laadukkuus riippuu opiskelijan kohdalle sattuneista harjoitteluympäristöistä. Vastaus on sama myös tutkimuksen osaongelmien kohdalla, jotka on mainittu kappaleessa 7.1.2. Täysin pois ei voida myöskään sulkea opiskelijan omaa suhtautumista kyseessä olevaan harjoitteluun, mikä hankaloittaa vastauksen antamista edelleen. *Kappaleessa 4* käsiteltiin ohjauksen tärkeyttä sekä henkilön, tässä tapauksessa opiskelijan, omien tahtotilojen ja motivaation vaikutusta oppimiseen. Näiden pohjalta voidaan katsoa myös laadukkuuden riippuvan osittain opiskelijan omasta asennoitumisesta ohjattua harjoittelua kohtaan. Ensimmäisen väittämäsarjan kohdalla näitä seikkoja pyrittiin selvittämään ja väittämien analysoinnissa huomattiin, että opiskelijat kokevat olevansa motivoituneita ja halukkaita oppimaan sekä kehittämään itseään. Tämän perusteella väitös kohdalle sattuneiden harjoitteluympäristöjen vaikutuksesta harjoittelun laatuun on paikkansapitävä. Harjoitteluympäristöissä on kyselyn ja teoriapohjan perusteella eroja, josta voidaan päätellä, että suomalaisilla aluksilla on tarjolla sekä laadukasta, että heikko laatuista ohjattua harjoittelua.

Mikäli vastausta haetaan taas keskiarvojen perusteella, hajonta kasvaa laajemmaksi, etenkin kun näkökulmana on eri osa-alueet. Tiettyjen osa-alueiden kohdalla ohjattu harjoittelu on laadukasta, kun taas toisilla alueilla on kehitettävää. Kyselyyn liitettiin yksi kiteyttävä väittämä: *Uskon yltäväni vahtiperämiehen pätevyysvaatimukseen suorittuani ohjatun laivaharjoittelun kokonaisuuden (360 päivää)*. Tämän väittämän tarkoituksena oli pitkälti saada yksinkertaistettu kuva siitä, kuinka opiskelijat kokevat ohjatun laivaharjoittelun ohjaavan heitä kohti haluttuja pätevyysvaatimuksia. Kyselyn yleisesti jakautuessa eri osa-alueisiin, tämä väittämä pyrki tiivistämään osa-alueet yhdeksi vastaukseksi. Kaksi vähiten meripäiväkokemusta omannutta vastaajaryhmää antoivat pääasiassa vastaukset *jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä*. Kokeneimman vastaajaryhmän kohdalla vastaukset kuitenkin jakoutuivat tasaisesti kaikkien vastausvaihtoehtojen välille ja keskiarvo muotoutui neutraaliksi. Yksittäiset vastaukset vahvistavat jälleen käsitystä siitä, että harjoittelukäytännöissä on eroja. Keskiarvo puolestaan aiemmin mainittua epävarmuutta: heillä ei ole yhtenevää mielipidettä, eivätkä keskiarvollisesti kykene täysin vastaamaan kumpaankaan suuntaan. Tuloksinvaraiseksi jää

tarkoittaako tämä laadun olevan hyvää ja/vai huonoa. Näkökulmaksi tähän voidaan kuitenkin asettaa laadukkaan toiminnan tuottavan positiivisia vastauksia, jolloin alle tämän jäävät vastaukset kertovat, että ohjattu harjoittelu ei ole keskiarvallisesti riittävän laadukasta, mikäli kokeneimman vastaajaryhmän vastauksille annetaan tämän tutkimuksen valossa suurin painoarvo.

9.2 Lisätutkimuksen tarve

Eri laivaympäristöjen harjoittelukäytännöistä johtuvien erojen johdosta näitä eroja tulisi tutkia selkeämmin ja kohdistetummin paremman kokonaiskuvan saamiseksi. Tämä tutkimus antoi vastauksia epäkohtiin ja nosti esille seikkoja esimerkiksi epäasianmukaisista työtehtävistä ja ohjauksen heikosta laadusta. Näiden pohjalta tulisi tutkia, mitkä seikat vaikuttavat ohjauksen huonoon laatuun ja toisaalta myös selvittää, mitä asioita tehdään oikein laivoilla, joilla harjoittelukäytännöt ovat korkealla tasolla. Näitä vertailemalla voitaisiin tehdä kehittämiskartoitusta ja pureutua epäkohtiin. Erityisesti ohjausta koskevalla saralla jatkotutkimusta voitaisiin toteuttaa esimerkiksi laadullisin menetelmin, jolloin olisi mahdollista saada yksityiskohtaisempi ja kattavampi kuva ohjauksen epäkohdista.

Tällaista kehitys- ja selvitystyötä on myös jo tehty. Vuonna 2018 toteutettiin *Hake 2* -projekti, jonka tavoitteena oli muun muassa parantaa harjoittelun laatua antamalla aluksien harjoitteluvastaaville selkeämmät suuntaviivat ohjatun harjoittelun läpiviemiseen ja antaa paremmat mahdollisuudet palautteen antamiseen sekä selkeyttää harjoittelukirjan tehokasta käyttöä. Projektin myötä opiskelijoilla on myös saatavilla oppimistehtäväkokonaisuuksia HarjoitteluMyllyn kotisivuilla. (Lindell 2019.)

Tämän voidaan katsoa olevan merkittävä pyrkimys lisätä laadukkaiden oppimismahdollisuuksien luomista opiskelijoille ja parantaa myöskin ohjatun harjoittelun ohjausta. Projektin voidaan katsoa myös olevan vielä alussa, mutta mikäli oppimistehtävien käytäntö oppimisen apuvälineenä vakiintuu, voi se parantaa ohjatun laivaharjoittelun laatua merkittävästi. Tämän johdosta tätä tutkimusta vastaava jatko tutkimus olisi mahdollisesti aiheellista toteuttaa tulevaisuudessa ja sen avulla vertailla nyt saatuja tuloksia *Hake 2* -projektin jälkeisiin tuloksiin.

9.4 Lisätutkimusnäkökulmia

Tämä tutkimus on pohjautunut täysin opiskelijoiden näkemyksiin ja jättänyt näin ulkopuolelle muiden ohjattuun laivaharjoitteluun liittyvien henkilöiden näkemykset. Lisätutkimusta olisi näin aiheellista suorittaa myös esimerkiksi laivojen harjoitteluvastaavien näkökulmasta. Tutkimus voitaisiin kohdentaa samoihin osa-alueisiin, kuin tämä tutkimus. Laivojen harjoitteluvastaavien näkemykset esimerkiksi opiskelijoiden toiminnasta ja harjoittelukäytännöstä yleisesti osa-alueittain lisäisi yleiskuvan kattavuutta ja laajentaisi mahdollisuuksia kehitettävien alueiden kartoittamiseen. Harjoitteluvastaavien aktiivinen arvioimaan omaa toimintaansa ja ohjatun harjoittelun kokonaisuutta, voisi jo itsellään olla askel kohti laadukkaampaa toimintaa. Vastaavanlaista tutkimusta voitaisiin suorittaa myös muihin ohjattuun laivaharjoitteluun sidoksissa oleviin organisaatioihin.

9.5 Kehittämisehdotukset

Työn teoriaosuuden kappaleessa 5 on käyty läpi aikaisempaa tutkimusmateriaalia aiheesta. Työssä on noussut esiin puutteita opiskelijoiden valmistautumisessa ohjattuun laivaharjoitteluun (ks. Suortti 2012; Tuovila 2018.). Tässä tutkimuksessa puolestaan nousi esille puutteita työtehtävien epäasianmukaisuudessa ja ohjauksessa. Edellisessä kappaleessa mainittiin *Hake 2* -projektin yhteydessä valmistellut oppimistehtävät.

Nämä seikat yhdistettäessä kehitysehdotukseksi nostetaan oppilaitosten ja opiskelijoiden yhteinen rooli ohjauksen ja kehityksen varmistamisessa. Laadukkaan ohjauksen ja kehityksen varmistamiseksi oppilaitokset voisivat ottaa osaksi opintosuunnitelmaa ohjatun laivaharjoittelun suunnittelun ja seurannan. Tämä voitaisiin suorittaa jatkuvana kurssisuorituksena opintojen yhteydessä. Ennen ohjatun laivaharjoittelun kokonaisuutta opiskelijoita opastettaisiin harjoittelukirjan sisältöön ja sen oikeaoppiseen käyttöön ennen kaikkea oppimisen apuvälineenä. Lisäksi käytäisiin yhdessä läpi STCW-yleissopimuksen vaatimukset ja tavoitteet ohjatulle laivaharjoittelulle sekä perehdyttäisiin HarjoitteluMyllyn verkkosivuilta löytyviin oppimistehtäviin. Opiskelijan oppiminen aluksilla seuraisi koulussa opittuja asioita siten, että

koulussa käytyjen kurssien perusteella valikoitaisiin asianmukaisia oppimis-tehtäviä, joiden avulla koulussa opittuja asioita pääsisi toteuttamaan aluksilla. Esimerkiksi radiohoitajan pätevyyteen oikeuttavan kurssin jälkeen suoritettavalla ohjatun laivaharjoittelun jaksolla suoritettaisiin siihen liittyvä oppimis-tehtävä (liite 6).

Tuovilan (2018) mukaan oppilaitoksien suunnalta opiskelijoiden lähtötasojen epäselvyydestä puhuttaessa on viitattu saatekirjeeseen. Tämän pohjalta kurssi sisältäisi myös kehityksen mukaan päivitettävän saatekirjeen, joka listaisi jo harjoitellut asiat sekä harjoittelutarpeet, jotka opiskelija itse ja/tai laivan harjoitteluvastaava on nostanut esille. Tämän saatekirjeen pohjalta olisi mahdollista suunnata harjoiteltavia asioita toivottujen osa-alueiden suuntaan. Tapauksissa, joissa harjoittelun ohjaus on jäänyt aluksilla heikoksi, voitaisiin kurssin yhteydessä käydä näitä osa-alueita yksilöllisesti läpi ja tarjota tarvittaessa ohjausta ja lisäkoulutusta oppilaitoksen suunnalta. Tällaisen kurssin sisällöllä aktivoitaisiin sekä opiskelijoita, että oppilaitoksia kehityksen jatkuvaan seurantaan ja tätä kautta voitaisiin taata tehokkaampi lähestyminen tavoitteelliseen harjoitteluun sekä korjata mahdollista puutteellista ohjausta aluksilla.

Opiskelijan kehityksen mukaan tehdyillä välitavoitteilla voitaisiin myös kasvat-taa opiskelijoiden motivaatiota ennestään harjoittelua kohtaan. Lisäksi selkeä saatekirje ja oppimissuunnitelma antaisi opiskelijalle mahdollisuuden osoittaa halukkuutta ja tarvetta harjoiteltaville asioille, joka puolestaan helpottaisi oppi-mistilaisuuksien sopimisessa ja suunnittelussa aluksilla.

9.6 Kyselyn onnistuminen

Kyselyn voidaan katsoa olleen onnistunut, sillä se antoi vastauksia tutkimus-ongelmiin. Tuloksien perusteella kyettiin vahvistamaan aikaisempien tutki-muksien johtopäätöksiä, sekä tarkentamaan opiskelijoiden näkemyksiä aiheista, kuten tavoitteeksi oltiin asetettu. Osallistujamäärän osalta voidaan kuitenkin todeta, että vastauksilla saatu otanta jäi toivottua heikommaksi. Vaikka pienempi määrä vastauksia helpotti etenkin avoimiin kysymyksiin saatujen vastauksien analysointia ja tulkintaa, olisi suuremman joukon vastaukset antaneet kattavamman ja luotettavamman kuvan ohjatun

harjoittelun nykytilasta. Tästä huolimatta selkeitä johdonmukaisuuksia kyettiin paikantamaan ja selkeitä johtopäätöksiä näiden perusteella tekemään.

Vertailunäkökulmasta haastavuutta loi etenkin vastaajajoukon jakautuminen pääasiallisesti meripäiväkokemukseltaan 261 ja 360 päivän ryhmään sekä merikapteenin koulutukseen. Tutkimuksen näkökulmasta olisi ollut merkityksellistä saada selkeämpi kuva siitä, kuinka eri koulutuksien ja meripäiväkokemusryhmien välillä on näkemuseroja. Tätä vertailua kyettiin tekemään jonkin verran, mutta vastaajajoukkojen suhdeluvusta johtuen on ilmeistä, että luotettavuus näissä vertailuissa jäi heikoksi.

Standardoidun lomakkeen käytössä on myös huomioitava, kuinka onnistuneesti se on luotu. Onnistumiseen vaikuttavat mm. kuinka todenmukaisesti vastaajat ovat vastanneet ja kuinka onnistuneita vastausvaihtoehdot ovat (Hirsjärvi ym. 2014.) Lomakkeen muotoilussa käytettiin apuna STCW-yleissopimuksen linjauksia sekä tämän työn teoreettista viitekehystä. Näiden pohjalta pyrittiin rakentamaan mahdollisimman selkeä kokonaisuus, joka olisi mahdollisimman yksiselitteisesti ymmärrettävissä. Lisäksi monivalintakysymyksien tueksi luotiin avoimia kysymyksiä, jotta mahdollisia puutteita voitaisiin korjata. Näiden kahden välillä havaittujen johdonmukaisuuksien pohjalta voidaan kuitenkin katsoa, että lomake oli kokonaisuudessaan onnistunut ja tutkijan näkökulmasta vastasi niihin kysymyksiin ja ongelmiin, joita kyselylle oli asetettu.

LÄHTEET

Ammattikorkeakoululaki 14.11.2014/932.

Anttila, R. & Salmenhaara, T. 2011. Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet. Opetushallitus, Oy Master Mariner Ltd. Raportit ja selvitykset 2011:5. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://www.opetushallitus.fi/download/131319_Merenkulkualan_koulutuksen_tila_ja_kehittamistarpeet.PDF [Viitattu 3.10.2018].

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

Högskolan på Åland. 2018. Utbildningsplan för utbildningsprogrammet, Sjöfart, 270 sp, vid Högskolan på Åland. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://docs.google.com/document/d/1Feg20ERX1QJBO_YArR6qS0F6YH17Xl5AXnBGaM4QfaY/edit# [Viitattu: 5.10.2018].

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, Including 2010 Manila Amendments. STCW convention and STCW code. 2017. Lontoo: International Maritime Organization.

Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu. 2018. Merenkulun koulutus, merikapteeni. Merenkulun ammattikorkeakoulututkinto, 270 op. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://opinto-opas.xamk.fi/index.php/fi/28/fi/6841> [Viitattu: 5.10.2018].

Laki ammatillisesta koulutuksesta 531/2017.

Laki laivaväen lääkärintarkastuksista 17.12.2010/1171. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20101171#P4> [Viitattu 8.10.2018].

Liikenteen Turvallisuusvirasto. Ohje TRAFI/2920/03.04.01.01/2013. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.trafi.fi/filebank/a/1362133223/384b2958348e1463f84e47369a7c635b/11677-Ohje_-_Meripalvelu_ohjattu_harjoittelu_ja_koulutuksen_hyvaisyminen.pdf [Viitattu 10.10.2018].

Lindell, B. 2019. Toiminnanjohtaja. Haastattelu 17.4.2019. HarjoitteluMylly ry.

Novia Yrkeshögskolan. 2018. Läroplaner för studerande mes studiestart hösten 2018. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.novia.fi/utbildning/ansokan-och-studier/laroplaner/lp-2018/?id=11267> [Viitattu 5.10.2018].

Opetushallitus. 2014. Määräys 66/011/2014. Ammatillisen perustutkinnon perusteet. Merenkulun perustutkinto 2014. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/660001/42283> [Viitattu 1.10.2018].

Opetushallitus. 2018. Määräys OPH-5-2018. Tutkintokohtaiset terveydentilavaatimukset ammatillisessa koulutuksessa. Saatavissa: [https://www.oph.fi/saadokset_ ja_ ohjeet/opetussuunnitelmien_ ja_ tutkintojen_ p_ erusteet/ammatilliset_ perustutkinnot/ muut_ maaraykset](https://www.oph.fi/saadokset_ ja_ohjeet/opetussuunnitelmien_ ja_ tutkintojen_ p_ erusteet/ammatilliset_ perustutkinnot/ muut_ maaraykset) [Viitattu 3.10.2018].

Opintopolku.fi. 2018. Ammattikorkeakouluopintojen rakenne. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://opintopolku.fi/wp/ammattikorkeakoulu/ammattikorkeakouluopintojen-rakenne/> [Viitattu 5.10.2018].

Opintopolku.fi. 2018. – merikapteeni. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://opintopolku.fi/app/#!/haku/merikapteeni?page=1&articlePage=1&organizationPage=1&langCleared&itemsPerPage=25&sortCriteria=0&facetFilters=educationType_ ffm:et01.04.01&tab=los [Viitattu 3.10.2018].

Riekkinen, P. 2010. Merikapteenikoulutuksen haasteet ammattikorkeakoulujärjestelmässä. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö. Merenkulun koulutus. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/7128> [Viitattu 18.10.2018].

Ruohotie, P. 1998. Motivaatio, tahto ja oppiminen. Helsinki: Edita.

Ruohotie, P. 2000. Oppiminen ja ammatillinen kasvu. 1. painos. Juva: WS Bookwell Oy.

Satakunnan ammattikorkeakoulu. 2018. Opetussuunnitelmat: Satakunnan ammattikorkeakoulu 2015-2016. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://samk.solenovo.fi/opsnet/disp/fi/ops_KoulOhjSel/tab/tab/fet?ryhmyyp=1&amk_id=1111&lukuvuosi=2384231&valkiel=fi&koulohj_id=2300544&ryhma_id=10629308 [Viitattu 5.10.2018].

Suomen Varustamot ry. 2018. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://shipowners.fi/tyomarkkinat- ja- osaaminen/merenkulun-harjoittelumyly/> [Viitattu 19.10.2018].

Suortti, I. 2012. Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö. Merenkulun koulutus. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/45820> [Viitattu 18.10.2018].

Tuovila, P. 2018. Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö. Merenkulun koulutus. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/142029> [Viitattu 18.10.2018].

Uola, K. 2012b. Merenkulkualan koulutuksen laadullinen ennakointi. Satakunnan ammattikorkeakoulu, Opetushallitus. Raportti. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/47764/2012_B_3.pdf?sequence=1 [Viitattu 18.10.2018].

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 508/2018.

Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista 18.12.2014.

Virtanen, J. 2015. Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa. Opinnäytetyö. Merenkulun koulutus. Yrkeshögskolan Novia. Saatavissa: <https://www.theseus.fi/handle/10024/102174>. [Viitattu 3.10.2018].

TAULUKKOLUETTELO

Taulukko 1. Vastaajien meripäiväkokemus koulutuksittain

Taulukko 2. Harjoitteluympäristöä koskevien väittämien keskiarvot.

Taulukko 3. Ohjatun laivaharjoittelun yleistä laadukkuutta koskevien väittämien keskiarvot

Taulukko 4. Ohjatun laivaharjoittelun ohjausta koskevien väittämien keskiarvot.

Taulukko 5. Opiskelijan motivaatiota ja asenteita käsittelevien väittämien keskiarvot.

Taulukko 6. Vastauksien keskiarvot (välillä 0–4) yleisen laivatyön osa-alueilla.

Taulukko 7. Yksittäisten vastausten jakautuminen, mediaanit sekä keskiarvot yleisen laivatyön osa-alueilla

Taulukko 8. Vastauksien keskiarvot (välillä 0–4) navigointi ja komentositavahdinpidon osa-alueilla

Taulukko 9. Yksittäisten vastausten jakautuminen, mediaanit sekä keskiarvot navigoinnin ja komentositavahdinpidon osa-alueilla.

Kyselyn saatetekstisivu



Ohjatun laivaharjoittelun laadukkuus ja nykytila, kansipäällystöopiskelijoiden näkökulmasta

Hyvä vahtiperämies- tai merikapteeniopiskelija,

Olen opiskelijakolleganne Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun merikapteeninlinjalta ja olen tehnyt tämän kyselyn HarjoitteluMyylyn toimeksiannosta, osana opinnäytetyönä tehtävää tutkimusta aiheesta: *Ohjatun laivaharjoittelun laadukkuus ja nykytila, kansipäällystöopiskelijoiden näkökulmasta*.

Kyselyn tarkoituksena on kartoittaa kuinka alan opiskelijat kokevat ohjatun laivaharjoittelun ja tätä kautta löytää kehitettäviä osa-alueita ohjatusta harjoittelusta. Kysely tulee käsittelemään ohjatun harjoittelun sisältöä, saamaasi ohjausta ja omaa motivaatiotasi sekä asenteitasi.

Vastatessasi, käsittele saamaasi kokemusta kokonaisuutena ja mieti yleisesti, kuinka eri laivaympäristöt ovat tukeneet oppimistasi ja millainen mielikuva sinulla on tästä kokonaisuudesta.

HUOM!

Mikäli olet suorittanut vasta vahtimiesharjoittelun, etkä yhtään perämämiestason harjoittelujaksoa aluksilla ÄLÄ vastaa tähän kyselyyn!

Vastauksesi tässä kyselyssä ovat anonyymejä.

Kiittäen

Kalle Lampinen

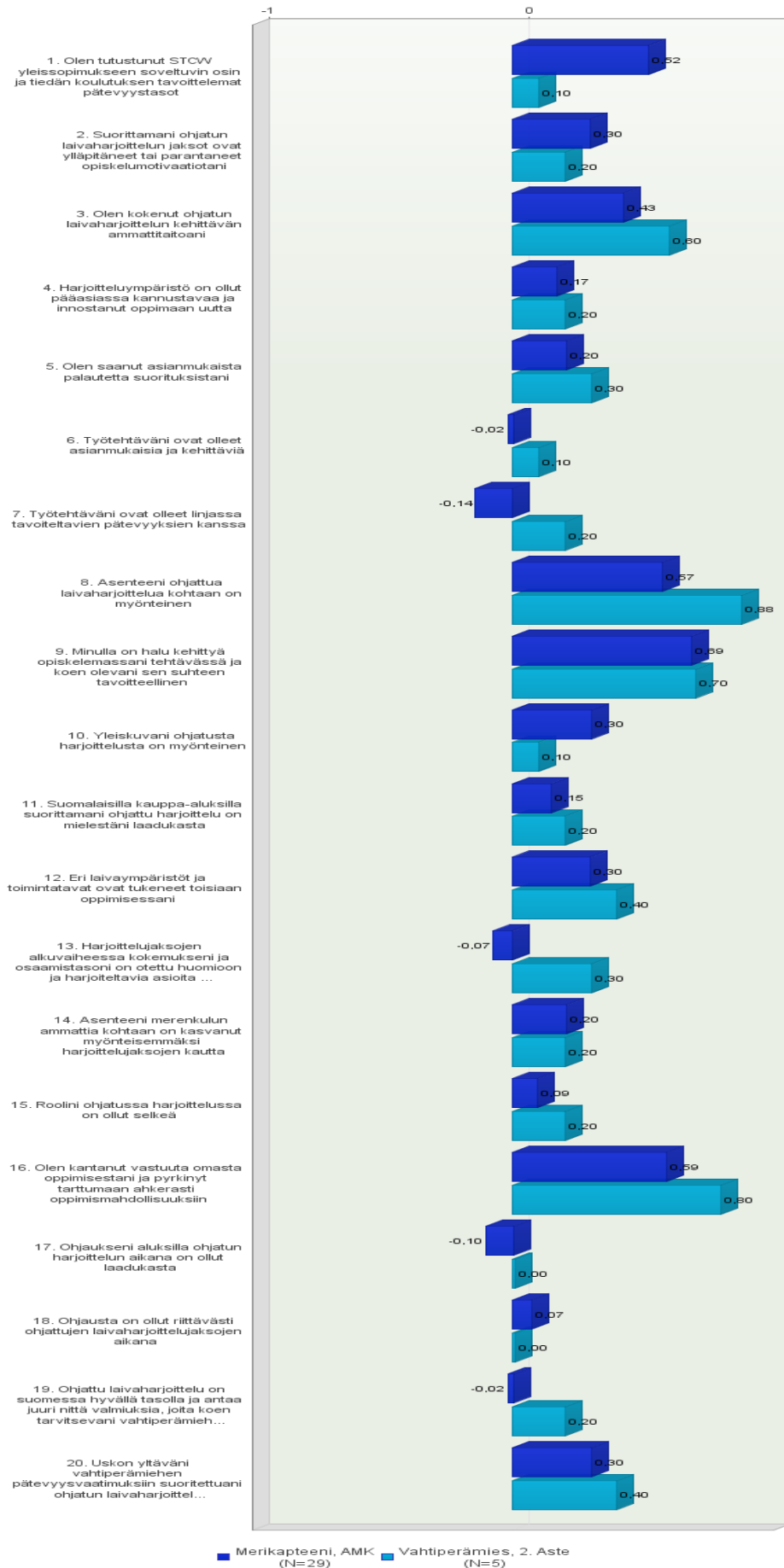
Merikapteeniopiskelija, XAMK

Ensimmäisen väittämäsarjan yksittäisien vastauksien jakautuminen

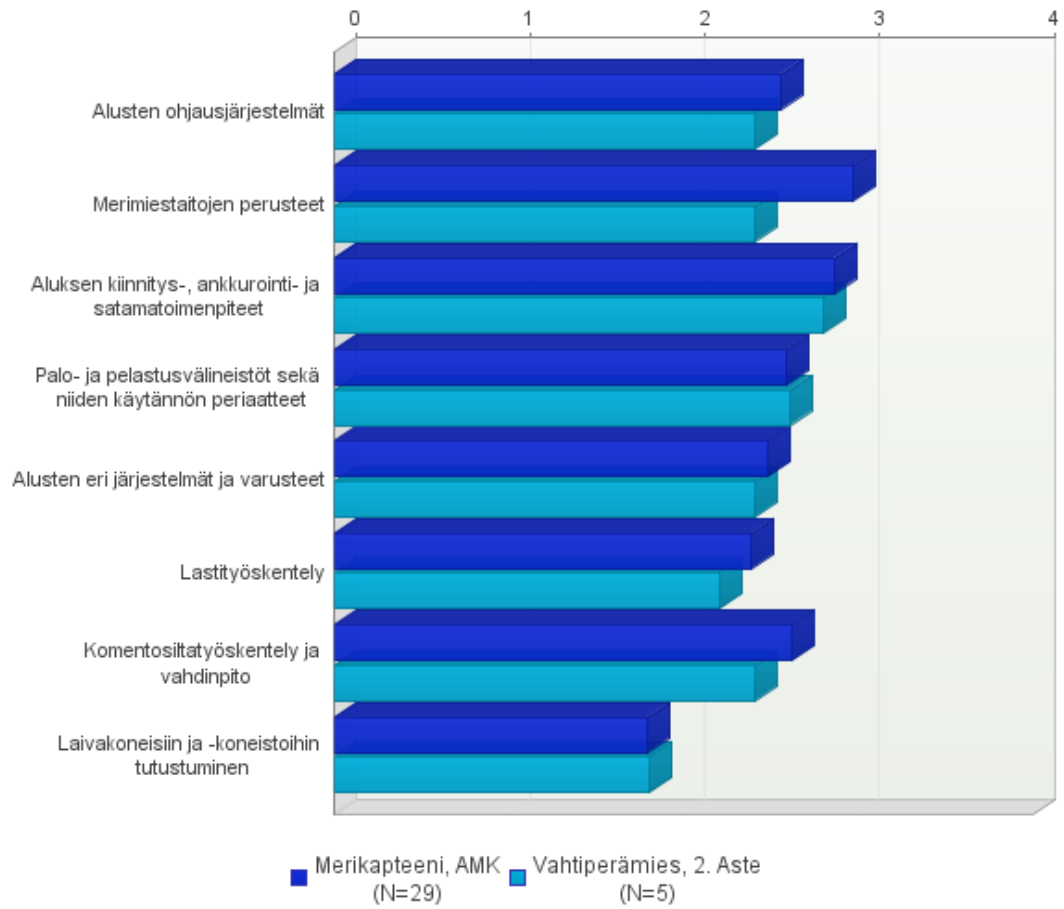
	Täysi n sama a mielt ä	Joks eenki n sama a mielt ä	Ei sama a eikä eri mielt ä	Joks eenki n eri mielt ä	Täysi n eri mielt ä	Yhteensä	Keskiarvo	Mediaani
1. Olen tutustunut STCW yleissopimukseen soveltuvin osin ja tiedän koulutuksen tavoittelemat pätevyystasot	6	20	4	1	1	32	0,45	0,5
2. Suorittamani ohjatun laivaharjoittelun jaksot ovat ylläpitäneet tai parantaneet opiskelumotivaatiani	5	16	5	4	2	32	0,28	0,5
3. Olen kokenut ohjatun laivaharjoittelun kehittävän ammattitaitoani	12	11	4	4	1	32	0,45	0,5
4. Harjoitteluympäristö on ollut pääasiassa kannustavaa ja innostanut oppimaan uutta	4	15	5	4	4	32	0,17	0,5
5. Olen saanut asianmukaista palautetta suorituksistani	7	10	7	6	2	32	0,22	0,5
6. Työtehtäväni ovat olleet asianmukaisia ja kehittäviä	4	8	8	8	4	32	0	0
7. Työtehtäväni ovat olleet linjassa tavoiteltavien pätevyyksien kanssa	4	7	7	9	6	33	-0,09	0
8. Asenteeni ohjattua laivaharjoittelua kohtaan on myönteinen	12	16	1	2	0	31	0,61	0,5
9. Minulla on halu kehittyä opiskelemissani tehtävässä ja koen olevani sen suhteen tavoitteellinen	15	14	3	0	0	32	0,69	0,5
10. Yleiskuvani ohjatusta harjoittelusta on myönteinen	9	12	3	6	3	33	0,27	0,5
11. Suomalaisilla kauppa-aluksilla suorittamani ohjattu harjoittelu on mielestäni laadukasta	6	12	3	8	3	32	0,16	0,5
12. Eri laivaympäristöt ja toimintatavat ovat tukeneet toisiaan oppimisessani	3	19	5	5	0	32	0,31	0,5

13. Harjoittelujaksojen alkuvaiheessa kokemukseni ja osaamistasoni on otettu huomioon ja harjoiteltavia asioita on suunniteltu sen pohjalta	6	5	7	10	4	32	-0,02	0
14. Asenteeni merenkulun ammattia kohtaan on kasvanut myönteisemmäksi harjoittelujaksojen kautta	8	8	9	3	4	32	0,2	0,5
15. Roolini ohjatussa harjoittelussa on ollut selkeä	5	10	6	9	2	32	0,11	0
16. Olen kantanut vastuuta omasta oppimisestani ja pyrkinyt tarttumaan ahkerasti oppimismahdollisuuksiin	12	19	1	0	1	33	0,62	0,5
17. Ohjaukseni aluksilla ohjatun harjoittelun aikana on ollut laadukasta	4	6	11	6	7	34	-0,09	0
18. Ohjausta on ollut riittävästi ohjattujen laivaharjoittelujaksojen aikana	7	6	8	8	4	33	0,06	0
19. Ohjattu laivaharjoittelu on Suomessa hyvällä tasolla ja antaa juuri niitä valmiuksia, joita koen tarvitsevani vahtiperämiehen tehtävissä	6	8	6	7	6	33	0,02	0
20. Uskon yltäväni vahtiperämiehen pätevyysvaatimuksiin suoritettuani ohjatun laivaharjoittelun kokonaisuuden (360 päivää)	11	9	5	6	2	33	0,32	0,5
Yhteensä	146	231	108	106	56	647	0,24	0,5

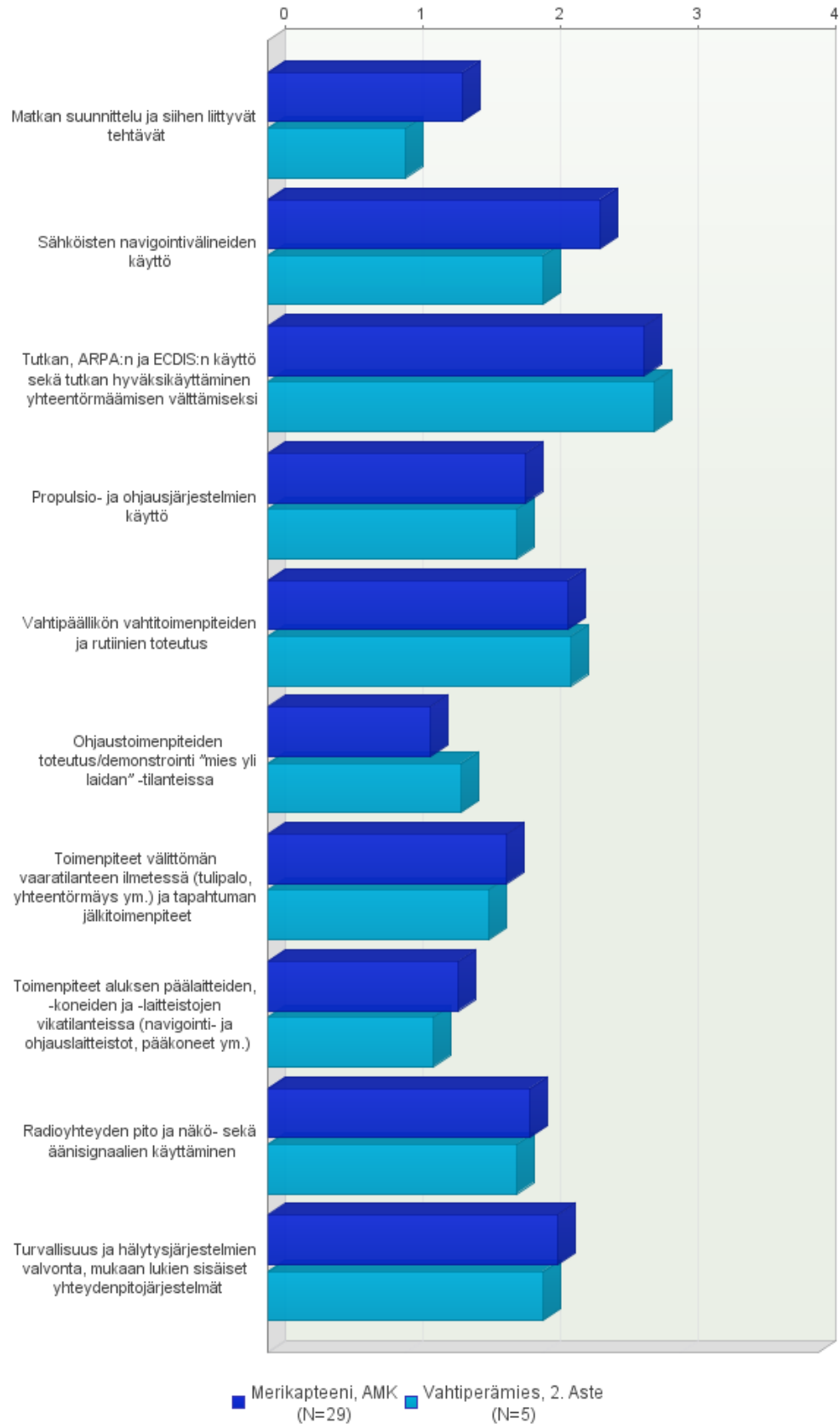
Ensimmäisen väittämäsarjan vastauksien keskiarvot koulutuksittain



Yleisen laivatyön osa-alueiden vastauksien keskiarvot koulutuksittain



Vastauksien keskiarvot navigoinnin ja komentositavahdinpidon osa-alueilla koulutuksittain



Projektityön aihe:	Radioaseman laitteiden testaus ja tarkastus.
Tavoitteet:	Projektityön tavoite on opetella aluksen radioaseman ja siihen liittyviin järjestelmien tarkastuksia ja testauksia. Samalla opiskelija tutustuu global maritime distress and safety system (GMDSS) järjestelmään. Radioaseman laitteista ja käytöstä määrittävät kansainväliset sopimukset STCW, SOLAS ja ITU:n julkaisema radio regulation sääntökokoelma. Projektityö on suoritettu kun palautat raportin ohjaajalle ja olet suorittanut ohjaajan valvonnassa radiolaitteiden testauksen.
Tehtävän kuvaus:	Kirjoita raportti, jossa vastaat tehtävän kuvauksessa esitettyihin kysymyksiin. Raporttiin voit liittää myös valokuvia. Muista kysyä lupa valokuvaukseen alukselta.

Etsi aluksen antennikartta ja ota siitä kopio;

Koska aluksen antennikartta on päivitetty?

Tarkista aluksen antennit antennikartan avulla. Antenneista tulee tarkistaa yleiskunto, puhtaus ja kaapelointi.

Onko antennikartta ajantasalla ja antennit hyvässä kunnossa?

Muista työturvallisuus kun menet standardi komentosillalle. Tutka-antennit tulee olla pysäytetty ja vahinkokäynnistys estetty. Mikäli tarkastat antennejä mastossa muista putoamissuojaimet ja korkeantyyönlupa. Helpoin tapa on tarkastaa aluksen antennit sen ollessa satamassa.

Missä sijaitsevat aluksen radioaseman akut?

Minkä tyyppisiä akkuja aluksen radioasemalla käytetään?

Selvitä huolletaanko akustoa jollain tavalla? Millaisia huoltoja on aluksen ennakkohuoltojärjestelmässä (PMS) koskien radioaseman akustoa?

Siirry aluksen radioasemalle.

Millä tavalla voit radioasemalla tarkastella akuston kuntoa?

GMDSS järjestelmässä maailman meret jaetaan neljään alueeseen, jotka ovat A1 A2 A3 ja A4. Aluksen radioasemalla tämä jako näkyy erilaisina radiolaitteina.

Listaa aluksen radioaseman laitteet ja niiden valmistajat.

Kansainvälisen liikenteen aluksissa radioaseman huolto pitää olla järjestetty hyväksytyllä tavalla.

Haastattele aluksen kansipäällystä ja selvitä miten radioaseman huolto on järjestetty.

Radioasemalla pitää olla radiolupa ja käyttäjällä pätevyyskirja radioaseman käyttöön.

Kuka aluksen kansipäällystä on vastuussa aluksen radiolaitteista?

Kuka on myöntänyt aluksen radioluvan ja kuinka pitkään se on voimassa?

Mikä on aluksen "call sign" ja meriradionumero?

GMDSS järjestelmään kuuluu aluksella olevat kannettavat hätä VHF radiopuhelimet. Näiden radiopuhelimien määrä on riippuvainen aluksen koosta (bruttovetoisuus).

Etsi aluksen radiopäiväkirjasta viimeinen merkintä jolloin hätä VHF radiopuhelimet on testattu?

**Hätä VHF radiopuhelimeen on kaksi erillistä akkua, miksi?
Testaa hätä VHF radiopuhelimet yhdessä radiolaitteista vastaavan vahtiperämiehen kanssa.
kirjoita lyhyt selvitys radiopuhelimien testaamisesta.**

Myös muut radioaseman laitteet tulee testata säännöllisesti. Eri radiolaitteilla on erilaiset testimenettelyt.

Etsi aluksen radiopäiväkirjasta viimeinen merkintä jolloin aluksen VHF DSC ja VHF radiopuhelimet on testattu ja kirjaa se raporttiin.

**Testaa VHF DSC ja VHF radiopuhelimet yhdessä radiolaitteista vastaavan perämiehen kanssa.
Kirjoita selvitys raporttiin VHF DSC ja VHF radiopuhelimien testauksista?**

**Jos aluksessa on MF/HF DSC laite, etsi aluksen radiopäiväkirjasta viimeisin merkintä,
jolloin aluksen MF/HF DSC radiopuhelimet on testattu ja kirjaa se raporttiin.**

Testaa MF/HF DSC laitteet yhdessä radiolaitteista vastaavan perämiehen kanssa. Kirjoita selvitys raporttiin MF/HF DSC laitteen testaamisesta. Sisällytä selvitykseen myös käytetty taajuus ja vasta-asema.

Opiskelijan
tiivistelmä:

Englanninkielinen kysely



Quality and current state of onboard training from view of prospective deck officers

Dear Master Mariner or Watch Officer student

I am your student colleague from South-Eastern Finland University of Applied Sciences. I have made this survey as a part of my Master Mariners thesis about *Quality and current state of onboard training, from view of prospective deck officers*. This survey and thesis itself is commissioned by Apprentice Mill.

The goal of this survey is to research how the deck officer students experience on board training and find out fields for future development on onboard training.

Survey consists of the content of onboard training, the instruction you have received and your motivation as well as your attitudes towards onboard training.

While answering, take in regard the big picture of your onboard training periods and consider how they have worked as whole to improve your skills and what is your general picture of onboard training from that perspective.

HOX! In case you have only completed your watchman training and you haven't participated in any deck officer training periods, do NOT answer to this survey.

Your answers in this survey are anonymous.

Thank you for your participation in before hand

Kalle Lampinen

Master Mariner Student, Xamk

Next -->

(1 of 5 pages)

1. Your curriculum *

- Master Mariner
 Watch Officer

2. Your Sea Going experience *

If you don't know the exact number of your experience, please pick the option closest of your estimate

- 60-160
 161-260
 261-360

<-- Previous Next -->

(2 of 5 pages)

3. This section contains claims about onboard training in general and your motivation and attitudes towards it. Select the most descriptive option from your view on each of the following claims. Please avoid neutral answers

	I completely agree	I agree in some extent	I don't agree nor disagree	I disagree in some extent	I completely disagree
I am familiar with STCW convention and the aimed competency levels which it states	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onboard training periods have maintained or increased my studying motivation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I feel that onboard training has improved my professional skills	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
The training environment has mostly been supporting and has inspired to learn new things	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I have received appropriate feedback from my performance	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My tasks at onboard training have been appropriate and developing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My tasks have been in line with the aimed competences	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My attitude towards onboard training is positive	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I have a will to develop my skills in my field of study and I feel that I'm goal-oriented towards it	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My general picture of onboard training is positive	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
From my view the onboard training on Finnish merchant vessels is high-quality	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Different ship environments and procedures have supported each other in my learning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My skill level and experience have been taken into account at the start of my onboard training periods and practicable subjects have been planned accordingly	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My attitude towards marine profession has increased to more positive after onboard training periods	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My role has been clear during my onboard training periods	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I have taken responsibility of my learning and aimed to grasp presenting learning opportunities	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
My instruction has been high-quality during my onboard training	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
There has been enough of instruction during my onboard training periods	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onboard training on Finnish vessels is at appropriate level and gives the needed competences for my future deck officers tasks	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I believe to meet the competency standards set for deck officers after completing the entirety of my onboard training (360 days)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. This section will survey your experience and training received on different areas during onboard training. Select the most descriptive option from your view at each area.

	Plenty	Enough	Satisfactory	A little	None
Steering systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
General seamanship	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mooring, anchoring and port operations	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Life-saving and fire-fighting appliances	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ship systems and equipment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cargo work	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bridge work and watchkeeping	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Engine-room familiarization	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. This section will survey your experience and training received on *navigational and watchkeeping duties* during onboard training. Select the most descriptive option from your view at each area.

	Plenty	Enough	Satisfactory	A little	None
Passage planning and tasks related to it	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Operating and applying information obtained from electronic navigation systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Operating of Radar, ARPA and ECDIS and applying radar information for navigation and collision avoidance	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Operation of propulsion and steering systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Implementing navigational watch routines and procedures	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Implementing/ demonstrating the manoeuvres required to rescue a persons overboard	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Initiating action in the event of an imminent emergency situation (e.g. fire, collision) and action in the immediate aftermath of the situation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Initiating action in event of malfunction or failure of major items of equipment or plan (e.g. steering gear, power, navigation systems)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conducting radiocommunications and visual and sound signalling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Monitoring and operating of safety and alarm systems, including internal communications	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ruotsinkielinen kysely



Den handledda fartygspraktikens kvalitet och nuläge ur däcksbefälsstuderandes perspektiv.

Bästa vaktstyrmans- eller sjökaptensstuderande,

Jag är er studerandekollega från XAMK sjökaptenslinje och jag har framställt denna enkät på uppdrag av Sjöfartens PraktikKvarnen som en del av min undersökning i mitt examensarbete: Den handledda fartygspraktikens kvalitet och nuläge ur däcksbefälsstuderandes perspektiv.

Syftet med enkäten är att kartlägga hur sjöfartsstuderande upplever den handledda fartygspraktiken och denna väg finns utvecklingsbara delområden i den handledda fartygspraktiken. Enkäten behandlar den handledda fartygspraktikens innehåll, den handledning du har fått och din egen motivation samt inställning till den handledda fartygspraktiken.

Vänligen beakta era erfarenheter från fartygspraktiken som en helhet, när ni besvara enkäten. Fundera generellt på hur olika fartygmiljöer har främjat din inläring och hurdan bild du har om denna helhet.

OBS! Besvara inte enkäten ifall du endast gjort vaktmanspraktik och ingen styrmanspraktik!

Dina svar i denna enkät är anonyma.

Tack i förväg

Kalle Lampinen

Sjökaptens studerande, Xamk

1. Din studieinriktning *

- Sjökapten, Yrkehögskolan
 Vaktstyrman, Andra stadiet

2. Din erfarenhet mät i sjödagar *

ifall du inte vet exakta antalet, välj det alternativet som är närmast rätt

- 60-160
 161-260
 261-360

**3. Välj på följande påståenden det lämpligaste alternativet, som motsvarar din åsikt.
Om möjligt undvik neutrala svar.**

	Helt av samma åsikt	Någorunda av samma åsikt	Varken av samma åsikt eller av annan åsikt	Någorunda av annan åsikt	Helt av annan åsikt
Jag har bekantat mig med de tillämpliga delarna av STCWkonventionen och vet vilka behörighetsnivåer utbildningen strävar till	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De handledda fartygspraktikperioderna jag har gjort har upprätthållit eller ökat min studiemotivation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag tycker att handledda fartygspraktiken har förbättrat mina professionella färdigheter.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Praktik miljön har huvudsakligen varit uppmuntrande och har inspirerat mig att lära mig nytt samt att utveckla mig själv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag har fått ändamålsenlig respons för mina prestationer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mina arbetsuppgifter har varit utmanade och utvecklande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mina arbetsuppgifter har varit i linje med eftersträvade behörighetsbrev	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Min attityd gentemot handled fartygspraktik är positiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag har en vilja att utvecklas i den studerade sysslan och anser mig själv vara målmedveten i det	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Min allmänna bild om handledd fartygspraktik är positiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Den handled fartygspraktik jag gjort på finska handelsfartyg har enligt mig varit högklassig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olika fartygmiljöer och tillvägagångssätt har stöt varandra i min inläring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Min kompetensnivå och erfarenhet har beaktats i början av mina praktik perioder och praktiska ämnen har planerats i enlighet därmed	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Min attityd gentemot sjöfartyrket har hållits positiv eller har vuxit under handledda praktikperioder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Min roll i handledda praktiken har varit klar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag har burit ansvar över mitt eget lärande och strävat att ta fasta på inläringstillfällen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Min handledning under handledda praktikperioderna har varit högklassigt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag har fått tillräckligt med handledning under praktikperioderna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Den handledda fartygspraktiken i Finland är på en god nivå och den ger de lärdomar och erfarenheter som jag tror jag kommer att behöva i framtida däcksbefäls arbetsuppgifter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag tror jag kommer att uppnå kraven för vaktstyrmans behörigheten och uppnå en tillräcklig kunskapsnivå efter att jag fullgjort den handledda fartygspraktik helheten (360 sjödagar)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Nästa delen kartläggas dina erfarenheter och undervisning delområden under handledda praktik perioderna. Välja den bästa alternativ baserat på dina erfarenheter från varje delområden.

	Rikligt	Tillräckligt	Nöjaktigt	Lite	Inget alls
Fartygens styrsystem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grunderna i sjömanskap	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fartygets förtöjnings-, ankrings- och hamnoperationer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Brand- och livräddningsutrustning samt grunderna i användningen av dem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fartygens olika system och utrustning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lasthantering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bryggarbete och vakthållning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inblick i fartygsmaskiner och maskineri	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Nästa delen kartläggas dina erfarenheter och undervisning av vakthållning och navigering under handledda praktik perioderna. Välja den bästa alternativ baserat på dina erfarenheter från varje delområden.

	Rikligt	Tillräckligt	Nöjaktigt	Lite	Inget alls
Ruttplanering och uppgifter relaterade till det	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Användning av elektroniska navigationsinstrument	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Användning av radarn, ARPA och Ecdis samt användning av radarn till undvikande av kollision	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Användning av framdrivningsmaskineriet och styrsystem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vaktchefens vakrutiner och förverkligande av åtgärder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förverkligande/demonstrering av styråtgärder vid "man över bord"-situation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Åtgärder vid omedelbar fara (brand, kollision, m.m.) och åtgärder efter faran	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Åtgärder vid felsituationer i huvudinstrument och utrustning/system (navigations- och styrsystem, huvudmaskiner, m.m.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Användning av radioutrustning samt givande av visuella och ljudsignaler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Säkerhets och alarmsystems övervakning samt interna kommunikationssystem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>