

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma

Ilkka Suortti

OPISKELIJOIDEN HENKILÖKOHTAINEN VALMISTAUTUMINEN OHJAT-
TUUN HARJOITTELUUN

Opinnäytetyö 2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merikapteeni

SUORTTI, ILKKA Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun

Opinnäytetyö 53 sivua + 4 liitesivua

Työn ohjaaja Yliopettaja, Tapani Salmenhaara

Toimeksiantaja Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

Kesäkuu 2012

Avainsanat harjoittelu, koulutus, merenkulku, perämiehet, STCW - yleissopimus, valmistautuminen

Opinnäytetyössä tutkittiin Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merikapteeniopiskelijoiden henkilökohtaista valmistautumista ohjattuun harjoitteluun.

Kohderyhmäksi valittiin Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelijat, jotka olivat käyneet vahtiperämiesharjoittelussa. Työn tarkoituksena oli tutkia opiskelijoita, minkä johdosta työstä rajattiin pois ohjatun harjoittelun muut osapuolet.

Työn aineisto kerättiin käyttämällä kyselylomaketta, jossa opiskelijoita pyydettiin vastaamaan numeerisiin ja kirjallisiin kysymyksiin. Työn teoreettisen taustan muodostaa STCW -yleissopimus, jonka säädöksiin ja suosituksiin perusteella harjoittelujärjestelmä on luotu. Työssä on käytetty tukevana teoriana myös aikaisempia tutkimuksia ohjatusta harjoittelusta.

Tutkimusongelmiin saatiin vastauksia, joista voidaan päätellä, että Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merikapteeniopiskelijoilla on puutteita harjoitteluun valmistumisessaan. Opiskelijat pitävät vaikeana ohjattuun harjoitteluun valmistautumista, koska harjoittelu suoritetaan lähes poikkeuksetta työsuhteessa. Tämän lisäksi opiskelijoilla on vähän tietoa ohjattuun harjoitteluun liittyvästä ohjeistuksesta ja kokevat ohjatun harjoittelun perehdytyksen puutteelliseksi. Harjoittelun osapuolien välillä on vain vähän yhteistyötä ja kommunikaatioita.

Opiskelijoiden tulisi saada enemmän tietoa ohjatusta harjoittelusta. Harjoittelun suorittamista voisi tehostaa luomalla harjoittelijoille valmiita keinoja, miten harjoittelua voisi laivalla suorittaa työn ohessa. Opiskelijat tarvitset enemmän tukea vahtiperämiesharjoittelun yhteydessä.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Maritime Technology

SUORTTI, ILKKA

The Personal Preparation of Maritime Students for Guided Training

Bachelor's Thesis

53 pages + 4 pages of appendices

Supervisor

Principal Lecturer, Tapani Salmenhaara

Commissioned by

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

June 2012

Key words

training, mate, education, STCW, preparation

The topic of this thesis was the personal preparation of the maritime captain students for guided training onboard. A group of maritime students who had participated in training on board was selected as research group from Kymenlaakso University of Applied Sciences.

The aim of this study was to explore only students' viewpoint and that is why other participants in training process were ignored. In this study, the data was collected by means of numerical and literal questioning formats. The theoretical background of this study consists of STCW which is the source of all directions and recommendations whenever there is a process of planning a training system for maritime students. Also other relevant reports concerning guided training have been utilized to reaffirm the results and conclusions.

On the basis of this study, answers were found to some relevant questions. The students seem to have troubles when preparing themselves for their training. The students feel their personal preparative work difficult because almost all training is done during employment. In addition, maritime students think that they have merely little knowledge concerning the directions of guided training and they feel that they do not receive enough guidance for their training. There seems to be a lack of cooperation between the different official participants in the training process.

Maritime students should get more information concerning guided training. The training period done during employment could be intensified by readymade learning tools, which could help the students use the limited time more efficiently. The students also need more support during guided training.

TERMIT JA LYHENTEET

BRM (Bridge Resource Management) tarkoittaa johtamista operatiivisissa olosuhteissa aluksen komentosillalla.

GOC (General Operator's Certificate) on yleinen radioasemanhoitajan todistus.

EMSA (European Maritime Safety Agency) on merenkulkualan EU-tason turvallisuusvirasto Lissabonissa.

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

IMO (International Maritime Organization) on kansainvälinen merenkulkujärjestö, jonka tavoitteena on kansainvälisen merenkulun turvallisuuden kehittäminen ja merien saastumisen ehkäiseminen.

ISF (International Shipping Federation) on kansainvälisen merenkulkualan työntekijäjärjestö

Likert on kyselylomakkeissa käytettävä vastausasteikko.

MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) on kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman meren (ja muun ympäristön) pilaantumisen ehkäisemiseksi.

Moodle on Kymenlaakson ammattikorkeakoulun oppimisympäristö verkossa.

SOLAS (Safety of Life at Sea) on IMO-säännös ihmishengen turvaamiseksi merellä.

STCW -yleissopimus (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) on kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus.

SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) on nelikenttämenetelmä, jota käytetään strategian laatimisessa sekä oppimisen tai ongelmien tunnistamisessa, arvioinnissa ja kehittämisessä.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

TERMIT JA LYHENTEET

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	3
1 JOHDANTO	8
2 AIKAISEMMAT SUOMALAISET TUTKIMUKSET	10
2.1 Merikapteenityö Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa	10
2.2 Merenkulun ohjatun harjoittelun toteutus ja laatujärjestelmien toimivuus	11
2.3 Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet	14
2.4 Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulunkoulutuksen sisältöön tulevaisuudessa.	15
3 VAHTIPERÄMIESHARJOITTELUA KOSKEVAT SÄÄDÖKSET	16
3.1 STCW–yleissopimus	16
3.2 STCW–yleissopimuksen vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön	16
3.3 Vahtiperämiehen pätevyysvaatimus	17
4 OHJATUN HARJOITTELUN TOTEUTUS KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULUSSA	18
4.1 Merikapteenikoulutuksen ohjattu peruslaivaharjoittelu	19
4.2 Merikapteenikoulutuksen ohjattu laivaharjoittelu	19
4.3 Ohjatun harjoittelun seurantakirja	20
4.4 Harjoittelua tukeva kirjallinen ohjeistus	20
4.5 Harjoittelua ohjaava henkilöstö	21
4.5.1 Oppilaitoksen harjoitteluvastaava	21
4.5.2 Aluksen harjoitteluvastaava	22
4.5.3 Harjoittelun ohjaajat aluksella	22
4.5.4 Opiskelija	23
4.5.5 Varustamon yhteyshenkilö	23

5	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	23
5.1	Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus	23
5.2	Tutkimuksen käsitteet	24
5.3	Tutkimuksen pääongelma ja alaongelmat	25
5.4	Tutkimusmenetelmät ja aineiston kerääminen	26
5.5	Kyselylomakkeen rakenne	27
5.5.1	A Vastaajan taustatiedot	28
5.5.2	B Harjoittelukirjan tuntemus	28
5.5.3	C Harjoittelua ohjaavan henkilöstön tuntemus	28
5.5.4	D Henkilökohtainen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun valmistautuminen	28
5.5.5	E Ohjatun vahtiperämiesharjoittelun jälkeinen valmistautumisen arviointi	29
5.5.6	Kymenlaakson ammattikorkeakoulun ohjatun vahtiperämiesharjoittelun vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat	29
6	TUTKIMUKSEN TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET	29
6.1	A Koehenkilöstön kuvaus	29
6.2	B Harjoittelukirjan tuntemus	30
6.2.1	Navigaatio	30
6.2.2	Merikuljetustekniikka	31
6.2.3	Merimiestaito ja johtaminen	33
6.2.4	Harjoittelukirjan ohjeistus ja täyttäminen	34
6.3	C Harjoittelua ohjaavan henkilöstön tuntemus	36
6.4	D Henkilökohtainen harjoitteluun valmistautuminen	38
6.4.1	D1. Mitä kurssimateriaaleja ja oppaita olet kerrannut ennen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun lähtöä?	39
6.4.2	D2. Mitä ohjattua vahtiperämiesharjoittelua koskevaa ohjeistusta olet kerrannut?	39
6.4.3	D3. Minkälaisia esitietoja olet hankkinut aluksesta ja varustamosta ennen ohjattua vahtiperämiesharjoittelua?	39
6.4.4	D4. Miten olet suunnitellut harjoittelusi kulkua vahtiperämiehen seurantakirjaa apuna käyttäen?	40

6.4.5	D5. Minkälaisia merenkulkuun liittyviä kirjoja tai oppaita olet ottanut mukaan ohjatulle vahtiperämiesharjoittelujaksoille?	40
6.4.6	D6. Mitä laivatyöhön tarvittavia asiakirjoja olet tarkistanut ennen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun siirtymistä?	41
6.5	E Ohjatun vahtiperämiesharjoittelun jälkeinen valmistautumisen arviointi	41
6.5.1	E1. Kuinka valmistautumisesi on edesauttanut yhteistyötä aluksen harjoitteluvastaavan ja aluksen ohjaajien kanssa?	41
6.5.2	E2. Minkälaisia puutteita olet huomannut ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun valmistautumisessasi?	42
6.5.3	E3. Miten sinua on perehdytetty ohjattua vahtiperämiesharjoittelujaksoa varten ja onko se ollut riittävää?	42
6.5.4	E4-E7 Harjoittelun arviointia	43
6.6	F Kymenlaakson ammattikorkeakoulun ohjatun vahtiperämiesharjoittelun vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat	45
6.6.1	F1. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun vahvuuksia	45
6.6.2	F2. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun heikkouksia.	46
6.6.3	F3. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun mahdollisuuksia.	47
6.6.4	F4. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun uhkia.	47
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINNAT	47
7.1	Onko opiskelijoiden harjoittelukirjaan ja koulun antamaan ohjeistukseen tukeutuva valmistautuminen riittävää onnistuneen ja hyvän harjoittelujakson aikaan saamiseksi?	48
7.2	Pohdintaa tutkimuksen alaongelmista	48
7.3	Tutkimusprosessin arviointia	49
7.4	Jatkotutkimusmahdollisuudet ja ohjatun harjoittelun toteutuksen kehittämisideoita	50
	LÄHTEET	52
	LIITTEET	54
	Liite 1 Kyselylomake	54

1 JOHDANTO

Hyvän merimiestaidon saavuttaminen on kovan työn takana nykypäivänä, koska merenkulkuala muuttuu vaatimuksineen koko ajan. Hyvän merimiestaidon rakentamiseksi tarvitsemme vahvaa merenkulun kulttuuria, kokeneita miehistön ja päällystön jäseniä, osaavia opettajia ja laivoja, joissa voi harjoitella. Toimivan koneiston lisäksi tarvitsemme motivoituneita ja merille haluavia opiskelijoita, jotka kasvatetaan merenkulun ammattiin. (Aki Heinon Potkur-blogi.)

Opiskelun alkuvaihe, ensimmäiset vuodet koulussa ja harjoittelussa voivat olla kriittisiä oikeanlaisen motivaation ylläpitämiseksi tai jopa sen kehittämiseksi. Oikeanlaisella koulutuksella ja ohjauksella voi olla tärkeä rooli Suomen merihenkilöstön tulevaisuuden turvaamisessa. Alalla on odotettavissa pulaa pätevistä suomalaisista merenkulkijoista. (Anttila & Salmenhaara, 2011, 101)

Merenkulun koulutus ammattikorkeakouluissa alkoi vuonna 1992 160 opintoviikon laajuisena tutkintona, joka sisälsi myös alikonemestarin koulutuksen (Hahtonen & Järvenranta s. 12). Nykyiset vaatimukset merikapteenin tutkinnolle on asettanut STCW -yleissopimus, joka astui voimaan kansainvälisesti 1.2.1997. Koulutuksen, joka on alkanut 1.8.1998 jälkeen, on täytettävä yleissopimuksen vähimmäisvaatimukset koulutuksesta ja harjoittelusta. (Hahtonen & Järvenranta, 2000, 13.)

Yksi osa ammattikorkeakoulussa suoritettavasta merikapteenin tutkinnosta on harjoittelu, jolla vahvistetaan ja syvennetään opiskelijan koulussa oppimaan teoriataustaa. Opiskelun aikana suoritettu ohjattu harjoittelu on kuitenkin pieni osa siitä työkokemuksesta, jota vaaditaan todellisen ammattitaidon saavuttamiseksi, vaikka opiskelija usein saakin vahtiperämiehen pätevyyden kouluvuosiensa aikana. Todellinen ammattitaito hankitaan työssä, jolle pohjan luo koulutus ja harjoittelu.

Tämän vuoksi harjoittelun onnistumisella on mahdollisesti suuri merkitys aloittelevan merenkulkijan uran alkuvaiheessa. Onnistunut harjoittelujakso voi parantaa opiskelijan taitoja ja itseluottamusta, voi lisätä innostusta alaa kohtaan ja motivoida opinnoissa. Harjoittelujaksoilla on monia muitakin tärkeitä ulottuvuuksia, jotka edesauttavat opiskelijan ammatillista urakehitystä. Harjoittelujaksoilla luodaan suhteita tuleviin kollegoihin ja työnantajiin, jotka ovat suosittlemassa varustamoille uusia työntekijöitä. Harjoittelujakson onnistumisella on mahdollisesti suuri merkitys myös opiskelijan

koululle, josta innostuneet ja motivoituneet opiskelijat valmistuvat ajoissa, ja työntekijöille, jotka saavat varustamoihin uusia parempia työntekijöitä.

Tästä näkökulmasta tarkasteltuna onkin mielenkiintoista, että vastikään tehdyssä merikapteenikoulutuksen haasteita koskeneessa selvityksessä havaittiin, että merikapteenikoulutuksen suurimpia ongelmakohtia ovat juuri merikokemuksen vähäisyys ja alusharjoittelu (Riekkinen 2010, 39).

Riekkisen tutkimustuloksia tukee Rauman merenkulun koulutuksen 130-vuotisjuhlassa vuonna 2010 puhuneen Suomen Satamaliiton toimitusjohtajan Markku Myllyn käsitykset. Hänen mukaansa merikapteenin tutkintonimike ei vastaa opiskelijan työnkuvaa, koska pätevyysvaatimukset ovat tutkintovaatimuksia paljon tiukemmat. Hän painottaa, että koulutusta olisi muutettava mahdollisimman pian vastaamaan pätevyysvaatimuksia, lisäämällä vaadittavaa kouluaikaista merikokemusta ja kehittämällä STCW -yleissopimuksen mukaista alusharjoittelua.

Alusharjoittelu on tärkein osa merikapteenin koulutusta. Riku Anttilan ja Tapani Salmenhaaran selvityksessä Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet tulee kuitenkin ilmi, että koulutuksessa on paljon kehittämisen kohteita, varsinkin ohjatun harjoittelun saralla. Samanlaisia tuloksia on saatu myös aikaisemmista selvityksistä ja tutkimuksista, joita tässäkin työssä esitellään ja käytetään vertailukohtana työn tuloksille.

Tässä työssä selvitetään opiskelijoiden harjoittelukirjaan ja koulun antamaan ohjeistukseen tukeutuvan valmistautumisen riittävyttä onnistuneen ja hyvän harjoittelujakson aikaan saamiseksi, opiskelijan tietoutta STCW -yleissopimuksen asettamista vaatimuksista vahtiperämiesharjoittelun ja vahtiperämiespätevyyden saamisen osalta ja opiskelijan muita huomioon ottamiaan henkilökohtaisen valmistautumisen kannalta tärkeitä asioita ennen ja jälkeen harjoittelujakson.

2 AIKAISEMMAT SUOMALAISET TUTKIMUKSET

Tässä luvussa eritellään suomalaisia merenkulun tutkimuksia, joissa on käsitelty merenkulun koulutusta ja harjoittelua. Ohjattuun harjoitteluun valmistautumisesta ei suoria tutkimuksia ole, mutta seuraavissa tutkimuksissa tulee esille ongelmia ja ratkaisuehdotuksia, jotka tukevat tämän työn viitekehystä.

2.1 Merikapteenityö Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa

Hahtosen ja Järvenrannan merikapteenityön tutkimusosiossa käsitellään ammattikorkeakoulujen harjoittelun tilaa vuonna 2000. Aineistoa on saatu tekemällä kyselyitä ja haastatteluita oppilaitoksille, oppilaille sekä varustamojen ja laivojen päällystölle. Kyselyihin vastasi 33 laivojen päällystön jäsentä ja 61 Satakunnan ja Kymenlaakson ammattikorkeakoulujen opiskelijaa. Haastatteluja tehtiin yhteensä seitsemän kappaletta, joista neljä kohdistettiin varustamojen edustajille, kaksi ammattikorkeakoulujen edustajille ja yksi opetusministeriön edustajalle. Seuraavissa kappaleissa käsitellään työn tuloksien synnyttämiä Hahtosen ja Järvenrannan parannusehdotuksia.

Hahtonen ja Järvenranta pitävät yhtenä tärkeimmistä yleisen tietotason parantamista, jolla tarkoitetaan säädösperustan tuntemista ja harjoittelun ohjeistuksen kehittämistä, jotta harjoittelu vastaisi paremmin STCW -yleissopimuksen vaatimuksia. Ohjatun harjoittelun osapuolien tulisi tietää tehtävät, vastuut ja velvoitteet harjoittelusta paremmin ja tulisi olla selkeät ohjeet harjoittelun toteuttamiseksi. Ohjeistuksessa tulisi olla perustietoja koulutuksesta, suoritetuista opinnoista, edellisistä harjoittelupaikoista, harjoittelun tavoitteista ja suositeltavista tehtävistä. He myös korostavat opiskelijoiden omaa vastuuta oppimisestaan. (Hahtonen & Järvenranta, 2000, 65.)

Harjoittelujärjestelmän, tavoitteiden ja tehtäväalueiden tulisi olla paremmin opiskelijoiden tiedossa ja niiden pitäisi perustua suoritettuihin teoriaopintoihin. Opiskelijan pitäisi antaa enemmän näyttöä osaamisestaan, ja harjoittelukirjan merkitystä ja käyttötarkoitusta olisi selvennettävä opiskelijoille. (Hahtonen & Järvenranta, 2000, 65.)

Edellä mainitussa kappaleessa ehdotetut parannusehdotukset ovat tämän työn kannalta tärkeitä, koska yksi tämän tutkimuksen tavoitteista on saada vastauksia juuri näihin ongelmiin.

Harjoitteluun liittyvistä seikoista tulisi laivoille koota opas henkilöstön ja harjoittelijan käytettäväksi ja harjoittelukirjan tulisi olla englannin- ja suomenkielinen. Ammatti- korkeakoulujen tulisi käyttää samanlaista kirjaa. Harjoittelua tulisi järjestää siltatehtävissä 2. vuoden opintojen jälkeen ja harjoittelujaksojen pitämistä lukukauden keskellä voisi harkita. Yhteistyötä oppilaitosten välillä tulisi lisätä laivojen harjoittelupaikkojen käytön tehostamiseksi. (Hahtonen & Järvenranta, 2000, 66.)

Harjoittelijoille pitäisi maksaa jonkinlaista korvausta tehdystä työstä ja harjoittelujärjestelmää tulisi kehittää siihen suuntaan, että varustamot olisivat sitoutuneita harjoitteluun käytännön tasolla ja tukisivat sitä myös taloudellisesti (Hahtonen & Järvenranta, 2000, 66).

2.2 Merenkulun ohjatun harjoittelun toteutus ja laatu järjestelmien toimivuus

Huomioon ottaen harjoittelun merkityksen ammattiin kasvamisessa on varsin mielenkiintoista ja valitettavaa, kuinka paljon merenkulkualan harjoitteluun liittyvissä tutkimuksissa on havaittu harjoitteluun liittyviä pulmia. Opetushallituksen julkaisemassa Markku Karkaman (2002) työstämässä selvityksessä ohjatun harjoittelun merkittävimmiksi epäkohdiksi listattiin 1) palautejärjestelmän puutteellisuus, 2) laadunhallinnan paikoittainen vaillinaisuus ja dokumentoimattomuus, 3) harjoittelun laadun epätaisuus, 4) koulutusyksiköiden rajalliset mahdollisuudet valvoa ja ohjata harjoittelun laatua aluksilla. Aineisto on koottu kolmen merenkulkualan ammattiopiston ja kolmen ammattikorkeakoulun harjoitteluvastaavien yhteensä viiden henkilön haastatteluista, opiskelijakyselyistä, joista on saatu 81 kyselyvastausta, 14 opiskelijaryhmän (165 opiskelijaa) haastatteluista, laivojen harjoitteluvastaavien 54 kyselyvastauksesta ja laatuasiakirjoista ja muista harjoitteluun liittyvistä dokumenteista.

Seuraavissa kappaleissa on käydään läpi tutkimuksen tulosten pääkohdat vastaajaryhmien mukaan. Viimeisessä kahdessa kappaleessa tuodaan esille aiheet, jotka ovat jokaisen vastaajaryhmän mukaan yhteneväisiä ja aiheet, jotka koskevat harjoittelun dokumentointia.

Opiskelijoilla oli hankaluuksia sopeutua laivakulttuuriin ja suuri osa opiskelijoista ei ollut saanut riittävää ohjeistusta oman oppimisvastuun ottamiseen. Kansiosaston harjoittelussa suurimmiksi ongelmakohdiksi merikapteeniopiskelijoiden näkökulmasta muodostuivat lastinkäsittely, viestitys, hädänalaisen avustaminen ja hätätilannetoimin-

taan liittyvät osaamisalueet koettiin jokseenkin ongelmallisiksi. Opiskelijat kokivat opetuksen tason puutteelliseksi viestityksen ja lastinkäsittelyn osaamisalueilla, hädänalaisen avustamisen, ja englanninkielen osaamisalueilla. Opiskelijoiden saama ohjaus oli ollut puutteellista niin ikään hätätilannetoimintojen osalta. Suurimmaksi haasteeksi opiskelijat olivat kokeneet lastinkäsittelyn. Lähes puolet opiskelijoista ei ollut saanut ohjeistusta oppimisvastuun ottamisesta. Puolet opiskelijoista oli antanut palautetta ohjatun harjoittelun laadusta kouluille, vaikka koulut eivät anna heille neuvoja palautteen antamisesta. Kymmenesosa opiskelijoista oli saanut tietoa annetusta palautteesta, ja heillä ei ole mielestään vaikuttamismahdollisuutta harjoittelun kehittämiseksi. Keskimääräinen harjoittelijoiden mielipide oli, että harjoittelussa keskitytään harjoittelun kannalta vääriin asioihin, kuten kunnossapitotehtäviin. Opiskelijoiden mielestä harjoittelun ohjauksessa on suuria eroja, ja tehokkaimpina he pitivät laivojen harjoitteluohjaajia ja tehottomimpina koulutusyksiköiden ohjaajia. Alle neljänneksen mielestä järjestelmä oli parantunut vuosien 1998–2000 aikana edes jonkin verran. (Karkama 2002, 99–105.)

Koulutusyksiköiden harjoitteluvastaavien mielestä eri osaamisalueiden harjoittelussa ei esiinny mainittavampia puutteita paitsi, jos opiskelija jättää kokematta kokonaisen alustyyppin. Harjoitteluvastaavien mukaan opiskelijoille oli korostettu ennen harjoitteluun lähtöä, että tulee ottaa vastuuta omasta oppimisestaan harjoittelussa ja että omalla käyttäytymisellä on suuri merkitys esimerkiksi työllistymiselle. Koululaivoilla voidaan taata riittävä opetuksen taso, samalla voidaan arvioida osaamista ja järjestää näyttöjä. Koululaivoilla ei voi kuitenkaan harjoitella lastitoimintoja. Vuosina 1998–2000 harjoittelujärjestelmä on muuttunut paremmaksi, muutosvastarinta on lieventynyt, korvauksista on sovittu ja harjoittelijat ovat edistäneet omalla toiminnallaan harjoittelujärjestelmää. Harjoittelijoiden asema on parantunut ammatillisesti ja työllisyyden osalta. Näytöt ja merenkulkualan opettajien työelämäjaksot auttavat harjoittelun kehittämisessä. Yhdelläkään koulutusyksiköllä ei ollut dokumentoituja harjoittelujärjestelmän kehittämisenäkemyksiä tai -suunnitelmia. Harjoitteluvastaavilla oli kuitenkin näkemyksiä ja preferenssejä joidenkin asioiden kehittymisestä ja kehittämisestä. (Karkama 2002, 99–105.)

Harjoittelijoita perehdytetään työsuojelu- ja työturvallisuusasioihin jatkuvasti ja noin puolet ilmoitti harjoittelijoiden saavan kirjallista materiaalia samassa yhteydessä. Aluksien harjoitteluvastaavien mukaan hätätilannetoimintaan ja englannin kieleen liit-

tyvät osaamisalueet olivat ongelmallisimpia. Opiskelijat yleisen mielipiteen perusteella saavat työskennellä osassa töistä yksin, mutta vaarallisten aineiden kanssa he eivät saa työskennellä. Harjoitteluvastaavien palkkiojärjestelmää pidettiin hyvänä uudistuksena; jotkut vastaajista pitivät palkkiotasoa liian alhaisena ja palkkio ei välttämättä kohdistu oikeille henkilöille. Puolet vastaajista ilmoitti laivojen aikataulujen haittaavan harjoittelun toteuttamista. Suurin osa vastanneista kertoi, että normaalilla työmäärällä ei ole vaikutusta harjoittelijoiden ohjaamisessa. Puolet vastaajista ilmoitti harjoittelujärjestelmän parantuneen jonkin verran vuosien 1998–2000 aikana, toisen puolen mielestä järjestelmä oli polkenut paikallaan. Laivojen harjoitteluvastaavat toivoivat harjoittelijoiden ennakkotietojen ja -taitojen kehittämistä pitemmälle, ennen kuin heidät päästetään laivoille harjoitteluun. (Karkama 2002, 99–105.)

Edellä mainituissa opiskelijoiden ja harjoitteluvastaavien esittämissä parannusehdotuksissa tuotiin esille tämän työn kannalta tärkeitä asioita, kuten harjoittelun tarkoituksenmukaisempi ohjeistus, toteutustapa, harjoittelua koskeva tiedotus ja laivojen ohjeistus harjoitteluun liittyvissä asioissa. Jokaisessa parannusehdotuksessa on keskiössä opiskelija, joka voi omalla toiminnallaan eliminoida ongelmia näissä asioissa. Jokaisessa kohdassa ongelmana näyttäisi olevan epätietoisuus ohjeistuksen sisällöstä ja harjoittelun luonteesta. Osittainen korjaus näihin ongelmiin voitaisiin saada opiskelijan oikeanlaisella valmistautumisella ohjattuun harjoitteluun. Tällöin opiskelija itse olisi ikään kuin asiantuntija ohjatun harjoittelun monimuotoisessa kulussa ja näin voisi selkeyttää harjoittelun luonteen laivaväelle, jonka tämän jälkeen olisi helpompi ohjata itse harjoittelijaa tavoitteiden saavuttamiseksi.

Ohjatun harjoittelun arviointi ja siitä annettu palaute perustuvat pääasiassa harjoittelukirjaan ja sen periaatteessa mahdollistamiin projektitöihin, opiskelijoiden erillisiin harjoitteluraportteihin sekä harjoitteluvastaavien täyttämiin harjoittelutodistuksiin. Harjoittelukirjan perusteella ei voida arvioida tapaa, jolla asiat on käyty läpi, eikä tasoa, jonka harjoittelija on saavuttanut. (Karkama 2002, 99–105.)

Aluksilla täytettävät harjoittelutodistukset sisältävät niukasti tietoa harjoittelijasta ja hänen menestymisestään laivalla. On myös luotu ohjatun harjoittelun ohjausryhmiä, on tehty laivakäyntejä ja otettu yhteyksiä laivaan. Koulutusyksiköt reagoivat kyseisiin todistuksiin lähinnä ääritapauksissa. Ohjattua harjoittelua kouluissa vuosien 1998–2000 aikana on käsitelty vähän ja pääpaino on ollut kollegiaalisella keskustelulla ja

kehittämällä. Varustamon yhteyshenkilön ja koulutusyksiköiden kesken harjoittelun kehittäminen oli vähäistä, eikä toimenpiteistä ollut pidetty kirjaa. (Karkama 2002, 99–105.) Tutkimuksen tuloksiin on myös viitattu tämän työn tuloksien yhteydessä.

2.3 Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet

Riku Anttilan ja Tapani Salmenhaaran selvityksessä ”Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet” 2010 on kattavasti käyty läpi Suomen merenkulkualan tämänhetkistä tilaa. Selvityksessä käy ilmi mihin suuntaan suomalainen merenkulun koulutus on kehittynyt ja minkälaisia ongelmia ja haasteita sillä on edessään. Aineiston keräämisessä on käytetty Balanced Score Card- ja SWOT-malleja. Työn aineisto on koottu haastatteleamalla noin 60 henkilöä, jotka edustivat koulutuksen järjestäjien tai opetustoimen edustajia, varustamoelinkeinoja, alan työmarkkinajärjestöjä, opetus- ja merenkulkuhallintoa sekä satunnaisesti muita sidosryhmiä (Anttila & Salmenhaara, 2011, 13). Tämän työn seuraavissa kappaleissa tarkastellaan selvitystyössä ilmenneitä ohjatun harjoittelun ja koulutuksen kannalta keskeisiä tuloksia ja johtopäätöksiä.

Alan teknisen kehityksen vuoksi kouluttajien osaaminen ei vastaa tarpeita ja opetuksen laatu kärsii. Tämä vaikuttaa opiskelijoihin motivaation laskuna, joka johtaa opiskelun keskeytykseen (13 % – 5 %). Tulevaisuudessa opiskelijakato on todennäköistä ja pätevien opettajien saanti on vaikeaa. Yhteistyötä on liian vähän oppilaitosten ja varustamoiden välillä, mikä johtaa tietämättömyyteen toisten tekemisistä. Koulutuksen ja työelämän on vahvistettava yhteyttä. (Anttila & Salmenhaara, 2011, 93–95.)

Harjoittelupaikkoja on saatava lisää laivoille ja työvoimaa tulisi rekrytoida jo opiskelujen alkuvaiheessa. Yhteys työelämään varmistaisi alalla ja varustamossa pysymisen. Harjoittelupalkasta on annettu suositus, mutta koulujen tulisi vaatia harjoittelua riittävästi. Keskusteluissa todettiin, että harjoittelusta saatava palkka lisäisi mielekkyyttä harjoittelua kohtaan. Osapuolten yhteinen suunnitelma olisi varustamojen mieleen. Tähän liittyy mm. laadunvarmistus, simulaattorikoulutuksen lisääminen, koulualusten mahdollisimman tehokas käyttö opetuksessa ja opetussuunnitelmien uudistaminen elinkeinoelämän tarpeisiin. (Anttila & Salmenhaara, 2011, 96.)

Varustamot ja sidosryhmät tulisi saada aktiivisemmin mukaan merenkulkijoiden koulutukseen ja koulutuksen kehittämistoimintaan. Kolmikantayhteistyön, opetussuunnitelmien kehitystyön, työssä oppimisen ja näyttöjen avulla koulutuksen laatu ja työelämäyhteys vahvistuu. (Anttila & Salmenhaara, 2011, 130.)”Ohjatun harjoittelun in-

tegrointi osaksi koulutusta perustuu siihen, että työnantaja sitoutuu osallistumaan opiskelijan ohjaukseen STCW–yleissopimuksen periaattein (Anttila & Salmenhaara, 2011, 130).”

2.4 Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulunkoulutuksen sisältöön tulevaisuudessa.

Johanna Hämäläisen opinnäytetyössä ”Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulun koulutuksen sisältöön tulevaisuudessa” (2012) on tutkittu laajasti merenkulun eri sektorien tulevaisuuden trendejä ja niiden mahdollisia vaikutuksia merenkulun tilaan ja koulutuksen sisältöön. Seuraavissa kappaleissa tuon esille poimintoja tutkijan johtopäätöksistä.

Suomalainen merenkulun osaaminen tulevaisuudessa perustuu koulutuksen ajantasaiseen sisältöön. Hämäläisen mielestä merenkulun koulutuksen kehittymistä hidastavat talous, koulutusrakenne, koulutuslaitosten määrä sekä opetuksen ja oppimisen laatu. (Hämäläinen, 2012 87–86.)

Hämäläisen mukaan kansainvälisestikin on havaittavissa merenkulun eri sektorien yhteistyö- ja verkostoitumistarpeet. Hän peräänkuuluttaa oppilaitosten pysymistä eri sektorien yhteistyöhankkeissa. Tätä kautta merenkulun uusimmat trendit siirtyisivät mahdollisimman nopeasti opiskelijoiden hyödyksi. (Hämäläinen, 2012, 87.)

Tulevaisuudessa ohjattu harjoittelu ei vähennä merkitystään. Tämän vuoksi Hämäläisen mielestä olisi tärkeää saada ohjattu harjoittelu paremmin muun opetuksen yhteyteen esimerkiksi modernien opetusmetodien avulla. Hän haluaa myös merenkulun sektorien osallistuvan tehokkaammin ohjatun harjoittelun ja muiden käytännön harjoitte-
lujen järjestämiseen. (Hänninen, 2012, 88.)

Hämäläinen arvioi opiskelijapalautteen ja kurssien suosion kertovan pian koulutuksen suunnasta. Oppilaitosten yhteistyöllä voitaisiin hallita informaatiotulvaa, työssä jakamista, kielten osaamisen kouluttamista ja tietoteknisiä sovelluksia. Hämäläisen mukaan opiskelija vie tietonsa työelämään opintojen loputtua, mikä tekee koulutuksen tulevaisuuden tasolla pysymisestä haastavaa. Hänen mielestä koulutuksen sisällön kannalta tulisi korostaa tiedonjanoa sekä tulevaisuussuuntautunutta ja muutoksiin mukautuvaista asennetta. (Hämäläinen, 2012, 89–90.)

3 VAHTIPERÄMIESHARJOITTELUA KOSKEVAT SÄÄDÖKSET

Merenkulun koulutusta ja rakennetta ohjaavat useat kansainväliset sopimukset ja lainsäädäntö. Tässä luvussa keskitytään käsittelemään STCW-yleissopimusta ja sen roolia ammattikorkeakoulun merikapteenikoulutuksessa.

3.1 STCW-yleissopimus

STCW -yleissopimus (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) on solmittu vuonna 1978 ja se on tullut voimaan vuonna 1984. Vuonna 1995 vahvistettiin viimeisin sopimusmalli. Tämän jälkeen sitä on uudistettu useaan kertaan, viimeksi 2010 Manilassa Filippiineillä. Sopimuksen tarkoituksena oli varmistaa, että merenkulun koulutus kaikkialla maailmassa täyttäisi sovitut yhtenäiset minimivaatimukset, joiden avulla voitaisiin luoda yhteinen kaikkia sitova turvallisuuskulttuuri ja -taso. (Anttila & Salmenhaara 2010, 28–31.)

Sopimuksen myötä IMO sai oikeuden varmistaa, että sopimuspuolet ovat saattaneet koulutuksensa vaatimuksien asettamalle tasolle. STCW-yleissopimuksessa vahvistettiin myös vähimmäisvaatimukset laivaväen pätevyyksille. (Anttila & Salmenhaara 2010, 29.)

3.2 STCW-yleissopimuksen vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön

STCW-yleissopimuksen ratifioinnin jälkeen Suomi joutui muuttamaan lainsäädäntöään. Sopimus vaikutti asetukseen ja liikenneministeriön päätökseen aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta. Edellä mainittu asetus ja päätös astuivat voimaan 1.1.1998, ja näitä säännöksiä korvattu uudemmalla lainsäädännöllä viimeksi 2009. Suomen merenkulun koulutukseen STCW-yleissopimus liitteinen (koodi-A ja koodi-B) tuli voimaan 1.8.1998. Tuolloin sopimuksen A-liitettä tuli soveltaa pakollisena ja B-liitettä suositusluonteisena. A-liite sisältää lakisääteisen kehyksen, joka määrittää pakolliset tekniset vaatimukset merenkululle, ja B-liite sisältää opastusta ja ohjeistusta niille, jotka toteuttavat merenkulkijoiden koulutus-, harjoittelu- ja arviointityötä. (Anttila & Salmenhaara 2010, 29.)

STCW-yleissopimuksen julkaisija IMO on antanut sopimukseen liittyviä pakollisia ja suosituksenomaisia säännöstöjä. Euroopan unioni on myös osaltaan vaikuttanut eu-

rooppalaiseen merenkulkuun lisäämällä direktiivejä ja perustamalla turvallisuusviraston European Maritime Safety Agency- (EMSA). (Anttila & Salmenhaara 2010, 29.)

3.3 Vahtiperämiehen pätevyysvaatimus

STCW-koodin A-osassa on määritelty aluksen navigoinnista vastaavan päällystön vahdinpidon pakollisista minimivaatimuksista (A-II/1). Minivaatimukset on jaettu kolmeen osaan: pätevyysstandardit, alusharjoittelu ja rannikkomerenkulku. (STCW, Section A-II/1, 2001, 25–26.) Tämän koodin mukaan on luotu muun muassa Kymenlaakson ammattikorkeakoulun käyttämä ohjatun harjoittelun seurantakirja (ks. luku 4.3).

Vahtiperämiehen pätevyyden vaatimukset perustuvat STCW-yleissopimuksen koodin A-II/1 ja aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annettuun asetukseen (1797/2009). Suomessa pätevyudet myöntää Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi, jonka internet-sivuilta löytyvät eri pätevyyksien vaatimukset. Vahtiperämiehen pätevyyden saamiseksi edellytetään hakijalta 18 vuoden ikää, vahtiperämiehen koulutusta, 12 kuukauden (360 pv) meripalvelua hyväksytyin harjoitteluohjelman mukaisesti tai 36 kk (1080 pv) meripalvelua, joista vähintään 24 kuukautta sellaisen kansainvälisen liikenteen aluksen kansiosastossa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500. Meripalveluun tulee sisältyä vähintään kuusi kuukautta vahdinpitoon liittyviä kansi-päällystön valvonnassa suoritettavia tehtäviä komentosillalla. Kotimaanliikenteeseen rajoitetun vahtiperämiehenkirjan saamisen edellytyksenä ei ole meripalvelu kotimaanliikennettä laajemmassa liikenteessä. Vahtiperämiehenkirja on voimassa 5 vuotta. Merenkulkualan koulutusta antava ammattikorkeakoulu tai oppilaitos kirjoittaa todistuksen vahtiperämiehen koulutuksesta ja ohjatusta harjoittelusta. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi)

4 OHJATUN HARJOITTELUN TOTEUTUS KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULUSSA

Ohjattu harjoittelu on 60 opintopisteen kokonaisuus. Se toteutetaan ohjatusti yhteistyönä opiskelijan, ammattikorkeakoulun ja työelämän välillä. Harjoittelu on sopimuksen alainen kokonaisuus, joka on luotu yhdessä opiskelijan, työnantajan ja ammattikorkeakoulun kanssa. Oppilaitoksen rooli ohjatussa harjoittelussa on monimuotoinen. Sen vastuita ovat harjoittelussa opiskelijan ohjaus ja avustaminen. Harjoittelun ohjaamiseen kuuluu kaikki opiskelijan oppimista edesauttavat toimet harjoittelujaksoilla. Opiskelijaa ohjataan harjoittelua edeltävänä aikana, harjoittelun ollessa käynnissä sekä harjoittelun jälkeen. Ohjattu harjoittelu kuuluu merikapteenitutkinnon opetussuunnitelmaan koulutusohjelman näyttötutkinnon perusteina. Ajallisesti ohjattu harjoittelu tarkoittaa 1600 tuntia opiskelutyötä, jossa yksi opintopiste tarkoittaa 40 tunnin työpanosta. Ohjatun harjoittelujakson vähimmäispituudeksi suositellaan neljää viikkoa. (KyAMK:n internetsivut.)

Ohjattu harjoittelu tai työssä oppiminen ovat käsitteitä, joilla tarkoitetaan enemmän kuin perinteisellä työkokemuksella tai -harjoittelulla. Ohjatussa harjoittelussa tai työssäoppimisessa osa opetussuunnitelman tai koulutusohjelman sisällöistä opitaan työpaikoilla. Oppimistavoitteiden saavuttamisen arvioi oppilaitos, mutta opiskelijalla on ensisijainen vastuu oppimisestaan. Ohjattua harjoittelua seurataan aluksella ohjatun harjoittelun seurantakirjan avulla. Oppilaitos tai yksikkö seuraa niin halutessaan ohjatun harjoittelun seurantakirjan lisäksi oppimista aluksella oppimispäiväkirjan ja harjoitustehtävien avulla. (KyAMK:n internetsivut.)

Kymenlaakson ammattikorkeakoulun ohjatun harjoittelun perustana toimii vahtimiehen ja vahtiperämiehen yleissopimuksen viitoittama toimintokokonaisuuksia käsittelevä teoria ja käytännöt. Tavoitteena ohjatussa harjoittelussa on perehdyttää opiskelija edellä mainittuihin sisältöihin. Ohjatussa harjoittelussa opiskelijalla on vastuu omasta oppimisestaan ja opiskelijalta edellytetään oma-aloitteisuutta. Ohjattu harjoittelu on vahtimiehen ja kansivahtipäällikön koulutuksen osa, joka perustuu muutettuun yleissopimukseen (STCW II/4 ja III/4) ja (STCW II/1 ja III/1). Oppilaitos toimittaa alukselle ja varustamolle ohjatun harjoittelun suosituksen lisäksi koulukohtaisen ohjeen täydentämään toimintaohjesuositusta. Opiskelijan mukana harjoittelussa on oppilai-

toksen harjoitteluohje harjoittelun seurantakirjan yhteydessä tai erikseen. (KyAMK:n internetsivut.)

4.1 Merikapteenikoulutuksen ohjattu peruslaivaharjoittelu

Ohjattu laivaharjoittelu koostuu 60 opintopisteestä ja se on jaoteltu kahteen osaan: ohjattu perusharjoittelu ja ohjattu laivaharjoittelu. Perusharjoittelu koostuu 12 opintopisteestä, jotka suoritetaan ensimmäisenä opiskeluvuotena koulualus Katarinalla ja kauppa-aluksella. Katarina koulualuksella perehdytetään opiskelijat kansi- ja konevahtimiehen työhön koulualuksen henkilökunnan ohjaamana. Ensimmäisen lukuvuoden opintojen, Supportl level (STCW A-II/4), tarkoitus on antaa koulutus vahtimiehen pätevyyden saamiseksi. Yksi vahtimiehen pätevyyden saamisen kriteereistä on 60 päivän hyväksytty peruslaivaharjoittelu. Harjoittelusta osa suoritetaan koulualus Katarinalla ja loput kauppa-aluksella harjoittelusopimuksella ennen toisen lukuvuoden alkua. Harjoittelupäivät tulee toimittaa koululle, missä ne muutetaan opintopisteiksi. (Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opetussuunnitelma.)

4.2 Merikapteenikoulutuksen ohjattu laivaharjoittelu

Vahtiperämiesopiskelijoiden ohjattu harjoittelu (työssä oppiminen) on osa opetussuunnitelman perusteita. Harjoitteluohjelman mukaisesti suoritettuna se täyttää STCW-yleissopimuksen säännön II/1 kohdan 2.2 vaatimuksen opetussuunnitelman mukaisesta systemaattisesta ohjatusta oppimisesta. Pätevyyskirjan saaminen edellyttää, että ohjatun harjoittelun pituus on 360 päivää. (KyAMK:n internetsivut.)

Käytännössä ohjattu vahtiperämiesharjoittelu alkaa heti toisen vuoden jälkeen. Harjoittelua suoritetaan kevät- ja syyslukukauden välissä koulun loppumiseen tai vahtiperämiehen pätevyyden saamiseen saakka. Opiskelija voi suorittaa vahtiperämiesharjoittelua joko palkattomassa harjoittelussa harjoittelusopimuksen turvin tai miehistöön kuuluvana vapaa-ajallaan tai työn ohessa, jos se on mahdollista. Aluksen harjoitteluvastaava kuittaa allekirjoituksellaan opiskelijan osaamat tehtävät ja toimenpiteet. Tämän lisäksi harjoitteluvastaavan tulee tarkistaa kirja viikoittain. Edellä mainittu ohje mahdollistaa tehokkaamman harjoittelupäivien seuraamisen, koska harjoittelukirjassa on 52 kohtaa viikoittaisille tarkistuskuittauksille.

4.3 Ohjatun harjoittelun seurantakirja

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu käyttää vahtiperämiestason ohjatun harjoittelun seurantakirjana Opetushallituksen tuottamaa suomenkielistä versioita The On Board Training Record Book -nimisestä kansainvälisen merenkulkualan työnantajajärjestön ISF:n laatimasta harjoittelukirjasta. (Ohjatun harjoittelun seurantakirja, 3). Alkuperäisen harjoittelukirjan sisältöä on muutettu siten, että se vastaa paremmin kansallisia ja ammatillisia koulutusta koskevia määräyksiä ja suosituksia. Seurantakirjan muokkaamisessa on myös huomioitu suomalaisen kauppalaivaston olosuhteet ja osaan seurantakirjan tehtävistä on tehty merkintä, jos tehtävä voidaan suorittaa koulualuksella tai simulaattoreiden avulla. Tässä jaotuksessa on myös huomioitu opiskelijan näyttöjen edellyttämä harjoittelu. Seurantakirja täyttää yleissopimuksen STCW-95 säännön II/1 kohdan 6 asettamat vaatimukset. (Ohjatun harjoittelun seurantakirja, 3)

Seurantakirja koostuu 7 eri osasta: Osa 1 Täyttöohjeet, Osa 2 Opiskelijaa koskevat tiedot, Osa 3 Aluksen turvallisuusjärjestelmiin ja alukseen perehdyttäminen, Osa 4 Aluksen tiedot, Osa 5 Oppimistehtävälueetelo ja osaamisvaatimukset, Osa 6 Merimiestaito ja johtaminen ja Osa 7 Projektityö. Aluksen harjoitteluvastaava tai harjoittelunohjaaja kirjaa harjoittelukirjaan opiskelijan suorittamia tehtäviä ja tekee viikoittaisia tarkistuksia. Opiskelijan hakiessa vahtiperämiehen pätevyyttä oppilaitos lähettää Liikennevirastolle tiedon siitä, että oppilas täyttää vahtiperämiehen vaatimukset harjoittelukirjan osalta. (Ohjatun harjoittelun seurantakirja, 29)

4.4 Harjoittelua tukeva kirjallinen ohjeistus

Ensimmäisen vuoden aikana opiskelijalle annetaan kaikki harjoitteluun liittyvä ohjeistus. Niistä ehkä tärkein aloittelevalle merenkulkijalle on Outi Hemmilän laatima ”Astu laivaan! Kohti kauppa-alusharjoittelua”. Se sisältää tietoa ohjatusta perusharjoittelusta, Katarina-koulualuksesta, opintojaksoista, kuten hätätilannetoiminta 1, pelastautuminen, STCW -palokoulutus. Ohjeessa on selitetty vahtimiehen pätevyyden vaatimuksista, pätevyyskirjojen hakemisesta sekä kesän opintotuen edellytyksistä. Tämän lisäksi oppaasta löytyy karttoja koulutuspaikoista. (Hemmilä, 2009)

Toinen tärkeä ohjeistus on toimintaohjesuositus ”Työssä oppiminen ja ohjattu harjoittelu merenkulkualalla”, jossa kerrotaan seikkaperäisesti ohjatun harjoittelun tavoitteista, säädös- ja normiperustasta, STCW-yleissopimuksen määrittämistä vaatimuksista ja

ohjattuun harjoitteluun liittyvistä henkilöistä. Tämän lisäksi suosituksessa on vakuusteknisiä asioita ja meripalvelua koskevia tietoja. (Toimintaohjesuositus, 2008)

Näiden kahden lisäksi opiskelijalle annetaan harjoittelujaksoa varten saatekirje, harjoittelupäivien seurantapäiväkirja ja seurantakyselylomake. Saatekirje on suunnattu aluksen päällikölle ja harjoitteluvastaavalle. Saatteessa kerrotaan opiskelijan pätevydestä (vahtimies), ohjatun vahtiperämiesharjoittelun käytännöistä ja kehoitetaan laatimaan raportti opiskelijan harjoittelusta. Opiskelijalle saatteessa on listattu asiakirjoja, joita tarvitaan merityöhön ja harjoitteluun. Saatteen lopussa on vielä koulun yhteystietoja.

Ohjattua harjoittelua varten on luotu myös seurantakyselylomake, jonka täyttää aluksen harjoitteluvastaava harjoittelun päätyttyä. Se sisältää väittämiä harjoittelun toteutumisesta, joita arvioidaan asteikolla 1-5. Kaavakkeen lopussa on mahdollista antaa vapaamuotoisia kommentteja ja palautetta.

Harjoittelu kirjataan harjoittelijan seurantapäiväkirjaan, johon merkitään aluksen nimi, harjoittelujakson ajankohta ja meripäivät. Aluksen päällikkö todistaa allekirjoituksellaan tiedot oikeiksi.

4.5 Harjoittelua ohjaava henkilöstö

Ohjattuun harjoitteluun liittyy henkilöitä, joilla on erilaisia tehtäviä ja vastuita. Tähän on valittu keskeisimmät ohjattuun harjoitteluun liittyvät henkilöt, jotka tulevat esille myös kyselylomakkeessa.

4.5.1 Oppilaitoksen harjoitteluvastaava

Oppilaitoksen harjoitteluvastaava vastaa oppilaiden perehdyttämisestä ja opastuksesta ohjattua harjoittelujaksoa varten. Perehdytys- ja opastustehtävät on jaettu eri osalueiden ammattilaisille. Harjoitteluvastaava on yhteyshenkilö eri osapuolten välillä ja hän on myös yhteydessä Liikennevirastoon.

Harjoitteluvastaava rekisteröi harjoittelun, vastaa harjoittelukirjojen ja oppimistehtävien tarkastamisesta. Talousasioissa hänen tehtäviinsä kuuluu huolehtia harjoittelun vaatimista resursseista ja varmistaa, että oppilaitoksella on vaadittavat voimavarat ja

resurssit ohjatun harjoittelun järjestämiseksi. Opetussuunnitelmaan kirjattujen tavoitteiden täytyminen käytettävien menetelmien suhteen on myös oppilaitoksen harjoitteluvastaavan vastuualueella. Hänen on myös pidettävä huolta oppilaitoksen harjoitteluhjeen päivittämisestä. Lukuvuoden aikana harjoitteluvastaavan tulisi pystyä käymään aluksilla hakemassa ja antamassa palautetta harjoittelijoita ohjaavilta henkilöiltä. (Hahtonen & Järvenranta) 2000, 45.)

4.5.2 Aluksen harjoitteluvastaava

Aluksen harjoitteluvastaava on vastuussa harjoittelun järjestämisestä aluksella. Hänen tehtäviinsä kuuluu ensisijaisesti sopia päällikön kanssa harjoittelun käytännön järjestelyistä ja harjoittelun ohjaajista. Opiskelijan tullessa alukselle hän toimii perehdyttäjänä hätätilanne- ja turvallisuusasioissa ja perehdyttää opiskelijan alukseen ja selvittää hänen tehtävänsä aluksella. Harjoittelun ohjaajat ja muu henkilöstö saavat tiedotukset harjoittelun toteuttamisesta aluksen harjoitteluvastaavalta. Harjoitteluvastaavan tärkeimpiä harjoitteluun liittyviä tehtäviä on koordinoida opiskelijan harjoittelua siten, että tavoitteet saavutetaan ja opiskelija kehittyy ammatissaan. Harjoittelukirjasta aluksen harjoitteluvastaava seuraa opiskelijan edistymistä vähintään kerran viikossa ja valvoo harjoittelun toteutumista. Harjoitteluvastaava tai muu aluksen henkilökunta ei ole vastuussa opiskelijan oppimisesta. Jos harjoittelussa ilmenee ongelmia, harjoitteluvastaavan tulisi ottaa yhteyttä varustamon yhteyshenkilöön. (Hahtonen & Järvenranta 2000, 25–26.)

4.5.3 Harjoittelun ohjaajat aluksella

Harjoittelun ohjaajana aluksilla voi toimia joko miehistön tai päällystön jäsen. Hän opastaa harjoittelijaa käytännön töissä ja omissa tehtävissään. Harjoittelijalla on siis ohjaajina koko aluksen miehistö; miehistön jäsenillä on oikeus kuitata harjoittelijan suorittamia tehtäviä harjoittelukirjaan, jos he katsovat harjoittelijan suorituksen riittäväksi. Ohjaajilla ei varsinaisesti ole virallista roolia harjoittelun kulussa, ja tarvittaessa he voivat harjoitteluvastaavan kanssa keskustella harjoittelijan suorituksista ennen harjoittelukirjaan tehtäviä merkintöjä. (Hahtonen & Järvenranta 2000, 26.)

4.5.4 Opiskelija

Opiskelija toimii aluksen työkäytännön mukaan aluksen ohjeita noudattaen. Hänen työviikkonsa on 5–7 päivää. Suosituksen mukaan ohjatun harjoittelujakson tulisi olla vähintään neljä viikkoa. Opiskelukieli ja oppimistavoitteet on otettava huomioon ohjatun harjoittelun tehtävien suunnittelussa. Näiden lisäksi suunnittelussa tulee huomioida opiskelijan ikä, työkokemus, työturvallisuus ja ympäristöolot. (KyAMK internetsivut.)

4.5.5 Varustamon yhteyshenkilö

Varustamon yhteyshenkilö luo aluksille harjoittelupaikkoja, joita hän jakaa yhdessä oppilaitoksien kanssa. Hänen toimenkuvaansa kuuluu myös harjoittelusopimusten lähettäminen laivoille ja käytännön järjestelyistä huolehtiminen. Yhteyshenkilö tietää aluksien harjoittelijoiden lukumäärän ja aluksien harjoitteluvastaavat. Varustamon yhteyshenkilön kautta kulkee tietoliikenne oppilaitokselta alukselle ja alukselta oppilaitokselle. (Hahtonen & Järvenranta 2000, 25.)

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Tässä luvussa käydään yksityiskohtaisesti läpi tutkimuksen toteuttaminen. Siinä kerrotaan työn luonteesta, menetelmistä, käytetystä teoriasta ja tavoitteista. Luvussa on myös kerrottu kyselylomakkeen rakenteesta ja kuvailtu aineistonkeruuprosessi.

5.1 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus

Merenkulun koulutuksen kenttä on varsin laaja. Kaikkia ongelmakohtia ei voi syvällisesti yhden työn puitteissa tarkastella, joten tässä opinnäytetyössä keskitytään selvittämään opiskelijoiden valmistautumisen tasoa vahtiperämiesharjoitteluun ja vertaamaan saatuja tuloksia ammattikorkeakoulun ohjatun harjoittelukirjan seurantakirjan vaatimukseen ja koulun antamaan ohjeistukseen. Seurantakirja noudattaa STCW - yleissopimuksen asettamia vaatimuksia vahtiperämiehen pätevyyden saavuttamiseksi. Tulosten pohjalta saadaan käsityksen opiskelijoiden tiedollisesta tasosta, mitä heiltä vaaditaan vahtiperämiehen pätevyyden saavuttamiseksi. Tämä tulos puolestaan kertoo oppilaitokselle opiskelijoiden taipumuksista hyödyntää saatavilla olevia resursseja.

Ovatko opiskelijat perehtyneet ohjattuun harjoitteluun, jotta heillä olisi valmiudet ohjatun harjoittelun suorittamiseksi?

Jos selvitys tuo ilmi ristiriitoja ja puutteita opiskelijoiden tiedoissa, voi tulosta silloin pitää merkittävänä ja varsin hyödyllisenä ensisijaisesti Kymenlaakson ammattikorkeakoululle, opiskelijoille ja muille merenkulun oppilaitoksille. Jatkotoimenpiteistä johtuen työstä hyötyvät ennen pitkään myös suomalaiset varustamot saadessaan laivoille oikein orientoituneita harjoittelijoita. Tämä on tärkeää siksi, että laivojen henkilökunnalla ei aina ole riittävää tietotasoa ohjatun harjoittelun ohjaamisessa. Tällöin opiskelijan valmiudet ohjatun harjoittelun läpi viemiseksi korostuvat.

Vahtiperämiesharjoittelun seurantakirja on laadittu STCW -yleissopimuksen asettamien standardien mukaisesti ja se noudattaa STCW-95:n A-koodin rakennetta, johon ei ole sisällytetty sellaisia opintokokonaisuuksia, jotka on järjestetty oppilaitoksessa. (Ohjatun harjoittelun seurantakirja, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Opetushallitus. ei painovuotta, 3). Tämän vuoksi kaikki muu opetus rajautuu työn ulkopuolelle. Työstä rajataan ulos myös koulualusharjoittelu, koska harjoittelu koulualuksella on täysin ohjattua henkilöstön puolelta. Työssä ei myöskään tutkita harjoitteluun liittyvien muiden henkilöiden toimia, sillä työn tavoitteena on saada käsitys opiskelijoiden valmiuksista ohjatun harjoittelun suhteen. Tämän vuoksi tutkimuskohteista rajautuu ulos laivahenkilöstö, varustamot ja oppilaitoksen henkilöstö.

Työn teoreettisen taustan muodostavat STCW-yleissopimuksen vaatimukset ja suositukset vahdinpidolle. Sitä tukevat muun muassa Suomen Merenkulun Strategia, lainsäädäntö aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta, Merenkululaitoksen julkaisema Komentosiltayhteistyön kehittämisen esiselvitys, Opetushallituksen julkaisema Merenkulualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet, muut merenkulkuun liittyvät julkaisut ja artikkelit sekä ammattikorkeakoulun pedagogiikkaa ja erityisesti harjoittelua koskeva teoria.

5.2 Tutkimuksen käsitteet

- 1) Ohjattu vahtiperämiesharjoittelu tarkoittaa 48 opintopisteen kokonaisuutta, joka suoritetaan koulualuksessa sekä kauppalaivoilla.

- 2) Tutkimuksen pääkäsite on valmistautuminen harjoitteluun, jolla tarkoitetaan opiskelijoiden henkilökohtaista valmistautumisen tasoa ja toimenpiteitä ohjattua vahtiperämiesharjoittelua varten annettujen ohjeiden mukaisesti.
- 3) Valmistautumisen tasolla tarkoitetaan opiskelijan mitattua tietotasoa suhteessa annettuihin kirjallisiin ohjeisiin ja oppaisiin.
- 4) Valmistautumiseen liittyvät toimenpiteet ovat sarja tekoja, joita opiskelijan tulee tehdä ja ottaa huomioon ennen harjoittelua, harjoittelun aikana sekä harjoittelun jälkeen.
- 5) Ohjatun harjoittelun osapuolilla tarkoitetaan opiskelijaa, koulun harjoitteluvastavaa, opinto-ohjaajaa, varustamon yhteyshenkilöä, laivan harjoitteluvastavaa ja harjoittelun ohjaajia laivalla.
- 6) Harjoittelun kirjallinen ohjeistus koostuu harjoittelukirjasta, toimintaohjesuosituksesta, seurantakyselylomakkeesta, saatekirjeestä ja harjoittelupäivien seuranta päiväkirjasta.

5.3 Tutkimuksen pääongelma ja alaongelmat

Vahtiperämiesharjoittelu on laaja kokonaisuus, jossa toimii useita eri osapuolia eri rooleissa, ja tässä tutkimuksessa otetaan tarkasteluun opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun. Tutkimuksen pääkäsite on valmistautuminen harjoitteluun, jolla tarkoitetaan opiskelijoiden henkilökohtaista valmistautumisen tasoa ja toimenpiteitä ohjattua vahtiperämiesharjoittelua varten annettujen ohjeiden mukaisesti.

Tutkimuksen pääongelma on: Onko opiskelijoiden harjoittelukirjaan ja koulun antamaan ohjeistukseen tukeutuva valmistautuminen riittävää onnistuneen ja hyvän harjoittelujakson aikaansaamiseksi?

Valmistautumisen tasoa voidaan mitata suhteessa annettuihin ohjeisiin. Ensimmäisenä alaongelmana on:

Kuinka hyvin opiskelija tuntee harjoittelukirjan ohjeistuksen? Ohjattuun harjoitteluun sisältyy paljon eri osapuolien vastuita ja velvoitteita. Näistä muodostuu toimenpiteitä

opiskelijoille ja paljon tietoa eri osapuolien moninaisista rooleista. Opiskelijan tulisi tietää eri osapuolien toimenkuvat ohjatun harjoittelun suhteen onnistuneen harjoittelujakson suorittamiseksi.

Toisena alaongelmana on: Kuinka hyvin opiskelija tuntee STCW -yleissopimuksen asettamat vaatimukset vahtiperämiesharjoittelun ja vahtiperämiespätevyyden saamisen osalta? Mitä paremmin opiskelija tuntee edellä mainitut vaatimukset, sitä helpompi hänen on suunnitella harjoitteluaan ja verrata osaamistaan pätevyyden asettamiin vaatimuksiin.

Kolmantena alaongelmana on: Kuinka hyvin opiskelija on ottanut huomioon muita henkilökohtaisen valmistautumisen kannalta tärkeitä asioita ennen ja jälkeen harjoittelujaksoa?

5.4 Tutkimusmenetelmät ja aineiston kerääminen

Opinnäytetyön tutkimuskohteena ovat Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merikapteeniopiskelijat, jotka ovat saaneet perehdytyksen vahtiperämiesharjoitteluun liittyvistä toimenpiteistä ja ohjeistuksesta. Koulun antamaa ohjeistusta kokonaisuudessaan pidetään vertailukohtana, josta kohdejoukon tietämystä ja valistuneisuutta mitataan. Kohdejoukon määrittämisessä on käytetty kahta pääkriteeriä: opiskelija on ollut vahtiperämiesharjoittelussa ja hän on Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelija. Aineiston keräämisen ajankohtana oppilaitoksessa oli kaksi luokkaa merikapteeniopiskelijoita, jotka täyttivät kohdejoukon pääkriteerit. Luokkien koosta ei ollut tässä vaiheessa tutkimusta tarkkaa tietoa, mutta vuosittaisen sisäänoton, keskeyttämisprosentin ja ajankohdan perusteella kohdejoukko muodostuu n. 30–40 opiskelijasta.

Kohdejoukon pienuudesta ja tutkimusongelmien luonteesta johtuen työssä käytetään kvantitatiivista sekä kvalitatiivista lähestymistapaa. Kuten Hirsjärvi ym. (1997, 133) ovat todenneet, nämä kaksi lähestymistapaa täydentävät toisiaan ja niitä on vaikea erottaa toisistaan. Puhuttaessa tutkimuksen strategiasta voidaan tunnistaa työstä survey- ja tapaustutkimuksen piirteitä. Hirsjärvi ym. (1997, 130) erittelevät edellä mainittujen perinteisten tutkimusstrategioiden tyypillisiä piirteitä, joista useampi osuu tämän tutkimuksen luonteeseen.

Tässä tutkimuksessa käytetään formaaleja ja strukturoituja kyselyitä, jotka Alkulan ym. (1994, 118) mukaan kuuluvat survey -tyyppisen tutkimuksen kuvaan. Avoimia ja strukturoimattomia kyselyitä käytetään tuloksien analysoinnin selkiyttämiseksi. Tämänkaltaiseen kyselytutkimukseen liittyy useita heikkouksia. Hirsjärven ym. (1997, 191) mukaan ongelmakohtia on vastaajien suhtautumisessa tutkimukseen, miten vastaajat kokevat vastausvaihtoehdot, vastaajien tietämys aihealueesta, lomakkeen laatimiseen liittyvät haasteet ja vastauskato. Tutkimuksen rajauksen vuoksi on vaikea soveltaa muuta aineistonkeruumenetelmää, ja kohdejoukon homogeenisyydestä johtuen Hirsjärven ym. (1997,191) luettelemia ongelmia tuskin ilmenee tämän työn yhteydessä. Hirsjärven ym. (1997, 136) mukaan tämänkaltainen tutkimus on tapausta kartoittava ja kuvaileva, jossa etsitään uusia näkökulmia, selvitetään vähän tunnettuja ilmiöitä, kehitetään hypoteeseja, esitetään tarkkoja kuvauksia henkilöistä, tapahtumista tai tilanteista ja dokumentoidaan ilmiöstä keskeisiä ja kiinnostavia piirteitä.

Kyselylomake sai lopullisen muotonsa 17.4.2012 ja kyselyt järjestettiin 19.4.–20.4.2012 ja 24.4.2012 kahdelle merikapteeniluokalle ohjatusti tuntien alussa. Vastauksia saatiin 19. Ajankohdasta riippuen opiskelijoita ei ollut paikalla odotettua määrää, joten vastauksia jaettiin sähköpostin välityksellä vanhemmille luokille ja aikuisopiskelijoille. Lopulliseksi vastauksien lukumääräksi saatiin 27, mitä pidettiin riittävänä tutkimuksen läpiviemiseksi.

5.5 Kyselylomakkeen rakenne

Kyselylomake on laadittu vastaamaan mahdollisimman hyvin työn tutkimusongelmiin. Lomakkeen perustana on käytetty vahtiperämiehen harjoittelun seurantakirjaa ja ohjatun vahtiperämiesharjoittelun valmistautumisen kannalta keskeisiä asioita. Kyselyä on tehostettu SWOT -osioilla, joiden avulla aineistoa on helpompi analysoida ja ymmärtää esille tulevia ilmiöitä. Kyselyssä on käytetty Likert-tyyppisiä kysymysoitoja sekä vapaita kirjallisia kysymyksiä. Likert-tyyppiset kysymykset ovat viisiportaisia, joissa vastausvaihtoehto yksi on yhtä kuin ”ei lainkaan” ja vastausvaihtoehto viisi on yhtä kuin ”erittäin hyvin”. Kyselylomake muodostuu kuudesta osiosta, A-F, joiden sisältöä esitellään seuraavaksi tarkemmin. Kyselyaineiston kirjalliset vastaukset litteroidaan ja numeerisista vastauksista tehdään taulukot, joissa näkyy vastausfrekvenssit, keskiarvo ja vastausjoukko (n). Apuna kyselylomakkeen tekemisessä on käytetty Tilastokeskuksen Virsta-internetsivuja. (Virsta Virtual Statistics internetsivut.)

5.5.1 A Vastaajan taustatiedot

Kyselomakkeen ensimmäisessä osiossa kartoitetaan vastaajien taustatietoja yleisellä tasolla. A-osiossa ilmoitetaan ikä, sukupuoli, peruskoulutus, suoritettut opinnot, merityökokemus, suoritettut vahtiperämiesharjoittelujaksot, tehdyt harjoittelusopimukset vahtiperämiesharjoittelussa, työsuhteessa suoritettut harjoittelujaksot ja harjoittelu tai työskentely säiliöaluksella. Työn kannalta oleellisimpia taustatietoja ovat vastaajan merityökokemus ja suoritettut opinnot, joiden perusteella voisi olettaa vastaajan parempaa perehtyneisyyttä vahtiperämiesharjoitteluun.

5.5.2 B Harjoittelukirjan tuntemus

Tämä osio on jaettu neljään osaan vahtiperämiehen harjoittelukirjaa mukailleen. Osion kysymykset ovat kokonaisuudessaan Likert–tyyppisiä. Kolme ensimmäistä osiota käsittelevät navigaatioita, merikuljetustekniikkaa ja merimiestäittoa ja johtamista. Neljännessä osiossa vastaajaa pyydetään vastaamaan harjoittelukirjan täyttämiseen ja ohjeistukseen liittyviin kysymyksiin.

5.5.3 C Harjoittelua ohjaavan henkilöstön tuntemus

Tässä osiossa vastaajia pyydetään vastaamaan edellisen osion tapaan Likert–mallin mukaisesti. Osio on lyhyt ja se sisältää neljä ohjatun vahtiperämiesharjoittelun kannalta keskeisintä henkilöä; ohjatun harjoittelun vastaava, aluksen harjoitteluvastaava, harjoittelun ohjaaja ja harjoittelija. Tämän osion tarkoitus on selvittää opiskelijan tuntemus edellä mainittujen henkilöiden tehtävien ja vastuiden suhteen.

5.5.4 D Henkilökohtainen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun valmistautuminen

Tämä osio muodostuu kuudesta avoimesta kysymyksestä. Näillä kysymyksillä pyritään saamaan esille harjoitteluun valmistautumiseen liittyviä toimia, joita harjoittelija on tehnyt ennen harjoitteluaan. Osion päällimmäinen tarkoitus on saada vastauksia työn pääongelmaan.

5.5.5 E Ohjatun vahtiperämiesharjoittelun jälkeinen valmistautumisen arviointi

Kysymykset tässä osiossa ovat avoimia ja Likert -tyyppisiä. Opiskelija asetetaan harjoittelun jälkeiseen aikaan ja ehdollistetaan pohtimaan harjoittelua menneenä tapahtumana. Osion tarkoitus on saada vastauksia työn pääongelmaan ja tuoda syvyyttä edellisen osion vastauksiin.

5.5.6 Kymenlaakson ammattikorkeakoulun ohjatun vahtiperämiesharjoittelun vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat

Kyselyn viimeisessä osiossa on hyödynnetty SWOT -mallia. Tämä osio ei suoranaisesti vastaa työssä esitettyihin ongelmiin. Osion tarkoitus on antaa tukea kyselyn kautta tulleisiin ilmiöihin ja asioihin. Osiossa opiskelijalla on mahdollisuus vastata vapaammin ja tuoda esille merkittävimpinä pitämiään Kymenlaakson ammattikorkeakoulun ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun liittyviä asioita.

6 TUTKIMUKSEN TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän työn tulokset esitetään tässä pääluvussa kyselylomakkeen määrittämässä järjestyksessä ja tuloksien yhteydessä käytetään kyselylomakkeen mukaisia järjestysmerkintöjä. Tulokset on analysoitu kategorioittain tai heti tuloksen yhteydessä. Pohdintaluvussa tuodaan esille tapauksia, joissa on ilmennyt tutkimuksen kannalta mielenkiintoisia ristiriitoja ja asiayhteyksiä.

6.1 A Koehenkilöstön kuvaus

Vastaajien iän keskiarvoksi saatiin 25,6 vuotta. Kaikki vastaajat olivat iältään 20–29-vuotiaita, paitsi yksi vastaaja oli 44-vuotias. Tämä poikkeus nosti vastaajien keskiikää noin vajaalla vuodella. 27 vastaajasta naisia oli viisi eli vajaa viidennes. Peruskoulutukseltaan 23 oli ylioppilaita, kaksi ammattitutkinnon suorittanutta ja kaksi kaksiositutkinnon suorittanutta.

Pätevyydeltään 24 oli vahtimiehiä ja kolmella oli perämiehen pätevyys. Suoritettujen opintopisteiden keskiarvo oli 201,1, missä vaihteluväli oli 122,5–283. Merityökoekemusta vastaajilla oli keskimäärin 1,23 vuotta (vaihteluväli 0,5–4).

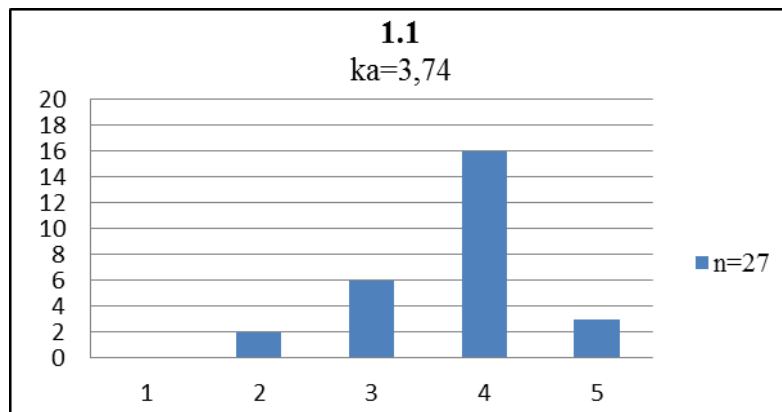
Suoritettuja vahtiperämiesharjoittelujaksoja oli suoritettu keskimäärin 3,85, joissa vastaajat olivat tehneet keskimäärin 1,22 harjoittelusopimusta. Työsuhteessa oli suoritettu keskimäärin 3,3 vahtiperämiesharjoittelujaksoa. Vastaajista 44 % eli 12 oli työskennellyt säiliöaluksella. Taustatietojen perusteella selvisi, että osalle opiskelijoista ohjattu harjoittelu käsitteenä ei ole tuttu.

6.2 B Harjoittelukirjan tuntemus

Kohtien 1.1–3.2 kysymyksenä on: Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin? Kohdilla 3.3–4.5 on jokaisella oma kysymyksensä. Tulokset on esitetty taulukoin, joissa näkyvät kysymyksen kyselylomakkeen numero, vastausvaihtoehtojen frekvenssit, vastausjoukko (n) ja keskiarvo (ka). Vastaukset ovat välillä 1-5, missä 1=ei lainkaan ja 5=erittäin hyvin.

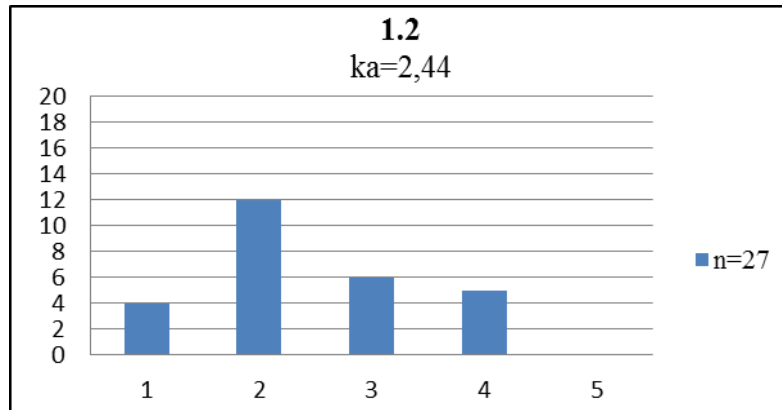
6.2.1 Navigaatio

Taulukko 1. Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin? Matkan suunnittelu, navigointi, aluksen ohjailu, paikanmääritys, turvallinen vahdinpito ja tutkan käyttö turvallisen vahdinpidon apuna.



Osio 1.1, matkan suunnittelu, navigointi, aluksen ohjailu, paikanmääritys, turvallinen vahdinpito ja tutkan käyttö turvallisen vahdinpidon apuna, oli opiskelijoiden keskuudessa tunnettu hyvin (ka 3,74).

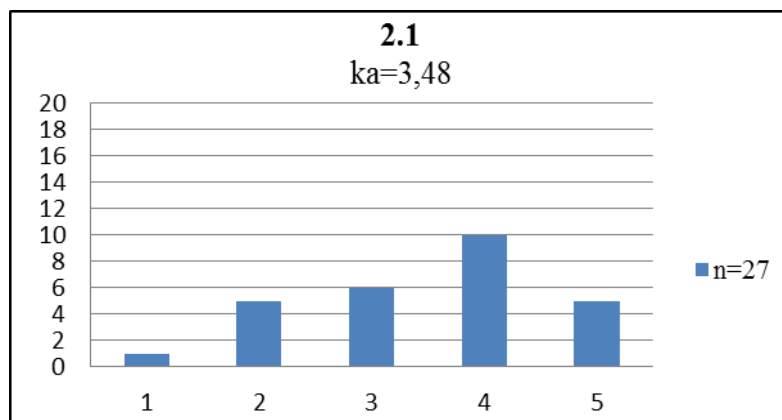
Taulukko 2. Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin?
Toiminta hädänalaisen avustamiseksi, englannin kielen kirjallinen ja suullinen käyttö laivaympäristössä, näköviestitys lipuilla ja aldis-lampulla.



Osio 1.2 toiminta hädänalaisen avustamiseksi, englannin kielen kirjallinen ja suullinen käyttö laivaympäristössä, näköviestitys lipuilla ja aldis-lampulla koettiin melko tuntemattomaksi (ka 2,44). Harjoittelukirjan navigaatioita käsittelevien kohtien 1.1 ja 1.2 tulokset poikkeavat toisistaan suuresti ja ne ovat lähes päinvastaiset.

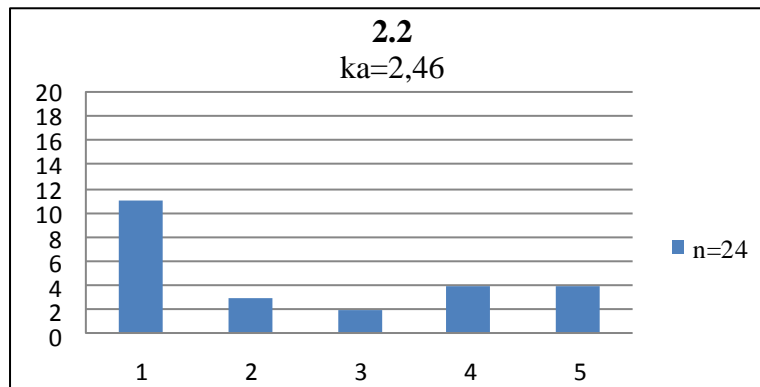
6.2.2 Merikuljetustekniikka

Taulukko 3. Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin?
Lastin käsittely, ahtaus, kiinnittäminen ja valvonta matkan aikana.



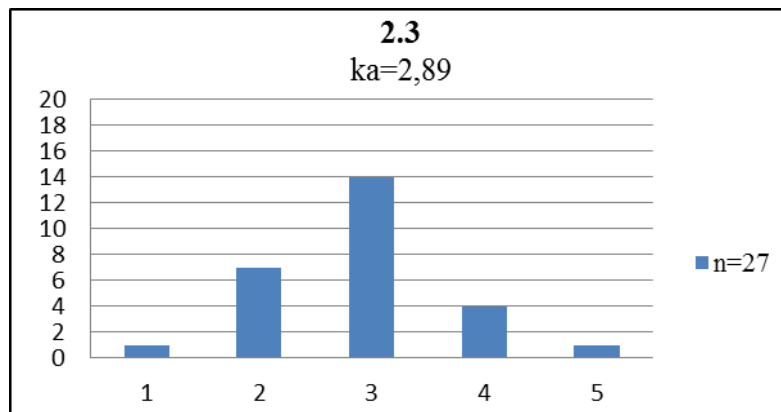
Merikuljetustekniikan osioon 2.1, lastin käsittely, ahtaus, kiinnittäminen ja valvonta matkan aikana, olivat opiskelijat perehtyneet hyvin (ka 3,48). Osion tulos oli odotettu, koska kansimiehistö joutuu työskentelemään usein osion aiheiden parissa.

Taulukko 4. Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin?
Säiliöalusten lastaus, purkaus ja lastauksen valvonta.



Säiliöalusten lastausta, purkausta ja lastauksen valvontaa koskevassa osiossa 2.2 oli paljon hajontaa ja perehtyminen oli heikkoa (ka 2,46). Tähän osioon oli jättänyt vastaamatta kolme vastaajaa, jotka eivät olleet työskennelleet säiliöaluksella. Tulosta heikensi vastaajien vähäinen säiliöaluskokemus. Vastaajista 12 oli työskennellyt säiliöaluksella.

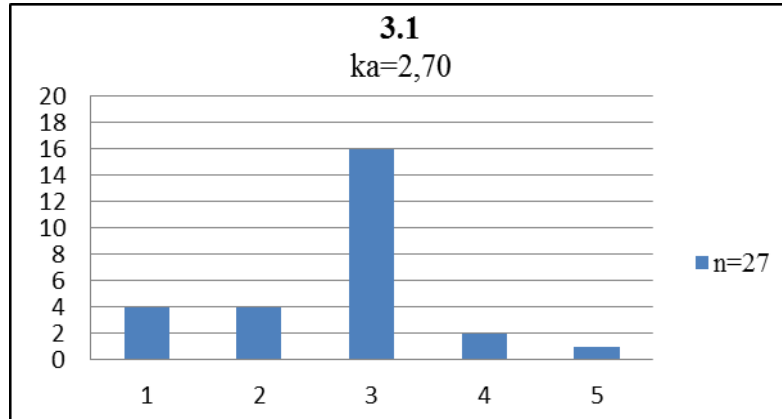
Taulukko 5. Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin?
Lastinkäsittelylaitteiston tarkastaminen ja huolto.



Osiossa 2.3, lastinkäsittelylaitteiston tarkastaminen ja huolto, vastaajien perehtyminen oli kelvollista (ka 2,89) ja vastaukset muodostivat lähes normaalijakauman. Koulutuksessa perehdytään vähän osion aiheisiin ja vaativammat huoltotoimet kuuluvat kokeneemmalle kansimiehistölle.

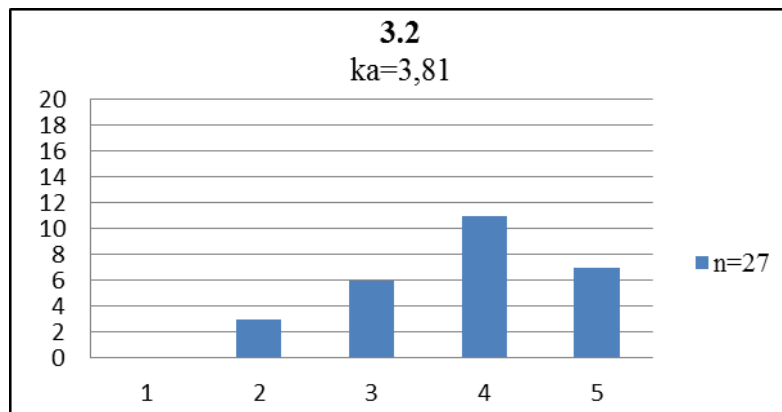
6.2.3 Merimiestaito ja johtaminen

Taulukko 6. Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin? Ympäristön suojelu ja ympäristövahinkojen estäminen, aluksen merikelpoisuus ja sen ylläpito ja kv. sopimukset, sosiaali- ja työlainsäädäntö.



Kysyttäessä perehtymisestä osion 3.1 osa-alueisiin ympäristön suojelu ja ympäristövahinkojen estäminen, aluksen merikelpoisuus ja sen ylläpito ja kv. sopimukset, sosiaali- ja työlainsäädäntö, saatiin tulokseksi kelvollinen (ka 2.70). Suurin osa vastaajista (16) valitsi keskimmäisen vaihtoehdon ja loput jakautuivat tasaisesti muihin kohtiin. Kysymys 3.3 on johdettu tämän kysymyksen lähteen asiasisällön käsitteistä. Tulokset näiden osioiden välillä ovat ristiriitaisia.

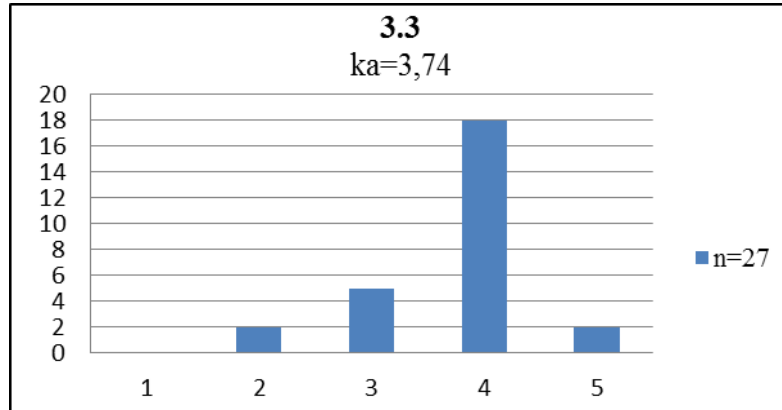
Taulukko 7. Miten hyvin olet perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin? Palontorjunta, pelastautumis- ja pelastusvälineiden käyttö ja ensiapu ja perussairaanhoido.



Osio 3.2, palontorjunta, pelastautumis- ja pelastusvälineiden käyttö ja ensiapu ja perussairaanhoido, sai varsin hyvän tuloksen (ka 3.81). Vastausvaihtoehtoa ei lainkaan,

ei valittu. Osion aiheita harjoitellaan laivoilla paljon ja koulutuksessa niiden opetukseen liittyy paljon käytännön harjoituksia.

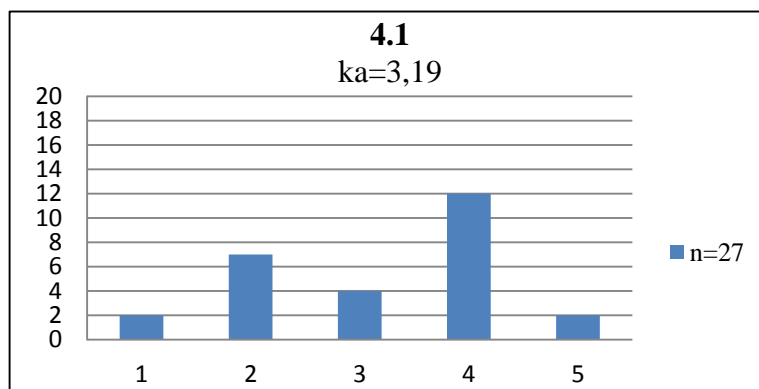
Taulukko 8. Kuinka hyvin tunnet seuraavat käsitteet; SOLAS, MARPOL ja IMDG-koodi?



Osiossa 3.3, jossa kysyttiin käsitteiden SOLAS, MARPOL ja IMDG-koodi tuntemuksesta, vastaajat olivat varsin yksimielisiä ja kukaan ei valinnut heikointa arvoa. Käsitteet tunnettiin erittäin hyvin (ka 3.74). Tulos selittyy osittain sillä, että koulutuksessa käsitellään paljon osion aiheita.

6.2.4 Harjoittelukirjan ohjeistus ja täyttäminen

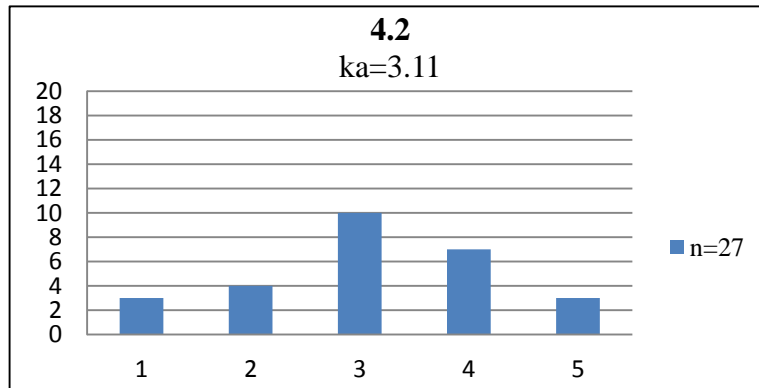
Taulukko 9. Oletko perehtynyt harjoittelukirjan täyttöohjeistukseen ja ohjattuun harjoitteluun liittyvään ohjeistukseen?



Taulukosta on nähtävissä selkeää hajontaa. Tulosta saattaa vääristää kysymyksen kaksiosaisuus. Keskiarvollisesti perehtyneisyys on ollut kohtuullista, mutta heikkouttakin on nähtävissä. Tulos olisi saattanut olla varsin erilainen, jos

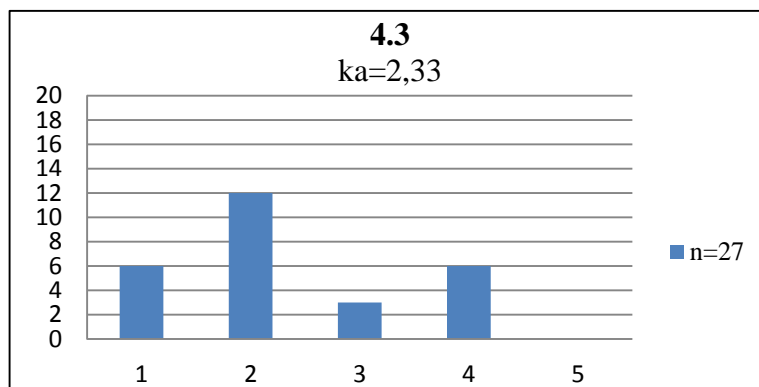
harjoittelukirjan täyttöohjeistuksesta ja ohjattuun harjoitteluun liittyvästä ohjeistuksesta olisi kysytty erikseen.

Taulukko 10. Oletko tutustunut harjoittelukirjan tehtäviin?



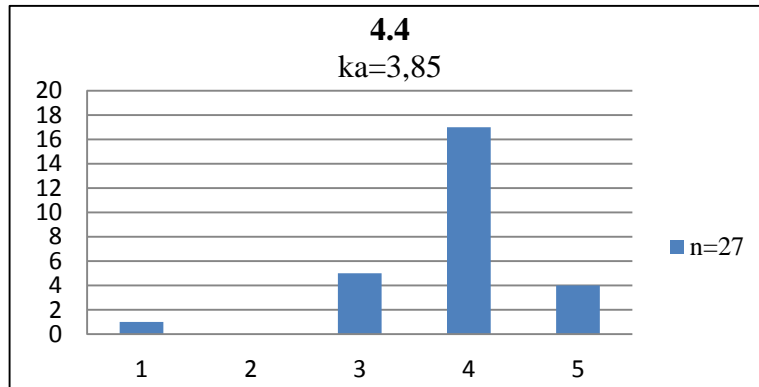
Harjoittelukirjan tehtäviin opiskelijat ovat tutustuneet kelvollisesti. Osiot 1.1–3.2 käsittelevät tämän kohdan osiokohtaisesti ja osioiden keskiarvojen keskiarvo oli 3,07, joka on likimain sama kuin tämän osion keskiarvo.

Taulukko 11. Onko harjoittelukirjan oppimistehtävistä ollut hyötyä?



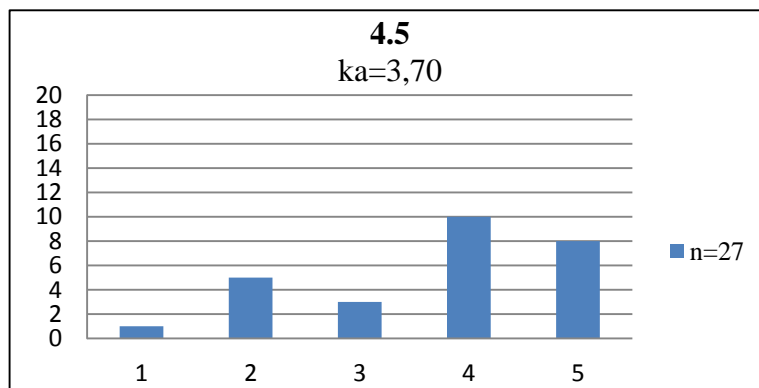
Harjoittelukirjan oppimistehtäviä vastaajat eivät juuri ole hyödyntäneet. Suurin osa vastauksista painottuu heikolle alueelle ja kukaan vastaajista ei ole antanut oppimistehtävien hyödyllisyydelle korkeinta arvoa. Oppimistehtävien suorittaminen on haasteellista, koska harjoittelukirja ei anna valmiita tehtäviä vaan ne tulee luoda itse.

Taulukko 12. Oletko täyttänyt harjoittelukirjaa oikein?



Tämän kysymyksen jakauma on mielenkiintoinen. Harjoittelukirjakirjaa on täytetty varsin hyvällä arvosanalla (ka 3,85). Heikoimman arvosanan on valinnut ainoastaan yksi vastaaja, mutta toiseksi heikointa arvoa ei ole valinnut kukaan. Kirjallisissa vastauksissa on tullut esille tuloksia, joiden mukaan harjoittelukirjan täyttämässä on ollut ongelmia.

Taulukko 13. Miten hyvin tunnet STCW -yleissopimuksen asettamat vaatimukset vahtiperämiehen pätevyuden saamiseksi?



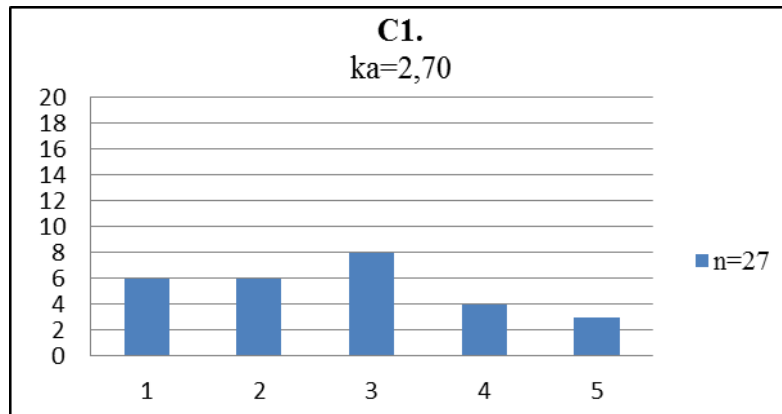
Tämän taulukon perusteella vastaajat tuntevat hyvin STCW-yleissopimuksen asettamat vaatimukset vahtiperämiehen pätevyuden saamiseksi. Noin 2/3 vastaajista on vastannut asteikon yläpäähän.

6.3 C Harjoittelua ohjaavan henkilöstön tuntemus

Tämän osion pääkysymys on; kuinka hyvin tunnet seuraavien harjoitteluun liittyvien henkilöiden tehtävät ja vastuut ohjatussa harjoittelussa. Ohjattuun harjoitteluun liitty-

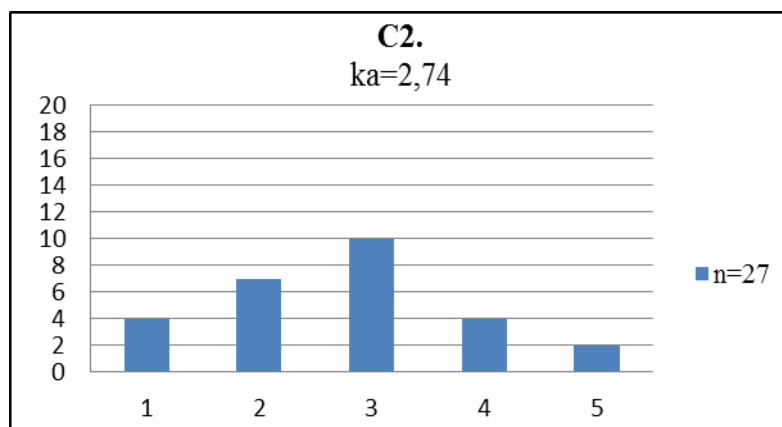
viä henkilöitä on useita, mutta tähän työhön valittiin opiskelijan näkökulmasta keskeisimmät neljä henkilöä. Seuraavissa neljässä taulukossa esitetään ohjattuun harjoitteluun liittyvä henkilö, jonka toimenkuvaa opiskelija arvioi pääkysymyksen viitoittamana.

Taulukko 14. Kuinka hyvin tunnet ohjatun harjoittelun vastaavan tehtävät ja vastuut?



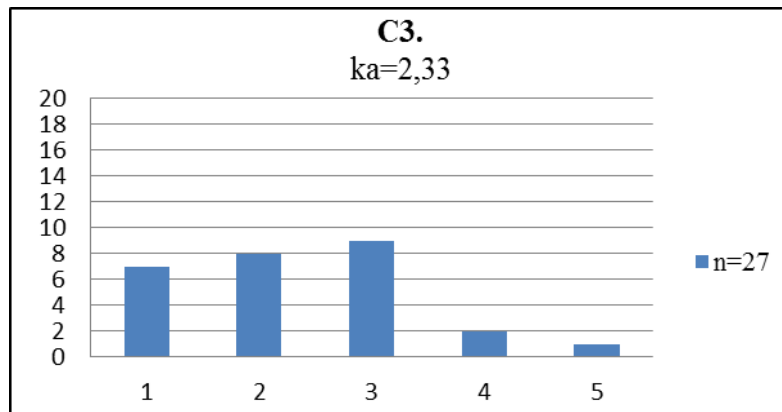
Ohjatusta harjoittelusta vastaavan henkilön tehtävien ja vastuiden tuntemisessa jakauma on tasainen ja painottuu asteikon heikolle puolelle. Yleisesti voidaan arvioida, että ohjatun harjoittelun vastaavan tehtävät ja vastuut ohjatussa harjoittelussa eivät ole kovin hyvin tunnettuja.

Taulukko 15. Kuinka hyvin tunnet aluksen harjoitteluvastaavan tehtävät ja vastuut?



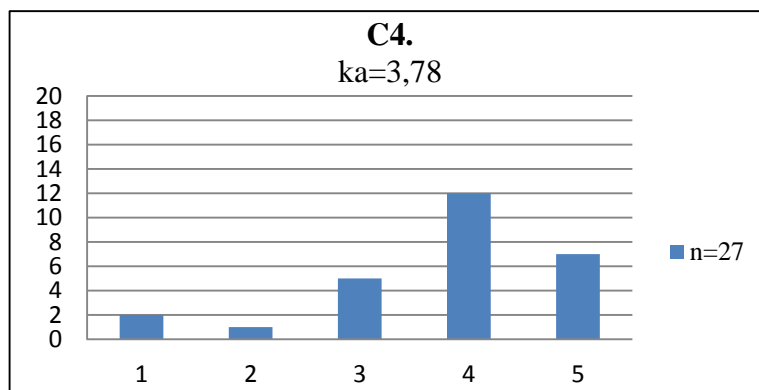
Aluksen harjoitteluvastaavan tehtäviä ja vastuita koskevat vastaukset noudattavat normaalijakaumaa painottuen heikolle alueelle. Tulos on samansuuntainen edellisen kohdan kanssa, ja kirjallisten vastausten perusteella nämä kaksi henkilöä ovat käsitteenä tuttuja, mutta heidän roolinsa ohjatussa harjoittelussa ei ole opiskelijoille täysin selvä.

Taulukko 16. Kuinka hyvin tunnet harjoittelun ohjaajan tehtävät ja vastuut?



Harjoittelun ohjaajan rooli ohjatussa harjoittelussa on selkeästi heikosti tunnettua, ainoastaan kolme vastaajaa vastasi asteikon yläpäähän. Kirjallisissa vastauksissa on viitteitä aluksen harjoitteluvastaavan ja ohjaajan sekoittamisesta keskenään.

Taulukko 17. Kuinka hyvin tunnet harjoittelijan tehtävät ja vastuut?



Tuloksen perusteella opiskelijat tuntevat oman roolinsa ohjatussa harjoittelussa erittäin hyvin, ainoastaan kolme vastaaja valitsi vastauksen heikolta alueelta. Ohjattuun harjoitteluun liittyvistä henkilöistä kerrotaan ohjeistuksissa samassa yhteydessä, mutta ainoastaan harjoittelijan roolin tunteminen ohjatussa harjoittelussa on opiskelijoiden keskuudessa hyvin tunnettu.

6.4 D Henkilökohtainen harjoitteluun valmistautuminen

Tässä osiossa on kyselylomakkeen ensimmäiset avoimet kysymykset. Koko osio koostuu ainoastaan avoimista kysymyksistä, joita on kuusi D1–D6. Ensimmäisenä kartoitettiin, mitä kurssimateriaaleja ja oppaita opiskelija on kerrannut ennen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun lähtöä.

6.4.1 D1. Mitä kurssimateriaaleja ja oppaita olet kerrannut ennen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun lähtöä?

Vastaajista 16 vastasi, että en mitään (12) tai jätti vastaamatta kokonaan (4). Viisi vastaajaa ilmoitti kerranneensa meriteiden sääntöjä. Yksi vastaaja ei vastauksensa perusteella ollut ymmärtänyt kysymystä. Loppujen viiden vastauksissa oli mainittu kerran harjoittelukirja, turvallisuusopas, navigointikurssi, GOC-materiaali, lastaus- ja draft survey -monistheet ja BRM-opas.

6.4.2 D2. Mitä ohjattua vahtiperämiesharjoittelua koskevaa ohjeistusta olet kerrannut?

Tyhjiä vastauksia tähän kysymykseen tuli 11 ja ”en mitään” vastasi kuusi. Kolme vastaajaa ei tiennyt kysymyksessä esitetystä ohjeistuksesta. Kuusi vastaajaa oli kerrannut harjoittelukirjaa ja yksi oli lukenut ”harjoittelulapun”.

6.4.3 D3. Minkälaisia esitietoja olet hankkinut aluksesta ja varustamosta ennen ohjattua vahtiperämiesharjoittelua?

Kolme ilmoitti hankkineensa ”ei mitään” esitietoja aluksesta ja kaksi jätti vastaamatta. Ainoastaan aluksen tiedot oli tarkastanut kuusi vastaajaa ja ainoastaan nettisivut kaksi. Kuusi vastaajaa oli hankkinut yhden tiedon aluksen tietojen lisäksi seuraavista asioista: linjat, varustamon yleiset käytännöt, nettisivut, tiedot varustamosta, liikennealue ja mahdollinen reitti.

Enemmän tai yhtä monta kuin kolme asiaa oli selvittänyt neljä vastaajaa. Vastaaja numero yhdeksän vastasi ” Tekniset tiedot, liikennealue, varustamon koko”. Kymmenes vastaaja ilmoitti seuraavasti ” Olen tiedustellut varustamolta mm. törnin keston, aluksen liikennöintialueen ja missä satamassa / kaupungissa nousen alukselle.”. Yhdestoista vastaaja kertoi seuraavasti ” Yleiset tiedot netistä, firman sivuilta, marineträffä ja ym.”. Vastaaja 18 ilmoitti hankkineensa ” Varustamojen sivuilta saatujen tietojen pohjalta tiedot aluksesta, sen rahdista ja liikennealueesta. Varustamosta sen omalta kohdalta tärkeimmät yhteyshenkilöt ja työkuultuurin”.

Kaksi vastausta oli vähemmän tarkkoja. Vastaaja neljä vastasi ” Hyvin laajalti käyttäen hyväksi internetiä ja muiden kokemuksia”. Vastaaja neljätoista vastasi ” Katsonut

netistä, kyselyt tutuilta”. Vastaja 27 vastasi muista poiketen ” Varustamolta saadut turvallisuus ja ympäristöohjeet”.

6.4.4 D4. Miten olet suunnitellut harjoittelusi kulkua vahtiperämiehen seurantakirjaa apuna käyttäen?

Tähän kysymykseen jätti vastaamatta kahdeksan henkilöä. Kahdeksan ei ollut suunnitellut harjoittelun kulkua, mutta vastaajista kolme antoi seuraavanlaisia kommentteja: ”Olen mennyt sinne, mihin olen päässyt”, ”Asiasta ei koulussa juuri puhuta” ja ” Olen suorittanut harjoittelut työn ohella. Oma harjoittelukirja on tehty sattumanvaraisesti tai ”vahingossa” työn ohella”.

Vastaajista kuusi vastasi kysymykseen epäselvästi: ”Suoritan harjoittelun siellä mistä saa puolimatruusin paikan”, ”Aika vähän. Jotain erityisiä asioita suorittanut vain harjoittelukirjan pohjalta”, ”Vähänlaisesti. Pääasiassa ollut töissä samanaikaisesti. Miten mahdollista”, ” suhteellisen järjestelmällisesti”, ” Vahtiperämiehen seurantakirja on lähinnä seurannut työni kulkua, eikä toisin päin” ja ”työn ohessa”.

Vastauksista viisi sisälsi suunnitelmallisuutta. ”Olen pyrkinyt täyttämään jokaisen kohdan ja pyytänyt erillistä ”oppia” mikäli joku kirjan tehtävä ei ole kuulunut automaattisesti harjoitteluni sisältöön”, ” Katsonut millä kohdalla ei ole vielä merkintöjä jos tulee mahdollisuus suorittaa niiden osa-alueiden asioita”, ” Olen pyytänyt etukäteen, että saan suorittaa puuttuvia tehtäviä”, ” Katsonut harjoittelukirjasta tyhjiimmät osiot ja yrittänyt käydä merkintöihin tarvittavia asioita läpi” ja ” Olen yrittänyt sopia harjoitteluvastaavan kanssa joitakin aikoja, jolloin voisi harjoitella tekemättömiä harjoitteita”.

6.4.5 D5. Minkälaisia merenkulkuun liittyviä kirjoja tai oppaita olet ottanut mukaan ohjatulle vahtiperämiesharjoittelujaksoille?

Tähän kohtaan yhdeksän henkilöä jätti vastaamatta ja 10 vastasi ottaneensa ”ei mitään”. Edellä mainituista puolet kommentoi tyytyvänsä laivan kirjallisuuteen. Vastaja 3 vastasi ottaneensa harjoittelukirjan ja vastaja 5 pätevyyskirjan.

Kaksi vastaajista oli ottanut mukaansa meriteiden säännöt. Neljä oli ottanut mukaansa seuraavanlaisia materiaaleja: ”ensimmäisen vuoden matskut”, ”Kati Westerlundin op-

parina tekemä kaavakokoelma”, ”Merimiestaito 1 & 2 ja BRM-opuksia” ja ”paljon erilaisia materiaaleja, lähinnä julkaisuja”.

6.4.6 D6. Mitä laivatyöhön tarvittavia asiakirjoja olet tarkistanut ennen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun siirtymistä?

Kysymykseen jätti vastaamatta yhdeksän henkilöä, yksi vastasi ”En ole tarkistanut / tutustunut” ja yksi oli tarkistanut meriteiden sääntöjä. Vastaajista loput 16 oli tarkistanut yhden tai useamman seuraavista asioista: pätevyyskirjat, lääkärintodistus, merimiespassi, passi, huumetestit ja öljykirja. Yksi edellä mainituista oli henkilö numero kuusi seuraavalla vastauksellaan: ”Kaikki pätevyyskirjat ym. ajantasaisia. Ja aika häilyväksi on jäänyt tuo vahtiperämiesharjoittelu käsitteenä. Puolikkaana töissä on kaikkea muuta kuin perämiestreeniä kuitenkin”.

6.5 E Ohjatun vahtiperämiesharjoittelun jälkeinen valmistautumisen arviointi

Tämän osion tarkoituksena oli saada opiskelija arvioimaan harjoittelun jälkeisiä asioita. Osio koostuu avoimista kirjallisista kysymyksistä ja numeerisista kysymyksistä.

6.5.1 E1. Kuinka valmistautumisesi on edesauttanut yhteistyötä aluksen harjoitteluvastaavan ja aluksen ohjaajien kanssa?

Tähän kysymykseen tuli kymmenen kielteistä vastausta; joissa mainittiin valmistautumisen edesauttaneen ”ei mitenkään” tai henkilö ei ollut valmistautunut. Tyhjiä vastauksia oli kuusi. Vastaajista kuusi myönsi valmistautumisen edesauttaneen yhteistyötä laivalla. Vastaaja kuusi totesi: ”Tietenkin oma valmistautuminen ja tietämys sekä halu oppia kulkevat käsi kädessä. Eli tietää mitä haluaa oppia ja pyytää saada tehdä”. Opiskelijoista kolme esitti neutraalin vastauksen, joissa todettiin yhteistyön sujuneen aina hyvin tai ennakkotiedoilla on jotain merkitystä. Loput kaksi vastausta olivat vaikeasti tulkittavia: ”En ole ollut pelkässä harjoittelussa, joten en ole ollut yhteyksissä” ja ” Ohjaajana oli försti – väärä henkilö, sillä en ajanut vahtia hänen kanssaan”.

6.5.2 E2. Minkälaisia puutteita olet huomannut ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun valmistautumisessasi?

Tämän kysymyksen vastaukset pystyttiin kategorioimaan neljään luokkaan: ei vastausta (10), ei ole valmistautunut (3), ei ole puutteita (6) ja on puutteita (8). Yksi vastaaja, joka ei valmistautunut harjoitteluun, vastasi, että ”mielestäni tuntemattomaan laivaan menoa on vaikea valmistautua”. Puutteita löytämättömät olivat vastauksissaan myös nuikkasanaisia. Henkilön 7 vastaus ” En laisinkaan mitään. Toiminnassani on harvoin puutteita”.

Puutteita löytäneiden henkilöiden vastauksista löytyi muun muassa seuraavia asioita: riittämätön valmistautuminen harjoitteluun tai sen puuttuminen, harjoittelukirjan täyttämisen ohjeistuksen puuttuminen, tiettyjen vahtiperämiesharjoitteluun liittyvien kursien käymättömyys ja koulussa käytyjen kurssien riittämättömyys vahtiperämiesharjoitteluun. Esimerkki tämän luokan vastauksista ”Harjoittelukirjaa oppii täyttämään oikein vasta harjoittelun edetessä joka johti merkintöjen puutteellisuuteen harjoittelun alussa”.

6.5.3 E3. Miten sinua on perehdytetty ohjattua vahtiperämiesharjoittelujaksoa varten ja onko se ollut riittävää?

Tähän kysymykseen jokainen vastaaja vastasi, mutta seitsemän vastaajaa ymmärsi kysymyksen koskevan laivalla tapahtuvia aluksen miehistön suorittamia perehdytyskierroksia. Kysymyksen kaksiosaisuus johti vastauksien puutteellisuuteen. Esimerkiksi perehdytystä oli kuvailtu, mutta ei ollut otettu kantaa sen riittävyteen. Edellä mainitun vastausmallin mukaan vastasi kaksi seuraavasti: ”Kerrottiin, että perämiesharjoittelukirjan saa kun on suorittanut vahtimiesharjoittelun ja käteen annettiin jonkun oppilaan tekemä monistenivaska koskien harjoittelua Katarinalla. En muista koskiko se vahtimies vai vahtiperämiesharjoittelua” ja ”Koulussa vai laivassa? Koulussa: samat varmaan kaikille, eli on tähdennetty, että kirjaa pitää täyttää ja että laivalle pitää mennä nöyrällä asenteella etteivät vanhemmat merenkävijät närkästy. Laivassa: Perus perehdytys kierrokset on taidettu tehdä ja yleensä on sanottu että saa kysyä jos tulee kysyttävää”.

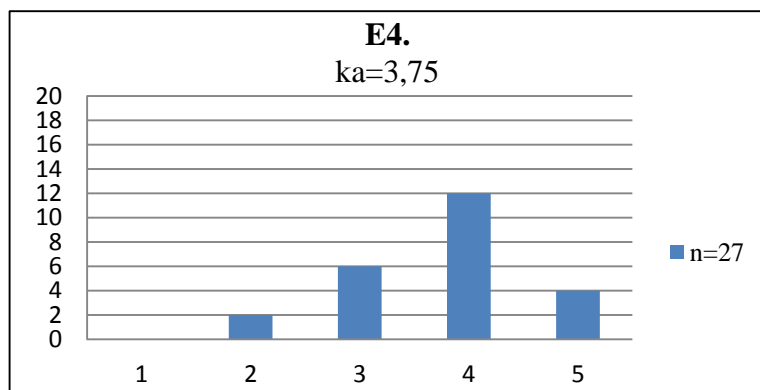
Perehdytyksen puuttumisen vastauksiinsa kirjoitti kahdeksan henkilöä. Kaksi heistä kirjoitti seuraavaa: ”Koulun puolesta en muista saaneeni asiaan mitään erityistä pereh-

dytystä. Mutta en sitä ole toisaalta tarvinnutkaan, joten on ollut riittävä” ja ” Ei käytännössä millään tavalla. Koulun opit ovat käytännössä olleet niin kaukana laivan työtavoista, ettei niitä voi liittää yhteen”.

Vastaajista neljän mielestä perehdyttäminen ei ollut riittävä ja kaksi heistä kuvaili perehdytystä seuraavasti: ”Perehdytys oli mitätön, jaettiin harjoittelukirjat ja käskettiin pitää mukana. Myöhemmin selvisi, ettei se riitä” ja ”Heikosti. Perehdytys vain vahtimiehen kirjan täyttöön”. Riittävän perehdytyksen kannalla oli kuusi vastaajaa, mutta he eivät kertoneet kokemastaan perehdytyksestä.

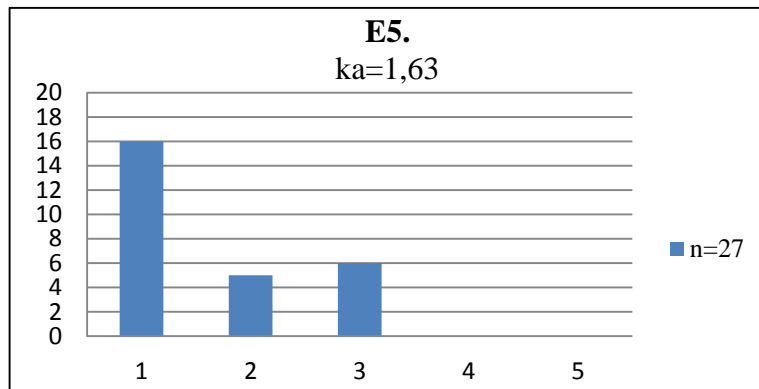
6.5.4 E4-E7 Harjoittelun arviointia

Taulukko 18. Onko sinulla ollut riittävästi aikaa ohjatun vahtiperämiesharjoittelun valmistautumiseen?



Tuloksen perusteella opiskelijoilla on varsin hyvin aikaa (ka 3,75) ennen harjoittelujaksolle siirtymistä, mutta muiden tulosten perusteella tätä aikaa ei käytetä hyväksi kovinkaan tehokkaasti. Esimerkikiksi harjoitteluun liittyvää ohjeistusta ei kerrata ennen harjoittelujaksoa, kuten tulokset kohdasta D2 osoittavat.

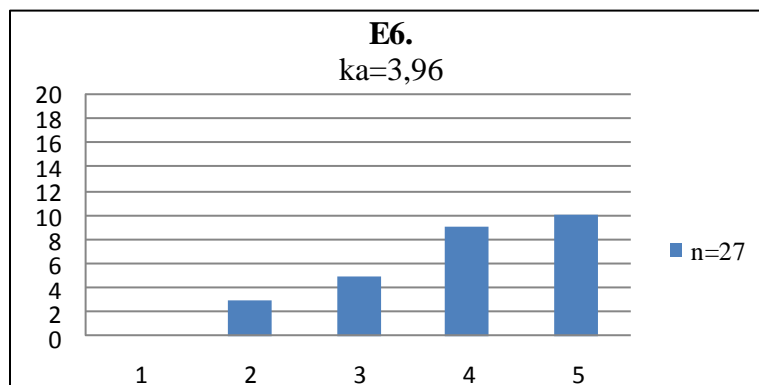
Taulukko 19. Onko harjoitteluraportin tekemisestä ollut hyötyä ohjatun harjoittelun suhteen?



Harjoitteluraportti laaditaan pakollisena koulutehtävänä raportointikurssin (2op) yhteydessä, muuten harjoitteluraportin laadintaa ei vaadita. Tulos viittaa selkeästi siihen, että opiskelijoiden mielestä harjoitteluraportilla ei ole vaikutusta ohjattuun harjoitteluun. Harjoitteluraportin laadinta voi kuitenkin olla hyödyllinen raportointikurssin suhteen, mitä tässä työssä ei tutkittu.

Harjoittelukirjan projektityömahdollisuutta ei juurikaan käytetä hyväksi. Osa koulutusyksiköistä teettää opiskelijoilla harjoitteluraportteja, joiden avulla on mahdollista saada arviointeja harjoittelun toteutumisesta, mutta järjestelmä ei ole vielä kattava ja systemaattinen. (Karkama 2000, 99–105.)

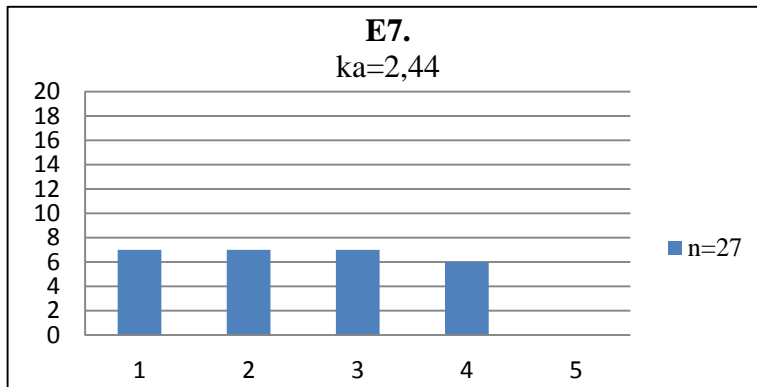
Taulukko 20. Onko omasta mielestäsi valmistautumisesi ollut riittävää onnistuneen harjoittelujakson aikaan saamiseksi?



Kysymys on johdettu suoraan tutkimusongelmasta. Tuloksen perusteella opiskelijat ovat arvioineet valmistautumisensa kiitettäväksi (ka 3,96). Yksikään vastaajista ei ole määrittänyt valmistautumistaan riittämättömäksi. Kirjallisista vastauksista on

kuitenkin tullut esille toisenlaisia ilmiöitä. Tulosta voidaan tulkita joko siten, että valmistautuminen harjoitteluun ei ole opiskelijoiden mielestä tärkeä tekijä ohjatun harjoittelun yhteydessä tai valmistautuminen harjoitteluun on vieras käsite, jonka sisältö ja merkityksellisyys ei ole opiskelijoiden tiedossa.

Taulukko 21. Miten hyvin mielestäsi laivan harjoitteluvastaavat ja harjoittelun ohjaajat tuntevat ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun liittyvät käytännöt?



Aikaisempien tutkimusten perusteella (Hahtonen & Järvenranta) tämänkaltainen tulos oli odotettavissa. Tulos olisi ollut tarkempi, jos jokaisesta kysymyksessä esitetystä henkilöstä olisi kysytty erikseen. Tuloksesta on kuitenkin selkeästi nähtävissä, että opiskelijoiden mielestä ohjatun harjoittelun ja sitä käytännössä ohjaavien henkilöiden välillä on merkittäviä (ka 2,44) tiedollisia puutteita.

6.6 F Kymenlaakson ammattikorkeakoulun ohjatun vahtiperämiesharjoittelun vahvuudet, heikoudet, mahdollisuudet ja uhat

Kyselylomakkeen viimeinen osio on SWOT-mallin mukainen, missä vastaaja sai vapaasti kertoa aiheen vahvuuksista, heikkouksista, mahdollisuuksista ja uhista. Vastaukset noudattivat samanlaista tyyliä kuin edellisissäkin kysymyksissä huolimatta kysymysten vapaammasta rajauksesta. Tämän osion tulokset esitetään edellä mainitussa järjestyksessä, missä esille tuodaan työn kannalta mielenkiintoisimpia vastauksia.

6.6.1 F1. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun vahvuuksia

Huolimatta kysymyksen laadun tuomasta vapaudesta opiskelijat tyytyivät tuomaan esille yhden vahvuuden vastausta kohden. Koululaiva Katarinan harjoittelua piti vahvuutena yhdeksän opiskelijaa, ”Katarina on hieno juttu, sinne kun pääsisi enemmän”.

Opiskelijoista kuusi oli tyytyväisiä koulun osallistumisesta harjoittelupaikkojen järjestämiseen.” Vahvuuksia voisi olla koulun hankkimat harjoittelupaikat, jos ei muuten saa paikkaa”. Harjoittelukirja mainittiin vahvuutena neljässä tapauksessa. ”Hyvänä puolena harjoittelukirjassa voi pitää sen sisältämiä tehtäviä. Ne ovat pääosin hyviä harjoituksia perusasioista työympäristössä”. Kahdessa tapauksessa pitkiä harjoittelujaksoja pidettiin vahvuutena ja yhdessä koulun hyvää mainetta verrattuna muihin merenkulun oppilaitoksiin. Yhden vastaajan mielestä vahvuuksia ei ole ja neljä vastaaja ei vastannut kysymykseen.

6.6.2 F2. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun heikkouksia.

Kysymykseen vastattiin kirjavasti ja kärkevästi. Mikään yksittäinen asia ei noussut selkeästi esille. Vastauksissa tuli esille heikkouksia myös muistakin osa-alueista kuin itse harjoittelusta. Tässä luvussa käsitelen vastauksia, jotka kuuluvat ohjatun harjoittelun piiriin ja jotka kelpaavat aineistoon.

Kysymykseen jätti vastaamatta viisi henkilöä ja yhden mielestä heikkouksia ei ollut. Heikkouksista ohjeistuksen suhteen mainitsi neljä henkilöä. Heidän vastauksissaan oli seuraavia heikkouksia: ohjeistuksen puute opiskelijoille ja laivan ohjaajille, ohjeistuksen epäselvyys harjoittelusopimuksen tekemisessä ja pakollisuudessa, opastus kauppalaivoille menosta.

Reilu vuosikymmen sitten Karkaman tutkimuksessa tuli esille seuraavanlaisia tuloksia: Harjoittelun laatu paranee, kun harjoittelijat aikanaan ovat harjoitteluvastaavia ja tulevat opiskelijat saavat harjoitteluvastaavakoulutuksen. Laivakäynnit osaltaan myös kehittävät harjoittelujärjestelmää. Tämän ryhmän mielestä harjoittelukirjan muokkaaminen Suomen olojen mukaiseksi, harjoitteluun liittyvän byrokratian selkeyttäminen ja palautejärjestelmän parantaminen olisi tärkeää. (Karkama 2000, 99–105.)

Työsuhteessa harjoittelemisen koki vaikeaksi kaksi opiskelijaa, koska silloin perämiesharjoittelu jää paitsioon ja palkattomaan harjoitteluun ei ole varaa. Muiden opiskelijoiden vastauksista ei ollut löydettävissä yhtäläisyyksiä. Heidän vastauksista löytyi seuraavia ohjattuun harjoitteluun liittyviä heikkouksia: vähäinen yhteistyö eri varustamojen kanssa, ei järjestetä harjoittelupaikkoja, harjoittelun huono ajankohta, laiva-henkilökunnan keho suhtautuminen harjoitteluun, vähän koulualusharjoittelua, harjoittelupaikkojen saamisen vaikeus ja harjoittelun suorittamisen valvonta.

Opiskelijat haluavat harjoitella työsuhteessa, ja näyttää myös siltä, että heidän työnkuvansa on samanlainen kuin työsuhteessa. Palkkaus parantaa opiskelijoiden motivaatiota, vaikka ilman työsuhteen pakkorutiineja heillä olisi paremmat mahdollisuudet keskittyä ainoastaan harjoittelutehtäviin. (Karkama 2000, 99–107.)

6.6.3 F3. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun mahdollisuuksia.

Tähän SWOT-osioon on vastattu varsin kirjavasti. Jotkut opiskelijat eivät ole ymmärtäneet kysymystä lainkaan ja seitsemän on jättänyt vastaamatta. Osa on ymmärtänyt osion lähinnä henkilökohtaisesta näkökulmasta. Mahdollisuuksia kuvaavat seuraavat yhdistetyt vastaukset: Parempi yhteistyö varustamoiden ja yhteistyötahojen kanssa, maineen parantaminen sekä hyvien opettajien että opiskelijoiden rekrytoinnilla, koulualusharjoittelun ja sen toiminnan kehittäminen. Kaikki koulutuksen osatekijät ovat siten tärkeitä toiminnan kehittämisen kannalta.

6.6.4 F4. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun uhkia.

Myös tähän SWOT-osioon on ollut vaikea vastata. Yhdeksän opiskelijaa on jättänyt vastaamatta. Myös tämän osion kysymyksen osa opiskelijoista on ymmärtänyt henkilökohtaisena. Seuraavat seikat ovat uhkien kannalta tärkeitä: Opetuksen tason heikkeneminen nykyisestä (2). Monikansalliseen miehistöön siirtyminen (3) saattaa vaikuttaa harjoittelupaikkojen vähentymiseen. Koulualusharjoittelun lakkauttaminen. Kiinnostuksen puute ja suhteiden katkeaminen varustamoihin sekä budjettiongelma ovat myös realistisia uhkia onnistuneen harjoittelujärjestelmän toteuttamiselle.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINNAT

Tässä luvussa pyritään löytämään tuloksista vastauksia esitettyihin tutkimusongelmiin ja kuvaillaan esille tulleita ilmiöitä. Johtopäätöksiä ja tuloksia verrataan aikaisempiin tutkimuksiin ja kirjallisuuteen sekä pohditaan tutkimuksen yleistettävyyttä. Lisäksi arvioidaan tavoitteiden täyttymistä, tutkimuksen tarkoitusta ja hyödyllisyyttä sekä esitetään ilmiöihin parannuskeinoja ja jatkotutkimusaiheita. Luvussa arvioidaan myös tutkimusprosessin kulkua, menetelmiä ja niiden onnistumista. (Hirsjärvi, ym. 1997, 250–251.)

7.1 Onko opiskelijoiden harjoittelukirjaan ja koulun antamaan ohjeistukseen tukeutuva valmistautuminen riittävää onnistuneen ja hyvän harjoittelujakson aikaan saamiseksi?

Aineiston perusteella voidaan todeta, että onnistuneita ja hyviä harjoittelujaksoja opiskelijat eivät ole tehneet riittävästi. Harjoittelulle laivoilla ei tunnu löytyvän aikaa, koska suurin osa ohjatusta harjoittelusta suoritetaan palkallisessa työsuhteessa, jolloin itse harjoittelu jää toissijaiseksi. Harjoittelun tehokkuutta laskee myös vähäinen yhteistyö laivahenkilökunnan kanssa. Opiskelijat tuntevat laivahenkilökunnan olevan ulkona ohjatun harjoittelun järjestelmästä ja eivät tunne yhteyttä heihin. Tämä ilmenee rooli- en huonosta tuntemuksesta (C1-C4) ja kirjallisista vastauksista, joissa mainitaan laivahenkilökunnan välinpitämättömyydestä harjoittelujärjestelmää kohtaan. Karkaman (2002, 99–105) tutkimuksessa laivan harjoitteluvastaavat näkivät asian toisin. Tutkimuksessa laivaväki suhtautui pääsääntöisesti myönteisesti harjoittelujärjestelmään.

Koulun antama ohjeistus on heikosti tunnettua. Kirjallisesta ohjeistuksesta yhdessäkään vastauksessa (D2) ei mainita, mutta kysytään, mitä ne ovat. Koulun antama perehdytys on koettu riittämättömäksi ja sen sisällöstä ei ole osattu kertoa (E3) Harjoittelukirja, numeerisien vastauksien (B) perusteella, tuntuisi olevan kelvollisesti tunnettu. Kuitenkin kirjallisten vastauksien perusteella kirjan täyttämiseen, tarkoitukseen ja käyttöön liittyy problematiikkaa. Esimerkiksi projektityömahdollisuutta ei hyödynnetä lainkaan (E5). Vesterisen (2003, 79) mukaan projektiopiskelu ammattikorkeakoulutuksessa on yhä laajemmin käytetty pedagoginen ratkaisu. Sen on todettu kehittävän koulun ja työyhteisön yhteistyötä.

Opiskelijat kokevat oman valmistautumisensa riittäväksi (E6), mutta tiedollinen taso harjoitteluun liittyvistä asioista on heikkoa. Opiskelijat kokevat valmistautumisensa olevan riittävää, mutta tarvittavien tietojen uupuessa se lienee mahdotonta. Tutkimuksen pääongelmaan on saatu vastauksia, ja tältä osin työssä on onnistuttu. Merkille pantavaa on, että aikaisemmissa Hahtosen (2000) ja Karkaman (2002) tutkimuksissa on paljon samankaltaisia havaintoja, jotka tulevat tämänkin työn puitteissa esille.

7.2 Pohdintaa tutkimuksen alaongelmista

Alaongelmat ovat kokonaisuuksina pieniä verrattuna pääongelmaan, mutta ne ovat osoittautuneet hyödyllisiksi pääongelman ratkaisemisessa. Alaongelmilla on ollut erilainen painotus kysymyksissä toisiinsa nähden. Ensimmäiseen alaongelmaan on haettu

vastauksia kokonaisella osiolla (B4), jonka tuloksia tukevat eri osioiden kirjalliset vastaukset. Toiseen alaongelmaan aineiston (B1–B3,B4.5) perusteella ei voi vastata tyhjentävästi, sillä kysymyksen tueksi ei ole kirjallista aineistoa. Ongelmia ja ilmiöitä tarkasteltaessa ratkaiseviksi seikoiksi ovat nousseet kirjallisten ja numeeristen vastausten suhteet. Kolmanteen alaongelmaan aineistoa on saatavilla kahdesta (D–E) kirjallisesta osiosta, joissa on myös numeerisia kysymyksiä.

Alaongelmat:

1. Kuinka hyvin opiskelija tuntee harjoittelukirjan ohjeistuksen?
2. Kuinka hyvin opiskelija tuntee STCW-yleissopimuksen asettamat vaatimukset vahtiperämiesharjoittelun ja vahtiperämiespätevyyden saamisen osalta?
3. Kuinka hyvin opiskelija on ottanut huomioon muita henkilökohtaisen valmistautumisen kannalta tärkeitä asioita ennen ja jälkeen harjoittelujaksoa?

Ensimmäiseen alaongelmaan raportissa on jo vastattu, tosin epäsuorasti. Harjoittelukirjan ohjeistus on kelvollisesti tunnettua, mutta käyttöön liittyy ongelmia. Toiseen alaongelman ratkaisuksi voidaan soveltaa harjoittelukirjan osa-alueisiin perehtyneisyyttä, koska harjoittelukirjan osa-alueet on suoraan johdettu STCW-yleissopimuksen vahtiperämiehen pätevyyttä ja harjoittelua koskevasta koodista. Vastauksien perusteella opiskelijat tuntevat tämän osion varsin hyvin, joskin muutamissa osioissa on heikkouksia. Kolmannessa ongelmassa näkyy selkeästi opiskelijoiden välinpitämättömyys ongelmaan viittaavien kysymyksiä aiheisiin. Ainoastaan konkreettisiin kirjallisiin kysymyksiin on osattu vastata (D3, D6). Harjoitteluun lähtöä ei hirveästi pohdita etu eikä jälkikäteen. Syy lienee siinä, että opiskelijat lähtiessään harjoitteluun eivät lähde harjoitteluun vaan töihin.

7.3 Tutkimusprosessin arviointia

Työn raskain vaihe oli luoda tutkimusasetelma. Tämän selvittyä työ eteni nopeasti kyselylomakkeen luomisen ja aineiston keräämisen merkeissä. Prosessia osaltaan vauhditti keväinen ajankohta, jolloin koulussa oli menossa viimeinen opintojakso ja kohdejoukolla oli enää vähän tunteja. Osa opiskelijoista oli jo siirtynyt töihin.

Työn tekoprosessin viimeisissä vaiheissa tuli useita kyselylomakkeen sisällön suhteen tutkimusongelmiin paremmin soveltuvia kysymyksiä. Rakenteellisesti kyselylomaket-

ta jouduttiin supistamaan ja niputtamaan tiettyjä osa-alueita harjoittelukirjan sisällöstä, koska muuten vastausajasta olisi tullut liian pitkä. Käytännössä vastausajat vaihtelivat 10–15 minuutin välillä. Etukäteen oli tiedossa, että opiskelijoilta voi olla hankala saada vastauksia etenkin kirjallisiin kysymyksiin. Tutkimuksen kohdejoukon suuruuteenkin oli aavistettavissa katoa. Edellä mainituista seikoista huolimatta aineisto oli riittävä työn läpi viemiseksi ja tulokset olivat tyydyttäviä. Tuloksia ei voi kuitenkaan yleistää koskemaan koko merenkulun koulutusta. Tulokset antavat kuitenkin aihetta pohdiskelulle. Tutkimuksen kannalta, kyselylomakkeen vastauksien perusteella, olisi ollut hyvä järjestää opiskelijoille ryhmähaastattelu. Haastattelun avulla ilmiöihin olisi saanut lisää syvyyttä ja parannusta tutkimuksen validiteettiin.

Opiskelijoiden harjoittelua muilla aloilla on tutkittu paljon ja monesta näkökulmasta. Merenkulun harjoittelua koskevia suomalaisia tutkimuksia on verrattain vähän ja niissä on keskitytty laajempiin kokonaisuuksiin. Merenkulun koulutusta käsitteleviä kansainvälisiä tutkimuksia oli vaikea soveltaa tähän työhön, koska harjoittelun toteuttaminen muissa kulttuureissa eroaa omastamme. Tämän vuoksi sopivia ja suoria lähteitä merenkulun koulutuksen harjoitteluun valmistautumiseen oli vaikea löytää.

7.4 Jatkotutkimusmahdollisuudet ja ohjatun harjoittelun toteutuksen kehittämideoita

Jatkotoimenpiteinä voisi tutkia tietotekniikan hyväksi käyttöä ohjatun harjoittelun seurannassa. Nykyään useilla laivoilla on internetyhteydet, joiden avulla opiskelija voisivat kirjautua Moodlen tapaiseen portaaliin. Sivuston avulla voitaisiin saada ratkaistuksi ohjatun harjoittelun kommunikaatio-ongelmia, parantaa ohjeistuksen näkyvyyttä, palautejärjestelmän puutteellisuutta, mahdollistaa ajantasainen harjoittelun seuranta ja luoda laivoille oppimistehtäviä. Nissinen (2003, 222) toteaa, että oppimistehtävien liittäminen työelämään liittyvään projektiin on mainio keino nostamaan opiskelijoiden motivaatiotasoa. Samalla se on tärkeää opiskelijan kognitiiviselle kehitykselle.

Tämän tutkimuksen aineistoa ja tuloksia voisi käyttää edellä mainitun haastattelututkimuksen luomiseen. Haastattelu kohdistettuna opiskelijoihin, asiantuntijoihin ja harjoittelua ohjaavaan henkilöstöön voisi tuoda esille konkreettisia parannusehdotuksia. Yksi mielenkiintoinen tutkimusidea olisi selvittää opiskelijoiden käyttämää aikaa harjoitteluun aluksilla. Vahtiperämiehen pätevyyden osaamisen vaatimukset ovat laajoja kokonaisuuksia, joten harjoitteluun käytetty aika kertoisi paljon todellisesta paneutumisesta harjoitteluun.

Opiskelijan vastuu omasta oppimisestaan ohjatussa harjoittelussa on suuri. Merenkulun opiskelijoille olisi hyvä antaa perusteet oman oppimisen edistämiseksi, koska alan vaatimukset ovat kasvussa. Merenkulun ammatin lisääntyvät vaatimukset käyvät ilmi muun muassa Hämäläisen (2012, 19) opinnäytetyössä. Työssä todetaan, että työntekijöiltä vaaditaan ammatillisen osaamisen lisäksi enemmän monenlaisia työelämätaitoja, kuten laaja-alaisia kieli-, johtamis- ja projektityötaitoja, kulttuurien tuntemusta, luovuutta, hallinnollisia taitoja ja markkinointi- ja liiketoimintaosaamista sekä merenkulku- ja varustamotoiminnan kokonaiskuvantuntemusta. Tämän työn tuloksien perusteella osa opiskelijoista ei pysty hallitsemaan ohjatun harjoittelun kokonaisuutta ja sen asettamia tavoitteita. Asiaa voisi tutkia selvittämällä, missä asioissa opiskelijat tarvitsevat tukea ja lisäohjeistusta.

Tässäkin työssä on tullut esille yhteistyön puute ohjattuun harjoitteluun liittyvien osapuolten välillä. Suomen merenkulun strategian ehdotuksessa vuosille 2003–2012 on linjaus, jonka mukaan kansallisen tonniston ja logistiikan tulisi olla vuorovaikutussuhteessa koulutukseen, harjoitteluun ja tutkimukseen (Vainio 2002, 16). Ongelman ratkaisemiseksi voisi selvittää varustamojen mahdollisuuksia osallistua tiiviimmin koulutukseen ja harjoitteluun.

Oman työkokemuksen ja aiheeseen perehtymiseni perusteella, merenkulun ohjatussa harjoittelussa ilmenevät ongelmat eivät ole juuri muuttuneet. Syitä siihen voisi pohtia. Koetaanko harjoittelusysteemi käytännössä kuitenkin riittäväksi ja kokemattomat merenkävijät kouliintuvat ammattiinsa työn ohessa?

LÄHTEET

- Alkula, T., Pöntinen, S. & Ylöstalo, P. 1994. Sosiaalitutkimuksen kvantitatiiviset menetelmät. Helsinki: WSOY.
- Anttila, R. & Salmenhaara, T. 2011. Merenkulun koulutuksen tila ja kehittämistarpeet. Helsinki. Opetushallitus. Raportit ja selvitykset 2011/5.
- Hahtonen, K. & Järvenranta, A. 2000. Ammattikorkeakoulun ohjattu harjoittelu Suomessa. Merikapteenityö. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merikapteenin koulutusohjelma.
- Heino, A. 2007. Merenkulkualan tunnuspiirteitä. Potkur-blogi.
<http://potkur.blogspot.com/>. viitattu 20.5.2012
- Hemmilä, O. 2009. Astu laivaan! Kohti kauppa-alusharjoittelua. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 1997. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kirjayhtymä.
- Hämäläinen, J. 2012. Merenkulun tulevaisuuden trendit ja niiden vaikutus merenkulunkoulutuksen sisältöön tulevaisuudessa. Opinnäytetyö. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Merenkulun hallinnon koulutusohjelma.
- Karkama, M. 2002. Merenkulun ohjatun harjoittelun (työssäoppimisen) toteutukseen ja laatu järjestelmien toimivuuteen liittyvä tutkimus toisen asteen ammatillisissa perustutkinnoissa ja ammattikorkeakouluissa. Helsinki. Opetushallituksen monisteita 12/2002.
- Kymenlaakson ammattikorkeakoulun internetsivut,
[http://www.kyamk.fi/KyAMK/Toimialat ja osaamisalat/Tekniikka ja liikenne/Merenkulku ja logistiikka/Intra/Harjoitteluun liittyvää tietoa/Työssä oppiminen ja ohjattu harjoittelu merenkulkualalla suositus/](http://www.kyamk.fi/KyAMK/Toimialat_ja_osaamisalat/Tekniikka_ja_liikenne/Merenkulku_ja_logistiikka/Intra/Harjoitteluun_liittyvaa_tietoa/Tyossa_oppiminen_ja_ohjattu_harjoittelu_merenkulkualalla_suositus/). Viitattu 13.5.2012.
- Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opetussuunnitelma, <http://ops.kyamk.fi/08-09v1/kompetenssikaavioid7af.html?kieli=fin&ops=2008->

[2009&alataso_id=181&ylataso_id=34&tutkinto_id=149&esikatselu=1&julkistus=1.](#)

Viitattu 13.5.2012.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Pätevydet/Kansipäällistö.

http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys_ja_patevyudet/patevyyskirjat/kansipaallysto#vahtiperamies. Viitattu 10.5.2012

Nissinen, p. 2003. Verkkovälitteinen opetus ammattikorkeakoulussa. Teoksessa H. Kotila (toim.) Ammattikorkeakoulupedagogiikka. Helsinki: Edita.222–238.

Ohjatun harjoittelun seurantakirja, STCW II/1 vahtiperämies. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Opetushallitus. Ei painovuotta.

Riekkinen, P. 2010. Merikapteenikoulutuksen haasteet ammattikorkeakoulujärjestelmässä. Merikapteenityö. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun merikapteenin koulutusohjelma.

STCW, 2001. International Maritime Organization. London

Työssäoppiminen ja ohjattu harjoittelu merenkulkualalla, 2008. Toimintaohjesuositus. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Vainio, J & Kajander, S, 2002. Suomen merenkulun strategia: Ehdotus 2003–2012. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki

Vesterinen, P. 2003. Projektiopiskelu ja -oppiminen ammattikorkeakoulussa. Teoksessa H. Kotila (toim.) Ammattikorkeakoulupedagogiikka. Helsinki. Edita. 79–94.

Virsta Virtual Statistics internetsivut. viitattu 10.4.2012,

<http://www.stat.fi/virsta/tkeruu/>. Viitattu 10.4.2012,

LIITTEET

Liite 1 Kyselylomake

KYSELY VAHTIPERÄMIESHARJOITTELUUN VALMISTAUTUMISEN KEHITTÄMISEKSI

Kysely on jaettu kuuteen (A-F) kategoriaan. Kohdassa A kysytään vastaajan taustatietoja, kohdassa B kysytään harjoittelukirjan sisällöstä ja täyttämisestä, kohdassa C kysytään ohjattuun harjoitteluun sidoksissa olevasta henkilöstöstä, kohdassa D tiedustellaan vastaajan henkilökohtaista harjoitteluun valmistautumista ja kohdassa E selvitetään ajatuksia ja toimenpiteitä ohjatun harjoittelun jälkeiseltä ajalta.

Kohdassa B, harjoittelukirja tuntemus, vastaaja rastittaa vaihtoehdon 1-5. Vastausvaihtoehto 1 tarkoittaa ei lainkaan ja vastausvaihtoehto 5 tarkoittaa erittäin hyvin. Kohdassa C, harjoittelua ohjaavan henkilöstön tuntemus, vastaaja rastittaa vaihtoehdon 1-5 kuten edellisessä kohdassa B. Kohdassa D, E ja F vastaaja vastaa omin sanoin vastaukselle rajatulle alueelle.

Kysely on tärkeä osa opinnäytetyötäni ”Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen vahtiperämiesharjoitteluun Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa”. Vastausjoukko on suhteellisen pieni, joten pyydän vastaamaan kysymyksiin mahdollisimman rehellisesti ja huolellisesti. Kyselyn täyttämiseen kuluu aikaa noin 20–25 minuuttia.

A VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

Ikä _____ vuotta	Mies	Nainen
Peruskoulutus		
Pätevyyskirjat		
Suoritetut opinnot _____ op	Merityökokemus _____ vuotta _____ kk	
Suoritetut vahtiperämiesharjoittelujaksot _____ kpl		
Tehdyt harjoittelusopimukset vahtiperämiesharjoittelussa _____ kpl		
Työsuhteessa suoritetut harjoittelujaksot _____ kpl		
Harjoitellut tai työskennellyt säiliöaluksessa kyllä ___ Ei ___		

B HARJOITTELUKIRJAN TUNTEMUS

1. NAVIGAATIO

Miten hyvin olet mielestäsi perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin?

1.1 Matkan suunnittelu, navigointi, aluksen ohjailu, paikanmääritys, turvallinen vahdinpito, tutkan käyttö turvallisen vahdinpidon apuna.

[1] [2] [3] [4] [5]

1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

1.2 Toiminta hätäolaisen avustamiseksi, englannin kielen kirjallinen ja suullinen käyttö laivaympäristössä, näköviestitys liipuilla ja aldis-lampulla.

[1] [2] [3] [4] [5]

1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

2. MERIKULJETUSTEKNIikka

Miten hyvin olet mielestäsi perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin?

2.1 Lastin käsittely, ahtaus, kiinnittäminen ja valvonta matkan aikana.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

2.2 Säiliöalusten lastaus, purkaus ja lastauksen valvonta.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

2.3 Lastinkäsittely laitteiston tarkastaminen ja huolto.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

3. MERIMIESTAITO JA JOHTAMINEN

Miten hyvin olet mielestäsi perehtynyt seuraaviin harjoittelukirjan osa-alueisiin?

3.1 Ympäristön suojeleminen ja ympäristövahinkojen estäminen, aluksen merikelpoisuus ja sen ylläpito ja kv. sopimukset, sosiaali- ja työlainsäädäntö.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

3.2 Palontorjunta, Pelastautumis- ja pelastusvälineiden käyttö ja ensiapu ja perussairaanhoido aluksella.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

3.3 Kuinka hyvin tunnet seuraavat käsitteet; SOLAS, MARPOL ja IMDG-koodi?

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

4. HARJOITTELUKIRJAN OHJEISTUS JA TÄYTTÄMINEN

4.1 Oletko perehtynyt harjoittelukirjan täyttöohjeistukseen ja ohjattuun harjoitteluun liittyvään ohjeistukseen?

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

4.2 Oletko tutustunut harjoittelukirjan tehtäviin?

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

4.3 Onko harjoittelukirjan oppimistehtävistä ollut hyötyä?

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

4.4 Oletko täyttänyt harjoittelukirjaa oikein?

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

4.5 Miten hyvin tunnet STCW-yleissopimuksen asettamat vaatimukset vahtiperämiehen pätevyden saamiseksi?

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

C HARJOITTELUA OHJAAVA HENKILÖSTÖN TUNTEMUS

Kuinka hyvin tunnet seuraavien harjoitteluun liittyvien henkilöiden tehtävät ja vastuut ohjatussa harjoittelussa?

1. Ohjatun harjoittelun vastaava.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

2. Aluksen harjoitteluvastaava.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

3. Harjoittelun ohjaaja.

[1] [2] [3] [4] [5] 1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

4. Harjoittelija.

[1] [2] [3] [4] [5]

1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

D HENKILÖKOHTAINEN OHJATTUUN VAHTIPERÄMIESHARJOITTELUUN VALMISTAUTUMINEN

1. Mitä kurssimateriaaleja ja oppaita olet kerrannut ennen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun lähtöä?

2. Mitä ohjattua vahtiperämiesharjoittelua koskevaa ohjeistusta olet kerrannut?

3. Minkälaisia esitietoja olet hankkinut aluksesta ja varustamosta ennen ohjattua vahtiperämiesharjoittelua?

4. Miten olet suunnitellut harjoittelusi kulkua vahtiperämiehen seurantakirjaa apuna käyttäen?

5. Minkälaisia merenkulkuun liittyviä kirjoja tai oppaita olet ottanut mukaan ohjatulle vahtiperämiesharjoittelujaksolle?

6. Mitä laivatyöhön tarvittavia asiakirjoja olet tarkistanut ennen ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun siirtymistä?

E OHJATUN VAHTIPERÄMIESHARJOITTELUN JÄLKEINEN VALMISTAUTUMISEN ARVIOINTI

1. Kuinka valmistautumisesi on edesauttanut yhteistyötä aluksen harjoitteluvastaavan ja aluksen ohjaajien kanssa?

2. Minkälaisia puutteita olet huomannut ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun valmistautumisessasi?

3. Miten sinua on perehdytetty ohjattua vahtiperämiesharjoittelujaksoa varten ja onko se ollut riittävää?

4. Onko sinulla on ollut riittävästi aikaa ohjatun vahtiperämiesharjoittelun valmistautumiseen?

[1] [2] [3] [4] [5]

1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

5. Onko harjoitteluraportin tekemisestä ollut hyötyä ohjatun harjoittelun suhteen?

[1] [2] [3] [4] [5]

1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

6. Onko omasta mielestäsi valmistautumisesi ollut riittävää onnistuneen harjoittelujakson aikaansaamiseksi?

[1] [2] [3] [4] [5]

1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

7. Miten hyvin mielestäsi laivan harjoitteluvastaavat ja harjoittelun ohjaajat tuntevat ohjattuun vahtiperämiesharjoitteluun liittyvät käytännöt?

[1] [2] [3] [4] [5]

1= ei lainkaan, 5= erittäin hyvin

F KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULUN OHJATUN VAHTIPERÄMIESHARJOITTELUN VAHVUUDET, HEIKKOUEDET, MAHDOLLISUUDET JA UHAT

1. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun vahvuuksia.

2. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun heikkouksia.

3. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun mahdollisuuksia.

4. Luettele Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vahtiperämiesharjoittelun uhkia.

Kysely on päättynyt, kiitos vastauksestanne.