

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma

Nico Judén ja Nina Yli-Karro

MATKUSTAJA-ALUSTEN TURVALLISUUSPEREHDYTYSVIDEON
KEHITTÄMINEN JA KÄYTÖN TEHOSTAMINEN

Merikapteeniyö 2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma

JUDÉN, NICO ja

YLI-KARRO, NINA

Matkustaja-alusten turvallisuusperehdytysvideon
kehittäminen ja käytön tehostaminen

Merikapteenityö

40 sivua + 9 liitesivua

Työn ohjaaja

Timo Alava

Toimeksiantaja

Kymi Technologies

Marraskuu 2012

Avainsanat

turvallisuus, matkustajat, perehdyttäminen, video, laivat,
matkustajalaivat

Opinnäytetyön tarkoitus on selvittää matkustajamerenkulun turvallisuusperehdytyksen tasoa alle 24 tuntia kestäväillä merimatkoilla Suomenlahden ja Itämeren alueella ja erityisesti pohtia keinoja parantaa matkustajien tietämystä matkustaja-alusten turvallisuuden liittyvistä asioista. Työssä on verrattu merenkulun ja ilmailun välisiä eroja matkustajien turvallisuusperehdytykseen liittyvissä toimintatavoissa sekä niiden tehokkuudessa. Työn tavoitteena on selvittää kyselytutkimuksen perusteella kehitettäviä kohteita matkustajille suunnatussa tiedottamisessa.

Työn yhteydessä toteutettiin Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelijoille suunnattu kyselytutkimus, jonka pohjalta selvitettiin maallikon tiedon tasoa risteilijöiden turvallisuusasioista. Lisäksi työssä haastateltiin ilmailun turvallisuuspäällikköä sekä ilmailuviranomaisen edustajia.

Tutkimuksessa selvisi, että matkustajien tietämyksen taso on kohtalaisen heikko ja tiedot perustuvat monilta osin väärin olettamuksiin ja mielikuviin. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että turvallisuusperehdytyksessä on useita kehitettäviä kohteita, joista suurin osa on korjattavissa.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Degree Programme in Marine Technology

JUDÉN, NICO and

YLI-KARRO, NINA

Improving Safety Demonstration Video onboard Passenger
Vessels

Bachelor's Thesis

40 pages + 9 pages of appendices

Supervisor

Timo Alava

Commissioned by

Kymi Technologies

November 2012

Keywords

safety, passenger, demonstration, video

The purpose of this thesis was to study maritime passenger safety demonstration video onboard passenger vessels cruising less than 24 hours in the Baltic sea area. The aim in particular was to consider ways to improve passengers' awareness of safety issues. In the thesis, the differences between maritime and aviation passenger safety demonstrations has been explored. The thesis compares the differences between the practices, policies and the effectiveness of these measures.

A query was carried out for the students of Kymenlaakso University of Applied Sciences. The objective was to find out the level of knowledge among non-professionals in these safety matters. In addition, study was also carried out as interviews for an aviation security officer as well as a representative of the aviation authority.

The study concludes that passengers' level of knowledge is relatively weak, and in many respects based on false assumptions. In conclusion, one may find that points of development are many and most of them could be relatively easy to improve.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

TERMINOLOGIAA

1	JOHDANTO	7
2	TURVALLISUUSVIDEON TARPEELLISUUDEN KARTOITUS	8
2.1	TAUSTAA.....	9
2.2	MATKUSTAJILLE SUUNNATTU KYSELY	11
2.2.1	<i>Monivalintakysymykset ja vastausten analysointi</i>	13
2.2.2	<i>Avoimet kysymykset ja vastausten analysointi</i>	14
3	PSYKOLOGINEN NÄKÖKULMA IHMISEN KÄYTTÄYTYMISEEN	21
3.1	MIELLEJÄRJESTELMÄT: TIEDON OMAKSUMINEN AISTIKANAVIEN KAUTTA.....	21
3.1.1	<i>Visuaalinen miellejärjestelmä</i>	22
3.1.2	<i>Auditiivinen miellejärjestelmä</i>	22
3.1.3	<i>Kinesteettinen miellejärjestelmä</i>	23
3.1.4	<i>Yhteenvedo miellejärjestelmistä</i>	24
3.2	JOHTAMISTYYLEISTÄ SEKÄ IHMISTEN KÄYTTÄYTYMISESTÄ RYHMÄSSÄ.....	24
4	TURVALLISUUSVIDEO	25
4.1	MATKUSTAJAMERENKULUN SÄÄDÖKSET.....	27
4.1.1	<i>Turvallisuusperehdytys nykyään</i>	28
4.2	FINNAIRIN TURVALLISUUSVIDEON ANALYSOINTI	30
4.2.1	<i>Cabin Safety Managerin haastattelu</i>	31
4.3	FINAVIAN TURVATARKASTUSVIDEO	32
4.4	MATKUSTAJAMERENKULUN TURVALLISUUSVIDEON SISÄLTÖ	33
4.5	TURVALLISUUSVIDEON KÄYTÖN TEHOSTAMINEN	38
5	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET	39
	LÄHTEET	41

LIITTEET

Liite 1. Vastauslomake

Liite 2. Kooste vastauksista

TERMINOLOGIAA

AIS – Automatic Identification System, alusten tunnistamiseen ja sijainnin määrittämiseen käytetty järjestelmä

Drencher-järjestelmä – ro-pax-aluksilla käytetty tulentorjuntajärjestelmä. Toimii samalla tavoin kuin sprinkler-järjestelmä sillä poikkeuksella, että drencher-järjestelmän putkisto ei ole paineistettu, vaan käyttöön tarvitaan palopumppuja. Käytössä lähinnä autokansilla.

EU-OPS on osa EU:n ylikansallista lainsäädäntöä, joka sitoo sellaisenaan suoraan jäsenvaltioita. Osa ilmailun lainsäädäntöä.

FAA – Federal Aviation Authority

- Yhdysvaltojen ilmailuviranomainen

FFA - Finnair Flight Academy

IMO – International Maritime Organisation

- Kansainvälinen Merenkulkujärjestö

ISM – International Safety Management Code, kansainvälinen turvallisuusjohtamiskoodi

LSA – Life Saving Appliances, hengenpelastusvälineistö

MSC - Maritime Safety Committee, merenkulun turvallisuuskomitea

ro-ro-alus - Lasti liikkuu alukseen ja aluksesta omilla pyörillä (roll on roll off)

ro-pax - Kuin ro-ro, mutta alus kuljettaa lastin lisäksi matkustajia

SOLAS – International Convention for Safety Of Life At Sea

STCW-95 - Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) vuonna 1995 Lontoossa hyväksymä kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa yleissopimus, jolla muutettiin vuoden 1978 STCW-yleissopimusta

Transport Canada – Kanadan ilmailuviranomainen

1 JOHDANTO

Jo ensimmäisen kouluvuotemme jälkeen meille molemmille oli selvää, että tuleva opinnäytetyömme käsittelee jotakin merenkulun turvallisuuteen liittyvää aihetta. Tämä aihe sai alkunsa eräällä Tukholman risteilyllä, jolla ystävämme alkoivat kysellä hätäilannetoiminnasta ja meidän ”ammattilaisten” osaamisesta. Vastailimme kysymyksiin hyvin yksiselitteisesti, ja edelleen heidän reaktionsa asioihin oli, että onneksi laivalla on henkilökunta, joka sitten ohjaa ja näyttää mallia ja pelastaa meidät kaikki, jos jotain sattuu. Tämä ajatus jäi pyörimään mieliimme, koska on selvää, ettei yhdenkään matkustaja-aluksen henkilökunta pysty opastamaan henkilökohtaisesti jokaista matkustajaa. Tästä huolestuneina saimme idean opinnäytetyöstä, jossa pyrittäisiin selvittämään, olisiko myös ”suuri yleisö” samaa mieltä kuin ystävämme, vai sattuiko kohdalle vain kaksi yksilöä, jotka kokivat asian hankalaksi.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, kuinka matkustajamerenkulun turvallisuutta voitaisiin kehittää turvallisuusvideota hyödyntäen. Yksilöidyiksi tutkimusongelmiksi muodostuivat seuraavat kysymykset: Miksi matkustajamerenkulussa on käytössä nykyinen järjestelmä? Miksi järjestelmää ja turvallisuusvideota ei kehitetä? Ovatko ihmiset kiinnostuneita matkustajamerenkulun turvallisuudesta? Mikä on alalla vallitseva lainsäädäntö? Voiko ilmailun periaatteita soveltaa myös matkustajamerenkulkuun?

Opinnäytetyö siis käsittelee turvallisuusvideon sisällyttämistä myös Itämeren alle 24 tunnin matkustaja-alusliikenteen turvallisuusperehdytykseen. Työssä pyritään osoittamaan audiovisuaalisen turvallisuusperehdytyksen hyötyjä muiden matkustajalähtöisten alojen esimerkin mukaan sekä tutustumalla ihmismielen tiedonomaksumiskykyyn. Työssä on vertailtu merenkulun ja ilmailun välisiä eroja turvallisuusperehdytyksessä.

Pohdimme, miksi alle 24 tunnin risteilyillä turvallisuusvideota ei hyödynnetä nykyistä enempää. Myös alle 24 tunnin risteilyjä varten on olemassa varustamoiden omat turvallisuusperehdytysvideot, mutta niiden käyttö on hyvin marginaalista. Videot pyörivät hyteissä yhdellä ainoalla kanavalla ja kokemuksemme mukaan eivät lainkaan yleisissä tiloissa.

Opinnäytetyöhön liittyy lisäksi kyselytutkimus, jonka perusteella tarkoituksenamme oli kartoittaa ongelmakohtia matkustajien näkökulmasta ja näin ollen tuoda esiin kehi-

tettäviä kohteita matkustajamerenkulun turvallisuusperehdytyksessä. Alun perin kysely oli tarkoitus tehdä risteilymatkustajille merimatkan jälkeen tai sen aikana, kuitenkin niin, että turvallisuusperehdytyksen asiat olisivat tuoreessa muistissa. Tämä kuitenkin osoittautui hankalaksi suurimpien risteily-yritysten kieltäytyttyä tutkimuksesta. Tästä syystä kysely toteutettiin sähköpostin välityksellä satunnaiselle joukolle lähetettynä. Kohderyhmä muodostui Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelijoista (poislukien merenkulun opiskelijat). Kyselylomakkeen kokosimme itse omien ajatustemme ja henkilökohtaisen tietämyksemme pohjalta. Kyselylle ei suoritettu esitestausta, vaan kysely lähetettiin suoraan kohderyhmälle, joka lopulta muodostui noin 600 opiskelijasta. Vastauksia saimme noin 200. Näin ollen vastausprosentiksi muodostui noin 30.

Työn tarkoituksena ei ole johdatella suuntaan, jossa jokaisesta matkustajasta tulisi kehittää ammattimerenkulkija, vaan pyrkiä edistämään hätätilannetoimintaa niin matkustajien kuin aluksen henkilökunnan näkökulmasta. Turvallisuus on jokaisen asia. Tarkoitus on miettiä, millä tietyt perusasiat voitaisiin parhaiten iskostaa matkustajien mieliin, jotta he pystyisivät selviytymään tietyistä perusasioista itsenäisesti, jolloin hätätilanteessa henkilökunnan toimintaa voitaisiin mahdollisesti hieman helpottaa ja nopeuttaa. Tässä opinnäytetyössä perusasioilla tarkoitetaan käytännössä tietoa oman kokoontumisaseman sijainnista, pelastusliivien pukemista itselleen ja mahdollisesti muiden avustamista sekä pelastuslauttojen ja -veneiden kyytiin nousemista (kuten esimerkiksi ”pelastussukan” tai täytettävän sliden käyttö pelastuslautoille mentäessä).

2 TURVALLISUUSVIDEON TARPEELLISUUDEN KARTOITUS

Alusta asti oli selvää, että halusimme kartoittaa turvallisuusvideon tarpeellisuutta kyselyn perusteella. Aluksi ajattelimme, että menisimme risteilylle, jossa haastattelisimme matkustajia. Suomenlahdella toimivat varustamot eivät kuitenkaan olleet halukkaita yhteistyöhön ja vastasivat, että ”mielummin ei” kysyä mielipiteitä heidän matkustajiltaan. Siten päädyimme lähettämään kyselyn sähköpostitse satunnaiselle joukolle Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelijoita (poislukien merenkulun opiskelijat). Jokainen vastaaja oli ollut risteilyllä, ja saamiemme vastausten perusteella matkustajien tietämys turvallisuusasioista oli mielestämme jopa alkuoletuksiamme heikompaa.

2.1 Taustaa

Merenkulun turvallisuuslainsäädäntö on kehittynyt vuosien varrella mittavasti. Nykyään turvallisuuslainsäädännöstä huolehtii SOLAS eli Safety of Life at Sea-konventio. SOLAS sai alkunsa Titanicin upottua vuonna 1912, minkä jälkeen annettiin ensimmäinen kansainvälinen säädös ihmishengen turvaamiseksi merellä vuonna 1914. Sen määräyksestä laivoissa tuli olla niin paljon pelastusveneitä, että kaikki kyydissä olevat mahtuivat niihin. Laivareiteillä esiintyviä jäävuoria alettiin tarkkailla. Laivojen välisen radioliikenteen oli oltava toiminnassa ympärivuorokautisesti ja järjestelmällä tuli olla vaihtoehtoinen virtalähde. Turvallisuuslainsäädäntöä on Titanicin onnettomuuden jälkeenkin ollut tapana kehittää lähinnä onnettomuuksien jälkiseurauksena.

Empress of Ireland törmäsi toiseen alukseen sumuisessa säässä St Lawrence -joella Kanadassa vuonna 1914. Laiva upposi ja 1012 ihmistä kuoli. Kyseisen onnettomuuden jälkeen laivojen keuloja alettiin suunnitella siten, että ne eivät aiheuta niin suurta tuhoa törmäyksessä. Vastaava keularakenne on käytössä vielä tänäkin päivänä. Monet puutteet on havaittu vasta onnettomuuden satuttua ja lainsäädäntöön on tehty lisäyksiä ja parannuksia sitä mukaa, kun tietoa puutteista on saatu kerättyä ja analysoitua kokemuksen kautta.

Useiden tulipalojen jälkeen (1986 Emerald Seasin, 1990 SS Scandinavian Star, 1994 Achille Lauro sekä 1995 Regent Star) vuodesta 1997 kaikki uudet risteilijät tuli jakaa osiin palo-ovilla, palovaroittimet tuli asettaa kaikkiin hytteihin sekä julkisiin tiloihin ja hätäpoistumistiet tuli valaista. Kaikkia palo-ovia tuli voida kontrolloida komentosillalta ja palohälytysten oli kuuluttava kaikkiin hytteihin.

Ms Estonian keulavisiirin irti repeytymisestä johtunut uppoaminen Itämerellä vaati 852 ihmisen hengen vuonna 1994. Kaikkiaan laivalla oli onnettomuuden sattuessa 989 henkilöä. Estonian onnettomuus on rauhanajan tuhoisin merionnettomuus Euroopassa. Lastilauttojen vuotovakautta ja keulaporttien ja avattavien ramppien lukitusta sekä niiden valvontaa tiukennettiin.

Vuonna 2006 Star Princess -aluksella tulipalo tuhosi 150 hyttiä. Yksi matkustaja kuoli ja 13 loukkaantui. Palon uskottiin johtuneen huonosti sammutetusta savukkeesta. Tuli levisi nopeasti helposti syttyvässä sisustuksessa. Palon syttymispaikalla laivan parvekkeella ei ollut palovaroittimia tai sprinklereitä. Onnettomuuden jälkeen alusten

parvekkeille asennettiin palovaroittimet ja helposti syttyvät huonekalut korvattiin palamattomilla. Vuodesta 2010 lähtien kaikissa laivoissa on suosittu palamatonta sisustusta.

Nykyään matkustaja-aluksien henkilökunnan koulutusta ohjaa STCW-95-yleissopimus vuodelta 1995 (STCW – 95 Kap A – V/2, Crowd management). Häätälanteeseen matkustaja-aluksella liittyy miltei aina suuri määrä matkustajia, ja tämä asettaa aivan erityisiä vaatimuksia henkilökunnan taidoille.

Alusten turvallisuusvarustus jakautuu kolmeen kategoriaan (Turvallisuus- ja ISMC-tiedote, Viking Line):

1. Navigointi

Tähän kategoriaan kuuluu komentosillan varustelu, kuten merikartat, tutkat, AIS, ohjausjärjestelmä, komentosillan toimintaohjeet sekä tähystys.

2. Tulentorjunta

Tähän kategoriaan lukeutuvat automaattiset palohälyttimet, hälytysnapit, paloasemat varusteineen, vesisprinklerit, palopostit, käsisammuttimet, palopeitteet sekä drencher-järjestelmä

3. Pelastautuminen

Kategoriaan kuuluvat kaikki varusteet, jotka mahdollistavat tarvittaessa kaikkien aluksella olevien ihmisten evakuoinnin, pelastusliivit, kokoontumisasemat, pelastusasemat sekä sairashytti.

Hätätalanteen sattuessa on henkilökunnan tehtävä huolehtia sekä matkustajista että aluksesta. Henkilökunnan ”työkaluina” ovat aiemmin saatu koulutus, aluksen turvallisuusvarusteet sekä aluksen turvallisuusorganisaatio. Koulutettu ja hyvin organisoitu henkilökunta kykenee selviytymään lähes kaikista häätälanteista aluksella.

Ilmailussa turvallisuusvideon käyttö alkoi Yhdysvaltain ilmailuviranomaisen FAA:n kiertokirjeestä 135 -12, joka julkaistiin 9. lokakuuta vuonna 1984 (FAA Advisory Circular 135 – 12). Kiertokirjeessä todettiin, että turvallisuusvideota voidaan käyttää, mikäli ilma-alus on varustettu tarvittavilla audiovisuaalisilla laitteilla. Videon käytöllä varmistetaan täyden ja tasalaatuisen turvallisuusdemonstraation antaminen kaikille matkustajille. Turvallisuusvideon käyttöä puoltaa myös ”monikielisyys”, millä tarkoitetaan kuvan avulla tapahtuvaa yksiselitteistä turvallisuusdemonstraatiota. Kiertokirjeessä todetaan myös, että lentoyhtiö voi tahtoessaan liittää videoon viittomakielen. Nykyään tämä kiertokirje sisältyy FAA:n uudempaan kiertokirjeeseen, joka julkaistiin 23.7.2003 (FAA AC 121 – 24 C).

2.2 Matkustajille suunnattu kysely

Ennen kyselylomakkeen lopullista muotoa päätimme pohtia ja selvittää tutkimuksen tekoa yleisesti. Päädyimme selvittämään tutkimuksen etiikkaa ja käsitteitä, kuten tutkimuksen validiteetti ja reliabiliteetti. Tieteellisyys-käsite muodostaa tieteen perusetiikan. Pelkät tekniset valinnat perusteluineen eivät riitä, vaan tutkimuksen tulee olla myös luotettava ja täyttää näin validiteetti- ja reliabiliteettivaatimukset. Tutkija on eettisten kysymysten edessä tutkimusprosessin eri vaiheissa: valitessaan tutkimusaihetta, valitessaan tutkimusmenetelmiä (tiedonkeruu ja analyysi) sekä silloin, kun miettii tutkimuksen tavoitteita. Tutkijalla on eettisiä velvoitteita yhteiskuntaa ja suurta yleisöä kohtaan. Tutkimuksessa tulee yrittää jo ennakoivasti torjua tulosten väärinkäyttöä ja virheellisiä tulkintoja. Tutkimuksessa pyritään aina totuuteen. Tutkimuksen tulee tähdätä luotettaviin tuloksiin. Tutkimuksessa ei pidä pyrkiä toimeksiantajaa miellyttäviin tuloksiin vaan tutkimuksessa on noudatettava aina tieteen pelisääntöjä. (Uusitalo 1991, 30-31)

Tutkijalla on velvollisuuksia myös tietojen antajiin nähden. Tutkimuksen tulee perustua kohdehenkilöiden suostumukseen. Vapaaehtoisuudesta tulee pitää kiinni, vaikka yleistettävyyden kärsisi. Etiikka menee yleistettävyyden edelle. Tutkijan on suojeltava tutkittavien etua. Tutkimustuloksia saa käyttää vain niihin tarkoituksiin, joihin tutkitavilta on saatu suostumus. Tutkijan tulisi raportoida tutkimuksensa puutteet. Tutkijan pitää pyrkiä pitämään mahdollisimman selkeästi erillään varsinaiset tulokset ja niitä koskevat omat tulkintansa ja suosituksensa. (Uusitalo 1991, 31-33)

Yleisimmät eettisyyden vaatimukset tässä tutkimuksessa olivat tutkittavien tietoinen suostumus ja vastaamisen vapaaehtoisuus, kysymysten sisältöjen eettisyys sekä vastaajien tunnistamattomuuden (anonymiteetin) turvaaminen.

Oma tutkimuksemme toteutettiin niin, että kyselylomakkeen mukana lähetettiin saatekirje sähköpostitse, jossa selostettiin tutkimuksemme tavoitteet, kohderyhmä, tutkimusmenetelmät ja tietojen käyttötarkoitus. Näin pyrittiin turvaamaan tutkittavien tietoinen suostumus ja osallistumisen vapaaehtoisuus.

Tässä tutkimuksessa käytettyyn tutkimusasetelmaan ei liity erityisiä eettisiä ongelmia. Tutkittavilta ei kysytty suoraan mitään arkaluontoisia kokemuksiin liittyviä asioita. Kyselylomake ja varsinkin avoimet kysymykset tarjosivat vastaajille mahdollisuuden kertoa avoimesti asiaan liittyvistä hankalistakin asioista.

Aloitimme kyselyn tekemisen pohtien, mikä oli oma tietämyksemme risteilyalusten turvallisuusperhdyttämisestä ja toiminnasta hätätilanteissa ennen opiskeluamme merenkulun koulutusohjelmassa. Pohdimme kysymyksiä myös Finnairin turvallisuusperhdytysvideon pohjalta, eli mitä kyseisessä videossa informoitiin matkustajille ja miten vastaavat asiat tiedotetaan tai ovat tiedossa risteilijöiden matkustajilla. Lopulta kyselyyn tuli sekä avoimia kysymyksiä, joihin vastaajat vastasivat omin sanoin, että valmiita vastausvaihtoehtoja sisältäviä kysymyksiä. Kysely lähetettiin noin 600 henkilölle sähköpostitse. Vastauksia saatiin 179, jolloin vastausprosentiksi muodostui noin 30.

Opinnäytetyöhömmme liittyen pohdimme myös tutkimuksen tekemiseen liittyviä käsitteitä. Tässä kappaleessa selvennämme tutkimuksen reliabiliteettia ja validiteettia käsitteinä. Mittauksen reliabiliteetilla tarkoitetaan mittaustuloksen toistettavuutta. Tutkimuksen tavoitteena on korkea reliabiliteetti, sillä emme halua tulostemme olevan satumanvaraisia. Satunnaisia virheitä voi sattua monista eri syistä. Esimerkiksi kyselytutkimuksessa vastaaja voi muistaa jonkin asian väärin tai ymmärtää kysymyksen toisin kuin tutkija on tarkoittanut. Puutteellinenkaan reliabiliteetti ei ole välttämättä tutkimukselle tuhoisa. Tärkeää on pyrkiä arvioimaan käytettyjen mittareiden reliabiliteettia, jolloin myös sen vaikutukset ovat arvioitavissa. (Uusitalo 1991, 84)

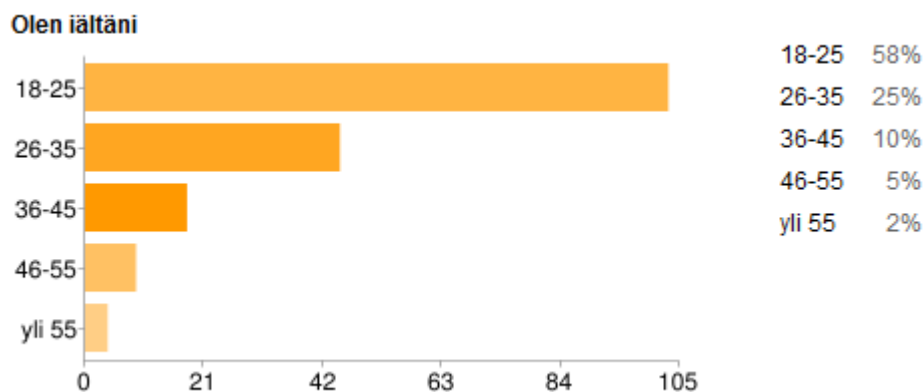
Validiteetilla tarkoitetaan mittarin kykyä mitata sitä, mitä oli tarkoituskin mitata. Validiteetti on täydellinen, kun teoreettinen ja operationaalinen määritelmä ovat yhtäpitävät. Validiteetin laskemisessa mittaustulosta verrataan vain todelliseen tietoon mitattavasta ilmiöstä. Validiteetin puuttuminen kokonaan tekee tutkimuksesta arvottoman.

Tällaisessa tutkimuksessa olemme tutkineet aivan muuta asiaa kuin alun perin ajattelimme. (Uusitalo 1991, 84-86)

Kun mittaaminen on reliaabelia ja validia, on tutkimus sisäisesti luotettavaa. Aineiston ulkoinen luotettavuus toteutuu silloin, kun otos edustaa perusjoukkoa. Molempiin on kiinnitettävä riittävästi huomiota, jolloin tutkimuksen kokonaisluotettavuus on myös mahdollisimman hyvä. (Uusitalo 1991, 86)

2.2.1 Monivalintakysymykset ja vastausten analysointi

Vastaajista 87 % oli naisia ja 13 % miehiä. Suurin osa vastaajista (83 %) oli iältään 18 – 35-vuotiaita. Vastaajien koko ikäjakauma on nähtävillä kuvasta 1.



Kuva 1 Vastaajien ikäjakauma

Enemmistö vastaajista ilmoitti käyvänsä risteilyllä kerran vuodessa (38 %) tai harvemmin (40 %), joten voidaan olettaa, etteivät hätätilanneohjeet ole rutiininomaisia niiden harvan toistuvuuden vuoksi. Päätelmää tukee myös se, että suurin osa (95 %) vastaajista koki hätätilannetoimintaohjeiden jakamisen tärkeäksi. Vastaajista 28 % kertoi eksyneensä joskus matkustaja-aluksella. Laivalla käytettävät hälytysmerkit eivät olleet tuttuja 78 %:lle vastaajista. Kyselyyn vastanneista 77 % ei tarkistanut risteilyn alkaessa kokoontumisasemansa sijaintia tai pelastusasemansa numeroa ja ainoastaan 3 % vastaajista sanoi tarkistavansa reitin kokoontumisasemalle jokaisella ristei-

lyllä. Lisäksi 8 % ilmoitti tarkistavansa reitin joskus. 66 % vastaajista ilmoitti, ettei koskaan tarkista reittiä ja 22 % ilmoitti tarkistavansa reitin vain harvoin. Edellisten kahden kysymyksen perusteella käytännössä siis vain yksi neljästä tai viidestä risteilyllä olevasta matkustajasta tietää edes suurin piirtein, mihin suunnata hätätilanteen sattuessa.

Vastaajista vain 12 % oli joskus nähnyt risteilyaluksilla tällä hetkellä käytössä olevan turvallisuusperhdytysvideon ollessaan matkustajana laivalla. Mielestämme tämä on osoitus siitä, että turvallisuusvideon käyttö ei tällä hetkellä ole millään tavalla niin tehokasta kuin se voisi tai sen tulisi olla. Kaikista vastaajista 82 % oli sitä mieltä, että perhdytysvideo parantaisi matkustajan tietämystä turvallisuusasioista. Vastaajista 98 % oli sitä mieltä, että lyhyt turvallisuusperhdytysvideo matkan alussa lisäisi matkustajan henkilökohtaista tietoa hätätilannetoiminnasta.

Kysymykseen ”Osaatteko pukea aluksissa käytettävät pelastusliivit yllenne ja auttaa mahdollisia matkakumppaneitanne?” 50 % kyselyyn osallistuneista vastasi, ettei osaisi. Jatkokysymyksenä edelliseen kysyimme, osaisivatko matkustajat mielestään pukea pelastusliivit päälleen lyhyen videoesityksen jälkeen; 97 % vastaajista vastasi myöntävästi.

Huolimatta turvallisuusasioiden heikosta tietämyksestä 94 % vastanneista tunsi olonsa turvalliseksi risteilyllä.

2.2.2 Avoimet kysymykset ja vastausten analysointi

Saimme huomattavan määrän vastauksia avoimiin kysymyksiin; tähän on poimittu muutamia niistä. Suurin osa vastaajista kirjoitti samoista asioista.

Seuraavassa on esitetty osa vastauksista kysymykseen ”Tunnetteko osaavanne toimia mahdollisessa hätätilanteessa?” ja jatkokysymyksenä on ”Jos ette, niin miksi?”.

”En todellakaan tunne hätätilanneohjeistusta laivalla. Olen kyllä nähnyt jossakin käytävien seinällä kaavioita ja ohjeita hätätilanteista laivoilla, mutta ei niitä tule luettua koskaan. Hätätilanteessa niitä ei kukaan varmasti löydä, tai jos löytää, niin 300 muu-

ta matkustajaa rynnii edessä. Onkohan laivoilla hätätiedottamista varten jotakin sisäistä kaiutinjärjestelmää?”

”pitäisi saada enemmän tietoa hätätilanteisiin valmistautumisesta”

”Hyteistä löytyvät ohjeistukset ovat huomaamattomat. Aina matkustajalla ei ole hyttiä, eikä yleisistä tiloista löydy ohjeita hätätilanteisiin riittävästi.”

”Koska en ole tietoinen mistään kokoontumispaikoista tms turvallisuusjutuista”

”Tiedon puutteen vuoksi, en itseasiassa ollut koskaan tullut edes ajatelleeksi asiaa. Olisin kyllä aivan hukassa hätätilanteen tullessa.”

”Ei riittävän tarkkaa tietoa kokoontumisista jne. tai pelastusliiveistä.”

”Koska en ole perehtynyt asiaan tarpeeksi ja sitä ei mielestäni tarpeeksi ole painotettu ainakaan niillä risteilyillä, joilla olen itse käynyt. Perehtyminen on liikaa omalla vastuulla ja risteilylle mennessä harvemmin tulee viitsittyä käyttää aikaa siihen.”

”Ei ole tietoa mitä hätätilanteessa tulisi laivalla tehdä.”

”Pitäisi olla enemmän informaatiota kuinka toimia hätätilanteissa.”

”Ei ole tarpeeksi selkeitä ohjeita, esim minne mennä.”

”Ei ole tarpeeksi ohjeistusta, jota olisi pakko seurata. Hyteissä olevia esitteitä ei tule luettua.”

”Tiedän että hätätilanteen tullessa pitää kokoontua yhteen tiettyyn paikkaan, mutta koska en ikinä laivalla ollessani tarkista mihin paikkaan pitäisi kokoontua, niin hätätilanteen sattuessa saattaisi iskeä pienoinen paniikki.”

”En ole nähnyt ohjetta, mitä tulisi tehdä tai minne tulisi mennä, että toimisin oikein.”

”Etukäteen ei voi tietää millainen paniikki iskee. En varmasti osaisi itse toimia vaan odotan henkilökunnan tekevän päätöksiä ja jakelevan ohjeita.”

”laivassa siitä ei kerrota niin paljoa, pitää itse ottaa aika ja lukea tietoa jostain lappusista. vrt esim lentokone”

”Hätätilanteisiin varautumisesta informaation saaminen ja tilanteisiin ennalta varautuminen on ollut heikkoa ja pitkälti oman kiinnostuksen varassa. Risteilylle mentäessä ajattelee, ettei siihen tarvitse kiinnittää huomiota.”

Seuraavana on vastauksia kohtaan ”Muita kommentteja matkustajalusturvallisuudesta”.

”Laivamekaanikon näkökulmasta kyselysi oli hyvä ja keskittyi hyvin "ongelma" kohtiin. Suomalainen merenkulku on aina ollut ja tulee aina olemaan maailman turvallisinta, huippu tasoisen koulutuksen vuoksi. Menestystä opinnäytetyön tekemiseen ja turvallisia seilauksia.”

”Turvallisuusperehdytysvideon voisi näyttää esimerkiksi terminaalissa ennen laivaan nousua.”

”Suurien matkustajamäärien evakuointi hätätilanteessa on aina haastavaa vaikka sitä kuinka harjoiteltaisiin teoriassa tai käytännössä ilman matkustajia, koska matkustajien käytöstä hätätilanteessa on lähes mahdotonta simuloida tai ennakoida. Tästä syystä toimintaohjeet matkustajille mahdollisen hätätilanteen sattuessa voivat helpottaa miehistön tehtäviä, koska ainakin osalla ihmisistä on hieman tietoa siitä mitä seuraa vaksi tapahtuu. Yleensä ihmistä hermostuttaa ja huolestuttaa epätietoisuus siitä mitä tapahtuu/tulee tapahtumaan. Suureen ihmislaumaan mahtuu aina väkisin paniikoivia yksilöitä, mutta jos niistä saa edes osan rauhoitettua etukäteen annettavalla turvallisuusinfolla, niin sehän on jo hyvä saavutus. On kai myös syytä muistaa, että ihmisiä miehistönjäsenetkin ovat. Harva heistäkään osaa ennakoida omaa käytöstään ja toimintakykyään varsinaisessa hätätilanteessa ennenkuin se kohdalle sattuu. Hätätilanneharjoittelu luo kuitenkin turvallisuuden tunnetta miehistöön ja hätätilannetoiminnan osaaminen auttaa hallitsemaan tunteita ja kasvattaa psyykkistä vahvuutta tosipaikassa.”

”Harvoin mitään sattuu, mutta jos laivalla sattuisi jotain vakavaa niin suurin osa ei varmastikkaan tietäisi miten toimia. Osa kun on saattanut itsensä siihen tilaan ettei pysty normaalitilanteessakaan huolehtimaan itsestään. Lentokoneeseen verrattuna laiva on sokkeloinen ja ihmisiä on paljon, siksi mielestäni turvallisuusvideo on laivoilla tärkeämpi. Olen kerran osallistunut risteilyllä järjestettyyn turvallisuustilaisuuteen. Se oli 1-2 vuotta Estonian jälkeen, mutta paikalla ei siltikään ollut kuin kourallinen ihmisiä.”

”Turvallisuus on yleisesti ottaen hyvä. Tosiaan ennen laivan lähtöä voisi vaikka kansilla missä on televisio ruutuja pyöriä vaikka ensimmäisen tunnin ajan jatkuvana tois-tona turvallisuusvideo hätätilanteen sattuessa.”

”Mielestäni olisi erityisen tärkeää, että jonkinlainen turvallisuusvideo olisi ainakin tarjolla normaalina käytäntönä ennen varsinaisen risteilyn alkua. Luotettavuus matkantekoon ei kärsi jos ensin käsitellään tärkeää, vaikkakin "ikävä" asiaa ennen matkaa. Kukaan ei halua pahaa tapahtuvan, mutta eihän ihmiset jätä menemättä lentokoneeseenkaan, vaikka siellä aina on turvallisuusvideo kaikille katsottavana. Luulenkin

että ihmisille iskostuisi ohjeistus myös risteilyjen kohdalla paremmin mieliin jos se ohjeistus olisi aina tarjolla risteilyn aluksi. Toistamisen tulos on siis aika mieletön.”

”Pelastusreittien merkinnät mielestäni huonosti löydettävissä. Nykyään ainakin isommissa risteilyaluksissa hyteissä televisiot, eikö riittäisi että televisiossa pyörisi yhdellä kanavalla non-stoppina turvallisuusvideo. Tuolloin tarvittaessa jokaisella mahdollisuus perehtyä asiaan. Ainakin usein risteilyllä käyvät, kuten itse, ei halua joka kerta pakollista turvallisuusopastusta kuten lentokoneissa.”

”Turvallisuusvideo voisi pyöriä jossain aulassa olevassa ”mainostaulussa” aika ajoon, jolloin moni laivalla eri aikoina kuljeskeleva voisi sen nähdä. Video lisää turvallisuuden tunnetta kuten lentokoneen turvaohjeetkin.”

”Lentokoneessa on hyvä kun kaikkien matkustajien on pakostikin kuunneltava turvallisuusohjeet ennen koneen nousua. Jos sama pystyttäisiin jossain muodossa järjestämään myös laivalla se olisi todella hyvä. En vaan tiedä miten tämä pystyttäisiin käytännössä järjestämään.”

”Henkilökunnan on osattava ohjata, ottaa tilanne haltuun ja opastaa riittävän ajoissa väli informaatioin, jolloin turvallisuuteen luottaminen kasvaa matkustajilla. Lähinnä epäilisin hieman henkilökunnan osaamista hätätilanteessa.”

”Isoja ryhmiä on toki vaikeampaa hallita laivalla kuin lentokoneessa, jossa ihmiset ovat paikallaan. Ennen turvallisuusvideota olisi hyvä kuuluttaa hytteihin, että sellaista esitetään ja että se olisi suositeltavaa katsoa. Tai jos hyteissä olevat televisiot olisivat valmiiksi päällä, videon näkisi useampi.”

”Olen laivalla ollessani saanut vain kerran turvallisuusohjeet henkilökunnan puolesta, risteilyaluksilla pitäisi olla aina risteilyn alkuun turvallisuuskoulutus!”

”Turvallisuus risteilyllä tuntuu hyvin itsestään selvältä, koska hätätilanteita ei ole sattunut kauhean usein. Nyt kun asiaa täytyi miettiä heräsi paljon kysymyksiä, joihin toivon saavani vastauksia seuraavalla reissullani :)”

”Selvät ohjeet tekisivät olon turvalliseksi matkan aikana.”

”Kuulutusten toimivuutta aina joskus tulee miettineeksi laivalla. Kuuluuko/kuuleeko varmasti kaikki tarpeelliset tiedotukset.”

””Pakollinen” turvallisuusesitys (kuten lentokoneissa) varmasti lisääisi matkustajien tietoisuutta pelastustoimista ja -välineistä.”

”Monessa laivassa hyttiin tulon jälkeen on aikaa purkaa vähän tavaroita ja lukea risteilyohjelmaa ynnä selata mitä tax free shopissa on tarjouksessa. Tähän kohtaan TV:n kautta esitettävä lyhyt ja ytimekäs turvallisuusvideo olisi paikallaan. Vaikka osa ei varmaan sitä katsoisi niin puheesta ja kuvista voisi jäädä jotain mieleen hätätilanteen sattuessa. Hytin ovesa olevaa ohjetta lukuunottamatta en ole missään laivalla törmännyt turvallisuusinfoon.”

”Kyllä olisi hyvä risteilyn alussa joku pakollinen turvallisuusinfo/video matkustajille. Jos jotain sattuu, niin on jotain ajatusta kaikilla mitä tehdä, miten toimia ja minne mennä.”

”Joku semmonen samantapainen turvallisuus video vois olla ihan hyvä juttu laivalla. Edellisestä risteilystä on aikaa jo, mutta.. lentäminen on tuttu, ja se siellä koneessa esitetty video on nähty niin monta kertaa että lentokoneen pelastusliivit osaa laittaa päälle kyllä.. En ees tiedä miltä laivan pelastusliivit näyttää.. saattaa olla, että ovat samanlaisia ku lentokoneissa; en oo koskaan tarvinu kumpiakaan.”

”Luotan suomalaisiin laivoihin joissa on suomakainen miehistö,matkustan vain niillä,ennen myös Siljalla, mutten sen jälkeen kun se myytiinTallinkille.”

”En ole koskaan huomannut minkäänlaista onnettomuustilanteeseen valmentavaa ohjeistusta laivoilla.”

”Viime risteilystä on aikaa, mutta muistaakseni olen aina katsonut hytissä olevan kartan turvallisesta reitistä jne. Ja muistaakseni turvallisuusvideota olisi näytetty jossakin, mutta se on aina ollut vapaaehtoista osallistua näytäntöön, kun taas lentokoneessa periaatteessa sen näkee kaikki (jos nyt pitää silmät auki ja viitsii katsoa). Ehdottaisin, että jotta kaikki tai ainakin mahdollisimman moni saataisiin katsomaan turvallisuusvideo, kaikki osallistujat saisivat esim. ale-lipun johonkin ruokaravintolaan tms, tämä voisi motivoida asiasta vähät välittävätkin paikalle, mikä olisi kuitenkin muidenkin turvallisuuden kannalta tärkeää, että mahdollisimman moni tietäisi turvallisuusasiat ja toimintatavat niitä tarvittaessa. Sikäli tämä voisi olla pakollistakin, koska muutenhan hätäntyneet matkustajat eivät osaa auttaa itseään eikä varsinkaan muita, periaatteessa jokaisella matkustajallakin pitää olla velvollisuus olla valveutunut.”

Lähes jokaisesta kirjallisesta vastauksessa näkyi turvallisuusasioiden heikko tietämys. Suurin osa matkustajista ei vaivaudu ottamaan selvää turvallisuuteen liittyvistä asioista, ja ilmeisen selvästi pelkästään kuultu turvallisuusperehdytys on helppo jättää vähälle huomiolle. Osa vastaajista luottaa, jopa sokeasti, matkustaja-alusten henkilökunnan osaamiseen. Tosiasia on kuitenkin, että henkilökunnan resurssit ovat rajalliset ja on tärkeää, että matkustajat löytävät itsenäisesti pelastusasemille.

Huolestuttavan suuri määrä vastaajista ei ollut tietoinen minkäänlaisesta turvallisuusperehdytyksestä, mutta toisaalta lähes kaikki kokivat matkustajan valveutumisen ja tietämyksen turvallisuuteen liittyvistä asioista tärkeäksi. Yleisesti ottaen turvallisuusperehdytysvideota pidettiin erittäin positiivisena asiana, ja osa vastaajista alkoikin pohtia itsenäisesti lisäkäyttökohteita videolle, kuten esimerkiksi videon esittämisen jo ennen matkan alkua terminaalissa. Vastauksista kävi ilmi myös, että vastaajat pitivät videon ”pakkosyöttöä” yleisissä tiloissa ja hyteissä positiivisena asiana. Näin myös toiston merkitys kasvaa, etenkin enemmän laivoilla matkustavilla asiakkaila, samalla

tavalla kuin lentomatikustajilla, jotka näkevät videon useita kertoja lentoyhtiöstä riippumatta. Vastaajat myös ymmärsivät, että suurien ihmisjoukkojen hallinta on haastavaa aluksen miehistön jäsenille. Osa vastaajista suhtautui skeptisesti miehistön kykyihin toimia hätätilanteessa ja ajatteli, että miehistön jäsenetkin ovat inhimillisiä ja saattavat olla yhtä lamaantuneita tai paniikissa kuin matkustajat huolimatta siitä, että tilanteita on etukäteen harjoiteltu ja heidän tulisi olla selvillä toimintamalleista. Tämä skeptisyys on luultavasti täysin oikeutettua, joten voisi kuvitella sen lisäävän kiinnostusta perehtyä itse matkustajana hätätilannetoimintaan ja omaan turvallisuuteen, josta itse voisi kantaa enemmän vastuuta hätätilanteen sattuessa. Muutamassa vastauksessa tämä kanta oli huomioitu, ja vastaajat kertoivat olevansa sitä mieltä, että jokaisen tulisi itse olla halukas valveutuneisuuteen ja vastuuseen omasta toiminnastaan hätätilanteessa.

3 PSYKOLOGINEN NÄKÖKULMA IHMISEN KÄYTTÄYTYMISEEN

Pidimme työn kannalta tärkeänä ottaa huomioon ihmisen kyky omaksua ja oppia uusia asioita psykologisen näkökulman kautta. Tämän opinnäytetyön kannalta tärkeäksi nousi nimenomaan aistihavaintojen perusteella tapahtuva tiedon omaksuminen eli miellejärjestelmät. Seuraavissa luvuissa käsitellään miellejärjestelmiä. Lisäksi tuomme esille näkökulmia johtamistyyleistä sekä ihmisten käyttäytymisestä ryhmän jäsenenä.

3.1 Miellejärjestelmät: tiedon omaksuminen aistikanavien kautta

Teoksessaan *Viestintätaito* Repo ja Nuutinen selventävät, että jokainen ihminen hahmottaa ja oppii uusia asioita eri tavalla ja eri kanavien kautta. Aistikanavien kautta tapahtuvaa tiedon vastaanottamista kutsutaan miellejärjestelmiksi, jotka jakautuvat visuaaliseen, auditiiviseen ja kinesteettiseen miellejärjestelmään. Revon ja Nuutisen mukaan oppimistyyppi on jokaisella pysyvä ominaisuus, jonka tiedostamalla pystyy tehostamaan omaa oppimistaan. Jokaisella on oma aisteihin pohjautuva suosikkijärjestelmänsä, jota henkilö mieluiten käyttää vastaanottaakseen informaatiota ja selvittääkseen sen itselleen. Terve ihminen kykenee käyttämään kaikkia aistikanavia oppimiseen yhtä tehokkaasti, vaikkakin lähes poikkeuksetta jokin kanava ja oppimistyyli on vahvasti hallitseva suhteessa muihin (Repo & Nuutinen 2003, 33, 42). Visuaalinen oppija vastaanottaa tietoa parhaiten silmillään, kuvainnollisten havaintojen avulla.

Auditiivinen oppija vastaanottaa uutta tietoa korvillaan kuuloaistinsa avulla. Kinesiteettinen prosessoija ottaa informaation vastaan tunteiden ja tuntemusten eli kokemuksen ja tekemisen kautta. Täten asioiden havainnollistamisessa on tärkeää ottaa huomioon erilaiset tavat oppia ja erilaiset vastaanottamiskanavat, eli hyödyntää oppijan miellejärjestelmää. (Repo & Nuutinen 2003, 35-38)

3.1.1 Visuaalinen miellejärjestelmä

Visuaalinen miellejärjestelmä:

- ihmisistä 35 % on visuaalisia
- henkilö oppii näkemällä (mielikuvat ja muistikartat)
- graafiset esitykset, kirjallinen materiaali ja kuvat oppimisen kannalta tärkeitä

Revon ja Nuutisen mukaan visuaalisen miellejärjestelmän kautta asioita hahmottava henkilö vastaanottaa tietoa pääasiallisesti näköhavaintojensa perusteella, katselemalla. Asiat hahmottuvat henkilölle kuvina ja hän etenee mielensä sisällössä hyvin nopeasti, eikä asiasta toiseen hyppiminen tuota hänelle vaikeuksia. Kokonaisuuksien hahmottaminen on visuaaliselle ihmiselle helppoa ja hän on hyvä organisoimaan asioita. Revon ja Nuutisen mukaan visuaalinen oppija elehtii usein suurin liikkein ja hänen puhe-rytmensä on nopea ja toisinaan sekava. Visuaaliselle ihmiselle sanallisten ohjeiden muistaminen on usein hankalaa, sillä hänellä on kuvamuisti. Piirtäminen, lukeminen ja muistiinpanojen kirjoittaminen ovat hänelle mieluista tekemistä. Visuaalisen henkilön huomio on usein ulkonäössä; hän arvostaa siisteyttä ja estetiikkaa. Hän ei juuri häiriinny äänistä, sillä hän kiinnittää niihin verrattain vähän huomiota. Havainnollistavat kuviot ja kaaviot auttavat visuaalista henkilöä muistamaan ja sisäistämään tietoa. (Repo & Nuutinen 2003, 35–36)

3.1.2 Auditiivinen miellejärjestelmä

Auditiivinen miellejärjestelmä:

- ihmisistä 25 % on auditiivisia
- oppii kuuntelemalla

- o puhe, luennot ja suulliset ohjeet tärkeitä oppimisen kannalta

Repo ja Nuutinen kuvailevat auditiivista oppijaa ensisijaisesti kuulon välityksellä tietoa omaksuvaksi. Auditiivinen henkilö pitää tarinoiden kuulemisesta ja kertomisesta, ja hän etenee tarinoissaan loogisesti. Auditiivinen ihminen keskittyy mieluiten vain yhteen asiaan kerrallaan ja hermostuu, jos asioissa hypitään tai ajatus rönsyilee. Auditiivisen henkilön kommunikointi on rauhallista ja vähäeleistä, mutta hänen sanavarastonsa on kuitenkin laaja. Auditiivinen henkilö hyödyntää Revon ja Nuutisen mukaan ns. sisäistä puhetta, jonka prosessi on verkkainen: kuullessaan kysymyksen auditiivinen henkilö toistaa sen mielessään, sitten vastaa siihen mielessään ja lopuksi vastaa sanoen asian ääneen. Auditiivinen henkilö siis oppii kuuntelemalla ja kiinnittää vuorovaikutustilanteessa erityistä huomiota varsinaiseen puheeseen, mutta myös lausujan äänenpainoon ja -sävyihin ja voimakkuuksiin ja taukoihin. Auditiivinen henkilö nauttii usein hiljaisuudesta ja näin ollen häiriintyy muita enemmän melusta. (Repo & Nuutinen 2003, 36–37)

3.1.3 Kinesteettinen miellejärjestelmä

Kinesteettinen miellejärjestelmä:

- o ihmisistä 40 % on kinesteettisiä
- o oppii osallistumalla, vuorovaikutuksen keinoin
- o nauttii väittelyistä, aktiviteeteista ja kilpailuista
- o oppimisen kannalta tärkeää on käytännön soveltaminen ja henkilökohtaiset kokemukset

Repo ja Nuutinen selventävät, että kinesteettinen henkilö vastaanottaa informaatiota kehonsa ja käsiensä avulla eli koskettamisen ja tekemisen kautta. Täten hän oppii parhaiten juuri tekemällä. Ympäristö sekä hyvä ilmapiiri ovat olennaisempia vahvasti intuitiiviselle kinesteettiselle henkilölle kuin varsinainen asioiden järjestys. Revon ja Nuutisen mukaan pystyäkseen ajattelemaan selkeästi kinesteettinen ihminen tarvitsee liikettä ja tekemistä. Näin ollen kinesteettinen henkilö liikkuu ja elehtii paljon ja on puhuessaan rento. Kuuntelijana häntä vaivaa usein kärsimättömyys juuri siksi, että hän kaipaa toimintaa. (Repo & Nuutinen 2003, 38)

3.1.4 Yhteenveto miellejärjestelmistä

Jokaisella ihmisellä on siis jokin aisti, jonka avulla hän parhaiten omaksuu tietoa. Prosenttilukujen valossa voidaan nähdä, että suurin osa (40 %) ihmisistä oppii siis kineestisesti eli kokeilemalla. Lyhyillä, alle 24 tuntia kestäville risteilyillä on kuitenkin hyvin hankalaa järjestää turvallisuusperehdytystä, jossa jokainen matkustaja pääsisi kokeilemaan esim. pelastusliivien pukemista, joten mielestämme turvallisuusperehdytyksissä olisi hyvä hyödyntää, ja ennen kaikkea tehostaa, visuaalista ja auditiivista havainnointia. Karkeasti siis 60 % ihmisistä oppii joko kuulemalla tai näkemällä. Näin ollen turvallisuusperehdytysvideo olisi mielestämme juuri oikea väline saavuttaa suuren yleisön mielenkiinto ja tiedonomaksumiskyky. Miellejärjestelmien tutkimisen perusteella voidaan todeta, että video hyödyttää suurinta osaa matkustajista turvallisuusperehdytyksen näkökulmasta. Visuaaliselle oppijalle video antaa kuvia, joiden perusteella hän pystyy muodostamaan kokonaisuuksia ja hahmottamaan toimintamallit hätätilanteen varalle. Auditiiviselle taas samat kokonaisuudet järjestyvät omaksutuksi tiedoksi loogisesti etenevän videon äänitehosteiden kautta.

3.2 Johtamistyyleistä sekä ihmisten käyttäytymisestä ryhmässä

Hätätilannetoimintaa voidaan tarkastella myös johtamistyylien näkökulmasta. Hätätilanteessa aluksen henkilökunta joutuu opastamaan ja johdattamaan suurta määrää ihmisiä, joiden toimintakyky vaihtelee suuresti. Johtajuutta voisikin näin ollen verrata hätätilannetoimintaan matkustaja-aluksilla, jotta hätätilanteita harjoitellessa voitaisiin ottaa huomioon ihmisten käyttäytymistä ja harjoitella sen pohjalta toimintamalleja joukkojen hallitsemiseksi.

Nykyisin, tutkittaessa johtajuutta, korostetaan tilannetekijöitä. Seuraavassa eritellään erilaisia johtamistyyliä: Pohdintaa ja eri näkökulmien huomioon ottamista vaativat tehtävät saadaan tehokkaimmin hoidettua kun johtaminen on *ihmisten keskinäisiä suhteita huomioivaa*. Tehtävään suuntautunut johtaminen on tuloksellista, kun on toimitettava nopeasti ja jokaisella on selkeä tehtävä. Tämä malli on täten parhaiten sovellettavissa hätätilanteissa. Jokaiselle matkustaja-aluksen henkilökunnan jäsenelle on määriteltävä oma tehtävä, jota hätätilanteessa tulee noudattaa, ja oman tehtävän ollessa selvä on helpompi opastaa ja avustaa suurta joukkoa matkustajia. Puhutaan myös *transaktiojohtamisesta* sekä *transformaatiojohtamisesta*. Transaktiojohtaminen on hyvin perinteistä johtamista, jossa alaisen ja johtajan suhteet ovat vaihtokauppaa: hyvin tehdystä työstä maksetaan korvaus. Transformaatiojohtamisessa johtaja kannustaa alaisi-

aan ja yrittää saada heidät ylittämään itsensä ja ponnistelemaan ryhmän yhteisten tavoitteiden eteen. Tärkeää on johtajan oma, innostava roolimalli sekä kunnioittava suhtautuminen alaisiin. Tätä transformaatiojohtamista voisi soveltaa hätätilanteissa niin, että henkilökunnan jäsenet pyrkivät pitämään itsensä rauhallisina ja ohjeensa selkeinä, ja pyrkivät jakamaan tehtäviä sellaisille matkustajille, jotka kykenevät toimimaan ja näin ollen avustamaan kanssamatkustajia saamiensa ohjeiden mukaan. (Järvinen ym. 2010, 110)

Johtajan ja alaisten välillä vallitsee vastavuoroisuus ja vaihtosuhte, jossa molemmat osapuolet antavat ja saavat. Alaiset voidaan jaotella neljään pääluokkaan sen mukaan, kuinka aktiivisia ja kriittisiä he ovat. Luokat on nimetty näin: myötäilijät, lampaat, vieraantuneet seuraajat ja tehokkaat seuraajat. Tätä jaottelua voidaan soveltaa myös hätätilanteissa, sillä on selvää, kun kyseessä on suuri joukko ihmisiä, että eri ihmisten toimintakyky on eriasteista. Tehokkaat seuraajat voisi hätätilanteissa mieltää niin, että he ovat aktiivisia ja säilyttävät fyysisen toimintakykynsä lisäksi myös ajattelukykynsä. He pystyvät pelastamaan itsensä ilman suurempaa opastusta ja tarvittaessa osaavat auttaa muita. Myötäilijät ovat aktiivisia, mutta kaipaavat selkeitä ohjeita toiminnalleen. He kykenevät kuitenkin toimimaan henkilökunnan apuna ja avustamaan muita matkustajia ohjeet saatuaan. Lampaat pystyivät kulkemaan lauman mukana jonkun opastaessa. Tärkeää olisikin pyrkiä saamaan lampaat toimimaan itsensä hyväksi ennen paniikin leviämistä. Vieraantuneet seuraajat voisi rinnastaa passiivisuutensa ja kriittisen ajattelunsa vuoksi pessimisteiksi, jotka saattaisivat puheillaan lietsoa ympärilleen paniikkia esimerkiksi lampaiden keskuudessa. (Järvinen ym. 2010, 110-112)

Yhteenvetona johtamistyylien soveltamisesta matkustaja-alusten hätätilannetoimintaan voitaneen todeta, että myös yllä oleva alaisten jaottelu tukee ajatusta turvallisuus-perehdytysvideon tarpeellisuudesta. Lienee selvää, että esimerkiksi ”lampaille”, joita oletettavasti on suurin osa joukosta, olisi suuri hyöty toimintakykynsä säilyttämisen kannalta nähdä turvallisuus-perehdytysvideo.

4 TURVALLISUUSVIDEO

Opinnäytetyön punainen lanka oli alun perin turvallisuus-perehdytysvideon ideoiminen ja mahdollinen pienimuotoinen toteutus, jossa lähtökohtana oli verrata merenkulun

matkustajien turvallisuusperehdytystä ilmailun vastaavaan perehdytykseen. Työssä huomioitiin vallitseva lainsäädäntö ja nykyinen turvallisuusperehdytyksen toteutus alle 24 tuntia kestäväillä risteilyillä.

Seuraavissa kappaleissa on käyty läpi sekä merenkulun että ilmailun turvallisuusperehdytystä koskeva lainsäädäntö, ilmailupuolen edustajien haastatteluita ja lopuksi esimerkki turvallisuusperehdytysvideon rungosta. Merenkulun edustajilta emme saaneet haastattelu- tai muutakaan materiaalia.

Yhdysvaltain ilmailuviranomaisen eli Federal Aviation Authority:n (FAA) kiertokirjeessä 121 – 24 C todetaan, että valppaalla, osaavalla henkilöllä on paljon paremmat mahdollisuudet selvittää kaikista elämää tai vammautumista uhkaavista tilanteista, joita voi esiintyä siviili-ilmailun alalla. Jokaista lentomatkustajaa tulisi motivoida keskittymään turvallisuusohjeisiin. Kiertokirjeessä todetaan myös, että ihmisten motivointi on hankalaa, vaikka kyseessä onkin heidän omaan turvallisuuteensa liittyvät asiat. Yksi tapa lisätä matkustajan motivaatiota on tehdä turvallisuusdemonstraatioista ja turvallisuuskorteista niin mielenkiintoisia ja houkuttelevia kuin mahdollista. (FAA AC 121 – 24 C)

Vuoden 2012 alusta Finnair Flight Academy (FFA) aloitti turva- ja hätätilannekurssien tarjoamisen ilmailusta ja lentoturvallisuudesta kiinnostuneille yksityishenkilöille. Finnair Flight Academyn maaliskuussa aloittamat ”Kurkista kulissiin” -kurssit järjestettiin ensimmäistä kertaa matkustajille. Kurssituksen tarve on lähtöisin kovasta kysynnästä ja mielenkiinnosta turvakursseja kohtaan. Samanlaista tiedonjanoa ja kiinnostusta on tekemämme kyselyn mukaan myös merenkulun vastaavia toimintoja kohtaan.

Koulutus on monin osin samansisältöinen kuin lentävän henkilökunnan ammattikoulutuksessa. Yksityishenkilöille tarjottavat kurssit eivät anna kurssitettaville kuitenkaan minkäänlaisia kelpuutuksia, vaan toimivat ainoastaan opetustilanteina. Vastaavaa Flight Awareness -koulutusta tarjoaa myös British Airways. FFA:n järjestämällä kursilla käydään läpi teoriakoulutusta evakuoinnista ja tulipalon sammuttamisesta. Käytäntöön tutustutaan palosammutusharjoituksin sekä erilaisin evakuointiharjoituksin. Kurssitettavat poistuvat evakuointiharjoituksessa liikkuvasta matkustamosimulaattorista sekä savusimulaattorista ja lisäksi harjoitellaan selviytymistä vedessä vesipelastusharjoituksen avulla.

Finnair järjestää myös lentopelkokursseja, joilla käydään läpi normaalia lennon kulkua. Kurssilla on mukana myös psykologi. Ilmailun alalla on hienosti osattu vastata matkustajien kiinnostukseen turvallisuusasioissa.



Kuva 2 Finnair Flight Academyn evakuointi- ja palonsammutusharjoitus

4.1 Matkustajamerenkulun säädökset

Merenkulun säädökset liittyvät suurelta osin vuonna 1974 tehtyyn kansainväliseen SOLAS-yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä (International Convention for the Safety of Life at Sea). SOLAS-sopimuksen mukaan laivayhtiön on järjestettävä kaikille matkustajille turvallisuusharjoitukset, mikäli matkan on tarkoitus kestää yli 24 tuntia. Harjoitukset on järjestettävä 24 tunnin kuluessa lähdöstä. Aina uuden matkustajan tullessa alukseen on hänelle perehdytettävä samat asiat joko ennen laivan lähtöä tai välittömästi lähdön jälkeen. Harjoituksissa matkustajille tulee opastaa pelastusliivin käyttö sekä toiminta hätätilanteessa (SOLAS, Chapter III, Part B, Section I, Regulation 19). LSA-koodin (Life Saving Appliance) mukaan 75 % aikuisista, jotka eivät tiedä miten pelastusliivit puetaan ylle, tulee pystyä pukemaan pelastusliivit ylleen ilman opastusta yhdessä minuutissa. Samainen asetus myös vaatii, että kaikki aikuiset ihmiset osaavat pukea pelastusliivit ylleen minuutissa opastuksen jälkeen. (LSA code, Lifejackets 2.2) Mikäli ennen lähtöä tai välittömästi lähdön jälkeen tapah-
tuvassa turvallisuusperehdytyksessä esitettäisiin audiovisuaalisia laitteita hyväksi käyttäen pelastusliivien oikeaoppinen pukeminen, voitaisiin mahdollisessa hätätilan-

teessa käyttää henkilökunnan voimavaroja muuhun kuin pelastusliivien pukemisen opastamiseen, kuten esimerkiksi väkijoukon hallintaan.

Jokaisen henkilön nähtävillä on oltava selkeät toimintaohjeet hätätilannetta varten, esimerkiksi turvallisuusohjekortin muodossa. Matkustaja-aluksilla jokaiseen matkustajahyttiin, kokoontumisasemille sekä muihin matkustajatiloihin on sijoitettu näkyville paikoille toimintaohjeet, joissa kerrotaan vähintään kokoontumisasemien sijainti, välttämättömät toimenpiteet hätätilanteessa sekä opastetaan pelastusliivien käyttö. SOLAKSEN kappaleen kolme mukaan matkustaja-aluksilla tulee olla asennettuna tehokas kuulutusjärjestelmä. Yleishälytysjärjestelmää on käytettävä matkustajien ja miehistön kokoamiseksi kokoontumisasemille, josta miehistö jatkaa hälytysluettelon mukaisiin tehtäviin. Audioviihdelaiteiden tulee kytkeytyä automaattisesti pois päältä yleishälytystä annettaessa (SOLAS, Chapter III, Part B, Regulation 6). Matkustaja-aluksilla on annettava matkan alussa tai välittömästi lähdön jälkeen suullinen turvallisuusperehdytys, mahdollisesti kuulutusjärjestelmän avulla. Suullisen turvallisuusperehdytyksen lisäksi aluksella voi olla turvallisuusohjekortteja sekä turvallisuusvideoita, mutta kumpikaan näistä ei voi korvata suullista perehdytystä (SOLAS, Chapter III, Part B, Section I, Regulation 19). Monet Itämerellä liikennöivät laivayhtiöt käyttävät perehdytykseen vähintään kuulutusta sekä hytissä säilytettävää turvallisuusohjekorttia.

Evakuointiin käytettävä aika matkustaja-aluksille on määritelty Merenkulun turvallisuusneuvoston kiertokirjeessä numero 1238 (Marine Safety Committee, Circular 1238). Ro-ro-matkustaja-aluksen suurin hyväksyttävä evakuointiaika on 60 minuuttia. Ro-ro-alus tarkoittaa laivaa, johon kuormaus tapahtuu yleensä aluksen perästä tai keulasta rullaten eli ajamalla lasti sisään aluksen autokannelle. Lyhenne ro-ro tulee englannin kielen sanoista ”roll on, roll off”.

4.1.1 Turvallisuusperehdytys nykyään

Turvallisuusperehdytys on matkustaja-aluksilla hoidettu SOLAS-vaatimukset täyttävillä menetelmillä. Turvallisuusasioista jaetaan tietoa kuulutuksin, ennen matkan alkua tai välittömästi lähdön jälkeen, reitin pääkieliä käyttäen. Matkustaja-alusten jokaiseen hyttiin on myös koottu tietoa turvallisuusasioista, kuten kyseisen hytin sijainti, kokoontumisaseman numero ja sijainti, pelastusliivien pukemisoheje, poistumistiekyltien selosteet sekä aluksella käytettävät hälytysmerkit. Usein matkustaja-aluksissa on

4.2 Finnairin turvallisuusvideon analysointi

Ilmailumääräykset velvoittavat lentoyhtiöitä kertomaan matkustajille lentoon liittyvistä turvallisuusasioista ennen lentoonlähtöä. EU-OPS-säädökset määräävät vähimmäisvaatimukset turvallisuusperehdytyksen sisällön osalta Euroopan unionin alueella. EU-OPS on osa Euroopan unionin ylikansallista lainsäädäntöä, joka sitoo sellaisenaan suoraan jäsenvaltioita. EU-OPS (EU-OPS, Luku D - Toimintamenetelmät, OPS 1.285 Ohjeiden antaminen matkustajille) tuli sovellettavaksi lentokoneilla harjoitettavassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa, yleisölennätykset mukaan lukien, 16.7.2008 alkaen. Säädöksen mukaan matkustajille annetaan suulliset turvallisuusohjeet. Ohjeet voidaan antaa kokonaan tai osittain audiovisuaalisen esityksen avulla. Lisäksi matkustajien saatavilla tulee olla turvallisuusohjekortti, jossa esitetään kuvin niiden hätävarusteiden ja varauuskäyntien käyttö, joita matkustajat todennäköisesti käyttäisivät.

Turvaohjeistuksessa tulee esittää ennen lentoonlähtöä vähintään seuraavat asiat: turvavyön käyttö, hätäpoistumisteiden sijainti ja määrä, lattiahätävalot, hätähapen sijainti ja käyttö, pelastusliivien sijainti ja käyttö, tuolin ja pöydän käyttö laskun ja nousun aikana sekä turvallisuusohjekortin sijainti. Huomattavaa on se, että nämä asiat tulee esittää videolla tai manuaalisesti ennen lentoon lähtöä.

Finnair on päättänyt esittää turvallisuusperehdytysvideon sellaisissa konetyypeissä, joissa on videon esittämiseen sopivat audiovisuaaliset laitteet. Niissä konetyypeissä, joissa tarvittavia välineitä ei ole asennettuna, henkilökunta esittää turvallisuusperehdytyksen kokonaan käsin. Opinnäytetyötä varten Finnair antoi analysoitavaksi Airbus A330/340 -konetyypin turvallisuusvideon.

Finnairin turvallisuusvideon perusrakenne on selkeä ja minimivaatimukset ylittävä. Videon kesto on noin kaksi ja puoli minuuttia, ja perusrakenne on seuraavanlainen.

- muistutus lukea istuimen taskussa oleva turvallisuuskortti
- turvavyön käyttö
- vaatimus, että matkustajat noudattavat matkustamohenkilökunnalta saatuja ohjeita
- hätäuloskäyntien, hätäliukumäkien ja hätävalojen paikka sekä niiden käyttö

- happinaamarin käyttö
- pelastusliivin paikka ja sen käyttö
- pakkolaskuasento (ei vaatimuksena Yhdysvalloissa)
- muistutus, ettei lentokoneessa tai WC:ssä saa tupakoida
- valmistelut ennen lentoonlähtöä ja laskua
 - käsimatkatavaran säilyttäminen edessä olevan istuimen alla tai matkatavarahyllyillä
 - selkänojan palauttaminen pystyasentoon ja pöydän lukitseminen yläasentoon
 - elektronisten laitteiden sammuttaminen lentoonlähdön ja laskun ajaksi (mm. kannettavat tietokoneet) tai koko lennon ajaksi (matkapuhelimet).

Videolla esitellään lentokoneen turvallisuuteen liittyvät seikat matkustajille ennen varsinaista lentoa. Säädöksen mukaan turvallisuusperhdytys tulee tehdä nimenomaan ennen lentoonlähtöä. Ensimmäiseksi videolla esitellään laminoidun turvallisuuskortin sijainti sekä sen sisältö pääpiirteittäin. Turvallisuuskortissa on kerrottu pelkästään kuvien avulla samat asiat kuin turvallisuusvideossa. Seuraavaksi esitetään turvavyön käyttö ja siihen liittyvät käyttösuositukset sekä istuimen, pöydän ja käsinojien käyttö lennon kriittisten vaiheiden aikana. Tämän jälkeen ohjeistetaan tupakoinnista lentokoneessa, elektronisten laitteiden käytöstä lennon aikana sekä yleisistä suosituksista.

Seuraavaksi esitellään hätätilannetoiminta. Ensimmäiseksi käsketään matkustajia noudattamaan henkilökunnan ohjeita kaikissa hätätilanteissa. Seuraavaksi esitetään happinaamarin käyttö, mikäli matkustamon ilmanpaine laskee ja happinaamarit putoavat käytettäviksi. Häätälaskutusopastuksen jälkeen esitetään pelastusliivien sijainti sekä niiden oikeaoppinen käyttö. Seuraavaksi nähdään yleiskuva lentokoneesta, jossa esitetään visuaalisesti, missä hätäuloskäynnit sijaitsevat, niiden lukumäärä sekä opasteet, jotka johtavat niille. Tämän jälkeen matkustajaa kehoitetaan paikantamaan oma hätäuloskäynti. Lopuksi videolla kerrotaan, että matkustaja saa lisätietoa turvallisuusasioista kysymällä joltakin henkilökunnan jäseneltä.

4.2.1 Cabin Safety Managerin haastattelu

Ilmailualalla turvallisuusperhdytyksen sisällön sanelee Euroopassa EU-OPS-säädökset, Yhdysvalloissa Federal Aviation Authority FAA ja Kanadassa Transport

Canada. Kuitenkin jokainen lentoyhtiö voi tehdä turvallisuusvideosta omanlaisensa. Videon suunnittelu on Finnairilla Cabin Safety Managerin vastuulla. Lainsäädäntö ei vaadi lentoyhtiöitä esittämään turvallisuusperehdytystä videon muodossa, vaan matkustamohenkilökunta voi tehdä perehdytyksen myös käsin. Joissakin lentokonetyypeissä ei ole videon esittämiseen tarvittavaa laitteistoa asennettuna, ja niissä perehdytys tehdään edelleen käsin. Lentoyhtiöt pyrkivät tekemään videosta, turvallisuusseikkojen perehdytyksen ohella, osan omaa brändiään. Useassa lentoyhtiössä on päädytty turvallisuusasioiden esittämiseen nimenomaan animoiduilla hahmoilla selkeyden vuoksi. Turvallisuusperehdytysvideon hyviä puolia on myös se, että visuaalisesti esitetty perehdytys on yksiselitteinen ja myös ne matkustajat, jotka eivät esityskieltä ymmärrä, saavat selkeän kuvan tärkeimmistä turvallisuusseikoista. Finnair on saanut paljon positiivista palautetta omasta turvallisuusperehdytysvideostaan, mutta erillistä tutkimusta videon tehokkuudesta ei yhtiössä ole tehty. (Sievä, Haastattelu 15.3.2011)

4.3 Finavian turvatarkastusvideo

Turvallisuusvideot on havaittu hyväksi tavaksi lähestyä matkustajia myös muissa yrityksissä, kuten Finavialla. Finavia on yritys, joka ylläpitää lentoasemia, turvatarkastaa niiden matkustajat ja matkatavarat sekä ylläpitää lentokenttäaluetta. Finavia on kokenut hyväksi käytännöksi esittää informatiivisen videon matkustajille ennen varsinaista turvatarkastusta, koska suuri osa ihmisistä katsoo videota, osa jopa huomaamattaankin. Videon perimmäinen tarkoitus on opastaa matkustaja toimimaan turvatarkastuksessa oikein ja sujuvasti, jotta myös itse tarkastus nopeutuisi. Vastaavanlaisia videoita on käytössä ympäri maailman, etenkin ruuhkaisilla lentoasemilla, joissa turvatarkastuksen sujuvuuden takia on erittäin tärkeää esittää matkustajille oikeat toimintatavat. Finavia valitsi videoonsa animoidut hahmot sen takia, että animoidut hahmot kiinnittävät helpommin ihmisten huomion ja saavat aikaan halun katsoa videota. Hahmoilla haetaan osittain myös sarjakuvamaista vaikutelmaa ja tärkeää on, ettei ihmisten huomio kiinnittyisi vääränlaisiin asioihin, kuten esimerkiksi näyttelijään tai tämän vaate-tukseen. (Nöjd, Haastattelu 10.3.2011)

4.4 Matkustajamerenkulun turvallisuusvideon sisältö

Turvallisuusvideon tulisi olla kompakti, kestoltaan kolmesta kuuteen minuuttia ja sen tulisi ehdottomasti seurata pääpiirteittäin SOLAS-määräyksien mukaan tarvittavaa turvallisuusperehdytystä. Laivayhtiö voi itse päättää, mitä kaikkea haluaa matkustajilleen opastaa. Näin ihmisen sisäistämiskyky käytetään paremmin hyödyksi ja matkustajille jää huomattavasti parempi mieli- ja muistikuva esitetyistä turvallisuusasioista. Videolla tulisi myös kertoa, mistä lisäinformaatiota saa (hytin ovesta, henkilökunnalta sekä laivan info-tiskiltä). Kuitenkaan matkustajien ei tarvitse tietää pelastautumisesta kaikkea, vaan miehistöllä on viime kädessä vastuu matkustajista, ja näin sen pitääkin olla. Miehistön tehtävät kuitenkin helpottuvat huomattavasti, mikäli matkustajat ovat valveutuneita turvallisuusasioista ja tietävät, miten menetellä yleisen hälytysmerkin kuultuaan.

Videon perustana voisi olla seuraavanlainen runkorakenne:

1. Yleishälytys ja toiminta yleishälytyksen sattuessa

Yleishälytysmerkin kuvaileminen visuaalisesti sekä puhuttuna. Ihmisen on helppo omaksua yleishälytysmerkin muoto, kun se nähdään kuvana. Videolla ihmisiä tulisi opastaa hakeutumaan omalle pelastusasemalleen yleishälytysmerkin kuultuaan. Matkatavarat tulee jättää hyttiin tai nykyiselle olinpaikalle ja muistuttaa lämpimästi pukeutumisen tärkeydestä. Matkustajia voi myös muistuttaa henkilökunnan neuvojen noudattamisesta. Rauhallisena pysyminen on tärkeää.

2. Kokoontumisasemat

Kokoontumisasemien sijainti tulisi esittää yksiselitteisesti videolla, samoin pääpiirteittäin tapahtumat kokoontumisasemalla. Helpoimmin asemien sijainti selittyyne karttakuvalla tai läpileikkauksena aluksesta. Kansia, joilla kokoontumisasemat sijaitsevat, tulisi painottaa erityisen paljon, sillä matkustajilla on tapana pyrkiä hätätilanteessa ylöspäin ja ulos kansille. Videolla tulee kertoa myös, mistä oman kokoontumisasemansa sijainnin saa tietää (hytin ovesta), toiminta matkustettaessa kansimatkustajana sekä mitä tehdä tilanteessa, jossa ei tiedä omaa kokoontumisasemaansa. Mikäli matkustaja ei tiedä omaa kokoontumisasemaansa, on tärkeää, että videolla nimetään yksi kokoontumisasema oletusasemaksi (esimerkiksi kokoontumisasema A) kaikille tällai-

sille matkustajille. Matkustajia tulisi myös kehottaa paikallistamaan oma kokoontumisasemansa ja seuraamaan reittiä hytistä asemalle kertaalleen. Tällöin aseman sijainti on helpompi sisäistää. Kuitenkin näin suuri aktiivisuus jää jokaisen matkustajan oman harkinnan varaan, sillä varsinaista hätätilanneharjoitusta kaikille matkustajille ei ole tarkoituksenmukaista pitää.



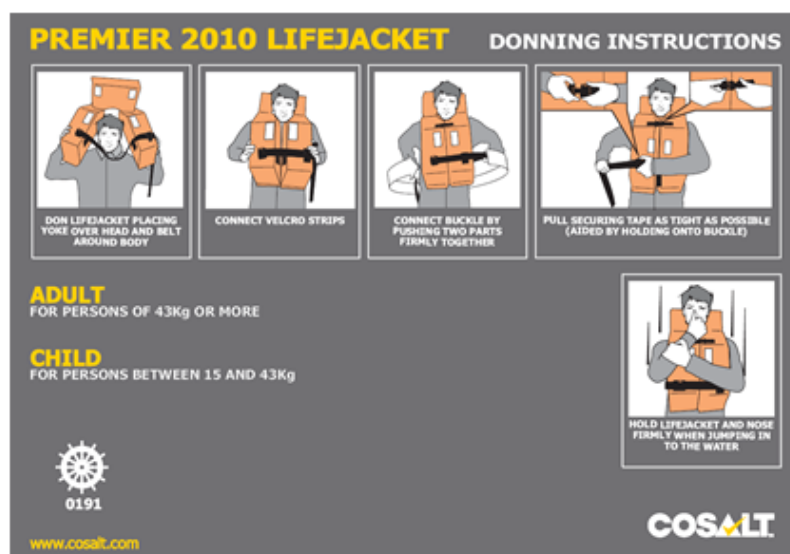
Kuva 4 Kokoontumisaseman merkki

3. Pelastusliivien pukeminen

Pelastusliivien pukemisen esittäminen selkeästi ja yksiselitteisesti on erittäin tärkeää. Matkustajan on huomattavasti helpompi ymmärtää pukemiseen liittyvä tekniikka silloin, kun ohjeet on esitetty samanaikaisesti kuulutuksen ja animaation tai videoidun näyttelijäsuorituksen avulla verrattuna siihen tilanteeseen, että pelastusliivit jaetaan mahdollisessa hätätilanteessa ylle puettaviksi ilman aikaisempaa ohjeistusta. Myös lasten pelastusliivien pukeminen tulisi esittää videolla, mikäli pelastusliivien pukemistekniikat eroavat toisistaan merkittävästi. Kokoontumisasemalle tullessa henkilökunta jakaa pelastusliivit matkustajille, mikäli tarvetta siihen on. Tämän tietenkin päättää aluksen johtoryhmä. On tärkeää, että henkilökunnan ohjeita noudatetaan.



Kuva 5 SOLAS-hyväksytyt pelastusliivit ja pelastusliivien sijainnista kertova merkki



Kuva 6 Pelastusliivien pukemishoje

4. Aluksen pelastautumisvälineet

On olemassa paljon erilaisia pelastautumisvälineitä, ja jokainen alus on käytännössä yksilö, kun puhutaan välineiden käytöstä. Kun puhutaan pelastautumisvälineistä, niin nykyään tarkoitetaan paljon muutakin kuin pelkästään pelastusveneitä. On olemassa lukuisia erilaisia pelastuslauttoja ja -veneitä. Myös pelastusvälineisiin nousemisen tapoja on suuri määrä, ja niitä kehitetään jatkuvasti tehokkaammiksi.

Videolla tulisi käsitellä aluksen erilaiset pelastautumisvälineet, kuten pelastusveneet, pelastuslautat, pelastusliukumäet ja -sukat sekä muut mahdolliset pelastautumiseen tarkoitetut välineet. Erilaisiin pelastautumisvälineisiin nousu tai esimerkiksi liukumäen tai sukan käyttö tulisi opastaa etukäteen pääpiirteittäin.



Kuva 7 Pelastusliukumäki ja siitä kertova merkki



Kuva 8 Pelastuslautta ja pelastuslautan merkki



Kuva 9 Pelastussukka ja siitä kertova merkki

5. Henkilökunnan ohjeiden noudattaminen

Viimeiseksi videolla tulisi muistuttaa matkustajia noudattamaan aluksen henkilökunnan ohjeita ja pysymään rauhallisina mahdollisessa hätätilanteessa. Lisäksi on hyvä kertoa, mistä matkustajat löytävät aiheeseen liittyvää lisäinformaatiota.

4.5 Turvallisuusvideon käytön tehostaminen

Turvallisuusvideon käyttö on suositeltavaa kaikenkokoisissa matkustaja-aluksissa. Erityisesti Itämerellä alle 24 tuntia yhtäjaksoisesti liikennöivät ro-pax-alukset hyötyisivät turvallisuusvideon suomista eduista. Nämä risteily- ja reittimatkoja tarjoavat alukset eivät ole lain nojalla velvoitettuja pitämään matkustajille turvallisuusharjoituksia matkan keston vuoksi. Mikäli ennen lähtöä tai välittömästi lähdön jälkeen tapahtuvassa turvallisuusperehdytyksessä esitettäisiin turvallisuusvideo tekstitettynä ja samalla kuultaisiin aluksen kuulutuslaitteista turvallisuusperehdytys, lisäisi se merkittävästi matkustajien omaksuman tiedon määrää ja muistamista. Jo pelkästään pelastusliivien oikeaoppisen pukemisen esittäminen lisäisi matkustajien kykyä pukea pelastusliivit ylleen itsenäisesti, ja näin voitaisiin mahdollisessa hätätilanteessa käyttää henkilökunnan voimavaroja muuhun kuin pelastusliivien pukemisen opastamiseen.

Mikäli matkustaja-aluksessa on 2000 matkustajaa ja heistä 50 %, eli toisin sanoen 1000 matkustajaa, ei osaa pukea itsenäisesti pelastusliivejä ylleen, haittaa tämä pelastustoimien sujuvuutta merkittävästi. Tämä koskee varsinkin hätätilanteita, joissa evakuoventiaika on erityisen lyhyt.

Turvallisuusvideon käyttöönotto ja esittäminen on uusissa ja uudistetuissa aluksissa tehty helpoksi laajan visuaalisen laitteiston myötä. Useissa aluksissa on nykyään runsaasti infonäyttöjä ja televisioita, paitsi hyteissä, myös ympäri laivaa matkustajille tarkoitetuissa tiloissa. Tällaiset näyttölaitteet on usein ohjelmoitu näyttämään mainoksia, säätä, risteilyaikataulua ja muita risteilyyn liittyviä sanomia. Näitä näyttölaitteita on usein mahdollisuus ohjata yhdestä paikasta, ja siksi turvallisuusvideon näyttäminen ei ole tekninen ongelma.



Kuva 10 Näyttölaite matkustaja-aluksen käytävällä

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

Opinnäytetyön yhteydessä tehdyn kyselyn perusteella on olemassa selkeästi tarvetta matkustaja-alusliikenteen turvallisuusvideon ja koko turvallisuusperehdytysjärjestelmän uudistamiselle. Matkustajat eivät kyselyn perusteella selvästikään olleet perehtyneet turvallisuusasioihin, ja näin valitettavasti voidaan asian olettaa olevan jatkossakin. Mielestämme oli yllättävää, ettei yksikään varustamo ollut kiinnostunut tutkimaan risteilymatkustajien mielipiteitä tai tietämystä turvallisuusasioista. Suurimpien risteilyalusten varustamoiden turvallisuuspäälliköt olivat aluksi kiinnostuneita hankkeistamaan ja avustamaan opinnäytetyötämme, mutta kertoivat myöhemmin esimiestensä vastustaneen ajatusta hankkeistuksesta tai tuen antamisesta opinnäytetyölle. Ilmeisesti kyselyn tuloksia osattiin odottaa varustamoissa. Mielestämme vanhanaikaisen turvallisuusperehdytysjärjestelmän uusiminen osoittaisi, kuten myös tutkimuksen mukaan, varustamon olevan edelläkävijä Itämeren matkustajamerenkulun turvallisuudessa.

Ilmailualalla turvallisuusasioihin suhtaudutaan kokemuksemme mukaan selkeästi vakavammin, ja se oli havaittavissa myös Finnairin ja Finavian suhtautumisesta asiasta tiedusteltaessa. Vastaukset tulivat pikaisesti ja kysymyksiin oli vastattu hyvin avoimesti. Molempien yritysten yhteyshenkilöt olivat lisäksi halukkaita vastaamaan mahdollisiin jatkokysymyksiimme sekä valmiita jakamaan ja lähettämään käyttämäänsä materiaalia kanssamme. Pohdimme, miksi ilmailupuolella suhtautuminen oli vakavampaa kuin merenkulussa, ja päättelimme, että ilmailun lainsäädännön yhteneväisyys kansainvälisesti on mitä ilmeisimmin erittäin hyvä asia ja edesauttaa turvallisuusajattelun ja -perehdytyksen kehittämisessä. Merenkulun lainsäädäntö on hajanaisempaa ja kansainväliset järjestöt antavat lähinnä suosituksia ja varsinaiset lait ja määräykset asetetaan kansallisesti. Ilmailujärjestöt ovat onnistuneet merenkulkua paremmin kansainvälisten määräysten säätämässä yhtenäiseksi eri maiden välille. Lainsäädäntö merenkulussa on siis kokemuksemme mukaan monimutkaisempaa ja näin ollen määräykset eivät ole selkeitä, joten niiden kehittäminen on oletuksemme mukaan huomattavasti hankalampaa.

Itämeren ja Suomenlahden liikenteessä olevilla matkustaja-aluksilla olisi mielestämme suhteellisen helppoa toteuttaa nykyistä tehokkaampaa matkustajille suunnattua turvallisuusperehdytystä. Kokemuksiimme mukaan kattavan turvallisuusvideon näyttäminen ennen alukseen nousemista parantaisi matkustajien tietämystä ja näin ollen lisääisi turvallisuutta yleisesti sekä matkustajien toimintakykyä hädän sattuessa.

Mielestämme turvallisuusvideo olisi erinomainen keino välittää tietoa matkustajille. Sama asia on todettu jo ilmailun piireissä. Video on mielestämme universaali tapa välittää tietoa, koska se ei ole sidottu kieleen. Ammattitaidolla toteutettu video on mielestämme paras ja yksinkertaisin tapa välittää informaatiota matkustajille, koska sen sisältö pystytään rajaamaan ja esitettyjä asioita pystytään korostamaan halutulla tavalla.

LÄHTEET

FAA Advisory Circular 2003, Federal Aviation Administration

- FAA AC 121 – 24 C

Finnair Flight Academy, FFA Saatavissa

- <http://www.finnairflightacademy.com/en/our-services/consumer-courses/kurkistus-kulissiin.aspx>

Ilmailun EU – OPS-säädökset, Komission asetus (EY) N:o 859/2008 Saatavissa:

- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:254:0001:0238:FI:PDF>

Järvinen, K.; Tontti, J.; Lindblom-Yläne, S.; Niemelä, R.; Päivänsalo, T. 2010. Sosiaalipsykologia. Helsinki: Otava

Nöjd, M. Communications Specialist, Finavia, Haastattelu 10.3.2011

Repo, I. & Nuutinen, T. 2003. Viestintätaito. Helsinki: Otava

Sievä, S. Cabin Safety Manager, Finnair, Haastattelu 15.3.2011

SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, IMO

- Chapter III - Life-saving appliances and arrangements - Part B - Requirements for ships and life-saving appliances - Section I - Passenger Ships and Cargo Ships
- LSA code, Lifejackets 2.2
- MSC, Circular 1238

Uusitalo, H. 1991. Tiede, tutkimus ja tutkielma. Johdatus tutkielman maailmaan.
Helsinki: WSOY

LIITE 1 VASTAUSLOMAKE

Olen

- Mies
- Nainen

Olen iältäni

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- yli 55

Kuinka usein käytte risteilyllä?

- Kerran kuussa tai useammin
- 2-5 kertaa vuodessa
- Kerran vuodessa
- Harvemmin

Oletteko koskaan eksynyt laivalle?

- Kyllä
- En

Tunnetteko laivalla käytettävät hälytysmerkit?

- Kyllä
- En

Koetteko hätätilannetoimintaohjeiden jakamisen tärkeäksi?

- Kyllä
- En

Tarkistatteko risteilyn alkaessa kokoontumispaikkanne sijainnin ja pelastusasemanne numeron?

- Kyllä
- En

Käyttekö läpi reitin kokoontumisasemallenne ennen risteilyn alkua?

- En koskaan
- Harvoin
- Joskus
- Aina

Koetteko olonne turvalliseksi risteilyllä?

- Kyllä
- En

Tunnetteko osaavanne toimia mahdollisessa hätätilanteessa?

- Kyllä
- En

Jos ette, niin miksi?

Osaatteko pukea aluksissa käytettävät pelastusliivit yllenne ja auttaa mahdollisia matkakumppaneitanne?

- Kyllä
- En

Mikäli vastasitte edelliseen kysymykseen "En", uskotteko, että lyhyen pelastusliivien pukemisesityksen jälkeen osaisitte pukea liivit itse?

- Kyllä
- En

Uskotteko, että risteilyn aluksi esitettävä lyhyt turvallisuusperehdytysvideo lisäisi tietojanne hätätilannetoiminnasta?

- Kyllä
- En

Kuinka vertaisitte lentokoneessa ennen lähtöä saatavaa turvallisuusperehdytystä laivalla saatavaan turvallisuusperehdytykseen?

- Parempi lentokoneessa
- Parempi laivalla
- Yhtä hyvä molemmissa
- En osaa sanoa

Oletteko koskaan nähneet turvallisuusvideota ollessanne matkustajana laivalla?

- Kyllä
- En

Mikäli olette, niin koetteko, että video parantaa tietojanne turvallisuudesta?

- Kyllä
- En

Millaisen kuvan mielestänne turvallisuusvideota esittävä varustamo itsestään antaa?

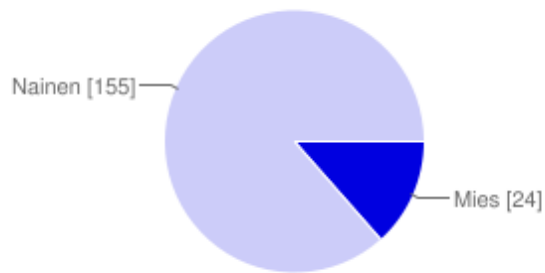
- Turvallisen
- Epäluotettavan
- Valveutuneen
- Realistisen
- Muun

Jos vastasitte edellisessä kysymyksessä "muun", niin millaisen?

Muita kommentteja matkustaja-alusturvallisuudesta? Vapaa sana.

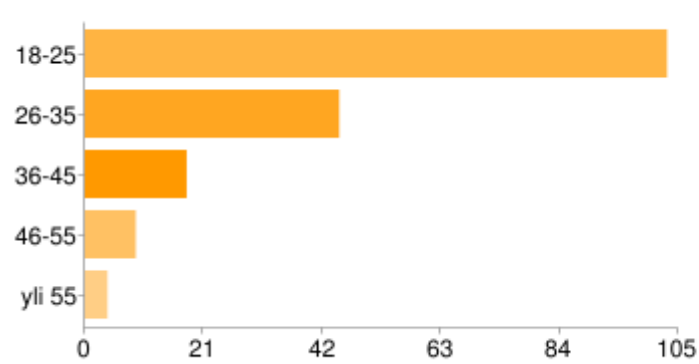
LIITE 2 KOOSTE VASTAUKSISTA

Olen



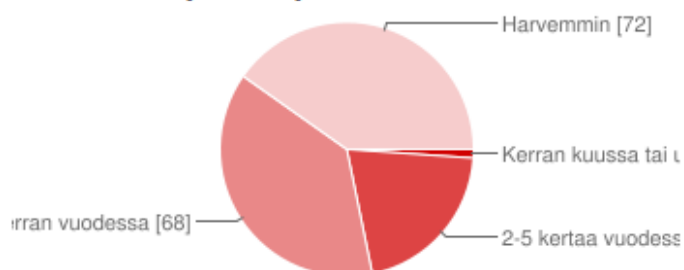
Mies	24	13%
Nainen	155	87%

Olen iältäni



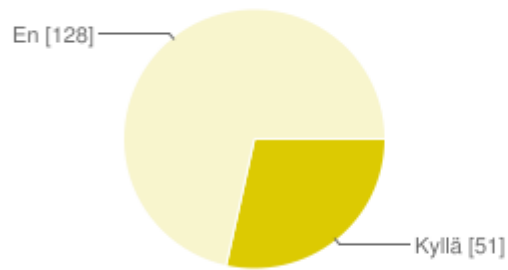
18-25	103	58%
26-35	45	25%
36-45	18	10%
46-55	9	5%
yli 55	4	2%

Kuinka usein käytte risteilyllä?



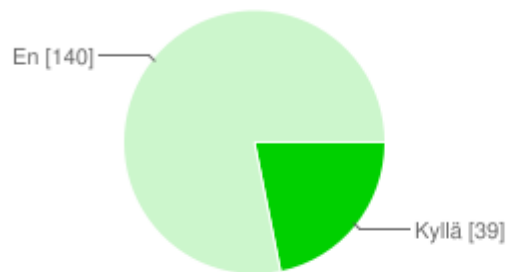
Kerran kuussa tai useammin	2	1%
2-5 kertaa vuodessa	37	21%
Kerran vuodessa	68	38%
Harvemmin	72	40%

Oletteko koskaan eksynyt laivalle?



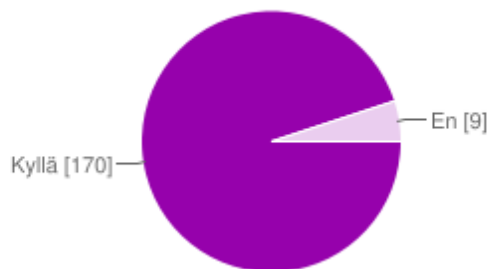
Kyllä	51	28%
En	128	72%

Tunnetteko laivalla käytettävät hälytysmerkit?



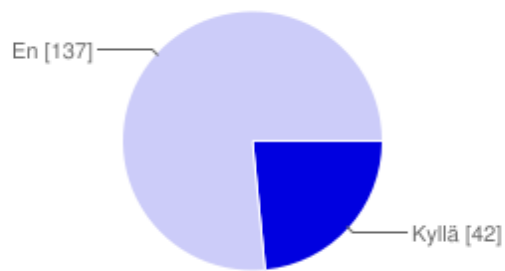
Kyllä	39	22%
En	140	78%

Koetteko hätätilannetoimintaohjeiden jakamisen tärkeäksi?



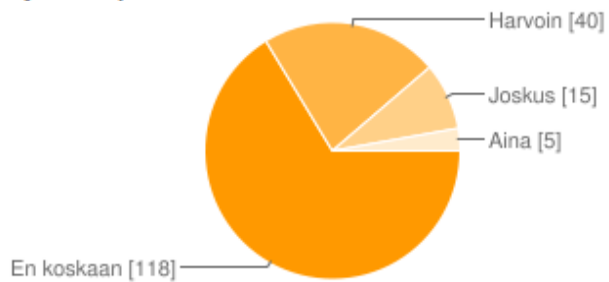
Kyllä	170	95%
En	9	5%

Tarkistatteko risteilyn alkaessa kokoontumispaikkanne sijainnin ja pelastusasemanne numeron?



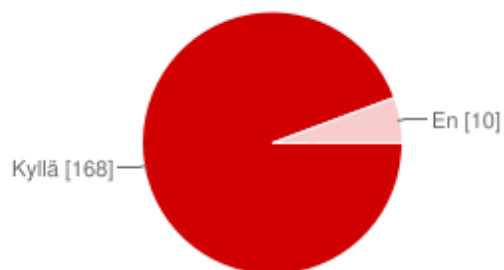
Kyllä	42	23%
En	137	77%

Käyttökö läpi reitin kokoontumisasemallenne ennen risteilyn alkua?



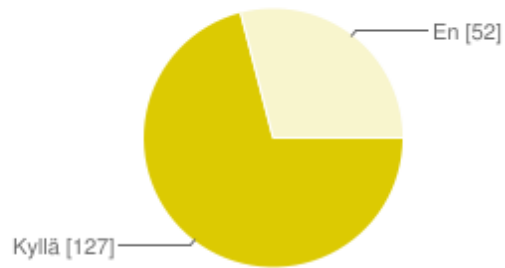
En koskaan	118	66%
Harvoin	40	22%
Joskus	15	8%
Aina	5	3%

Koetteko olonne turvalliseksi risteilyllä?



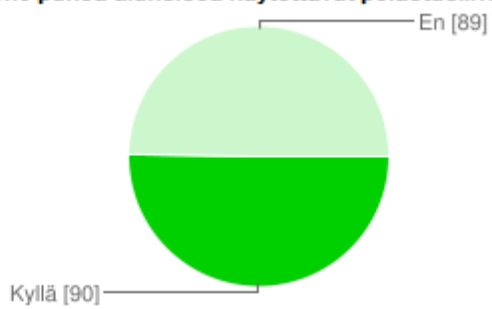
Kyllä	168	94%
En	10	6%

Tunnetteko osaavanne toimia mahdollisessa hätätilanteessa?



Kyllä	127	71%
En	52	29%

Osaatteko pukea aluksissa käytettävät pelastusliivit yllenne ja auttaa mahdollisia matkakumppaneitanne?



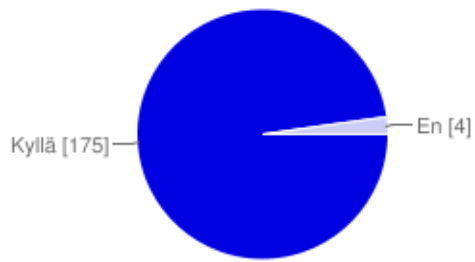
Kyllä	90	50%
En	89	50%

Mikäli vastasitte edelliseen kysymykseen "En", uskotteko, että lyhyen pelastusliivien pukemisesityksen jälkeen osaisitte pukea liivit itse?



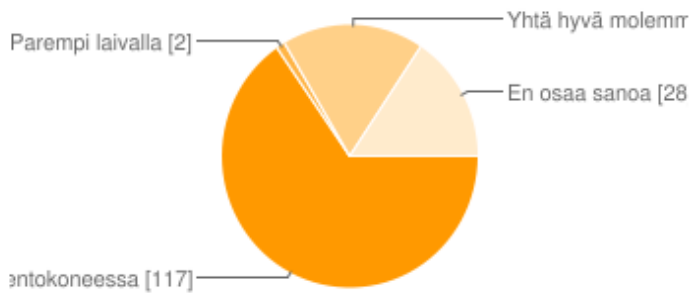
Kyllä	174	97%
En	5	3%

Uskotteko, että risteilyn aluksi esitettävä lyhyt turvallisuusperehdytysvideo lisää tietojanne hätätilannetoiminnasta?



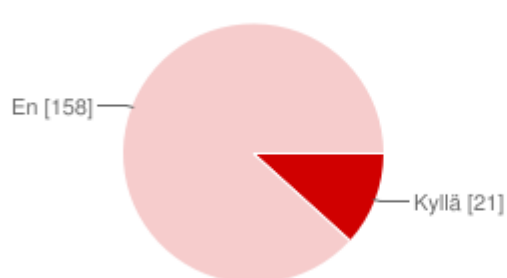
Kyllä **175** 98%
En **4** 2%

Kuinka vertaisitte lentokoneessa ennen lähtöä saatavaa turvallisuusperehdytystä laivalla saatavaan turvallisuusperehdytykseen?



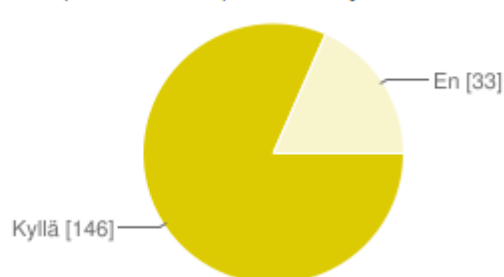
Parempi lentokoneessa **117** 65%
Parempi laivalla **2** 1%
Yhtä hyvä molemmissa **32** 18%
En osaa sanoa **28** 16%

Oletteko koskaan nähneet turvallisuusvideota ollessanne matkustajana laivalla?



Kyllä **21** 12%
En **158** 88%

Mikäli olette, niin koetteko, että video parantaa tietojanne turvallisuudesta?



Kyllä **146** 82%
En **33** 18%

Millaisen kuvan mielestänne turvallisuusvideota esittävä varustamo itsestään antaa?