

Pyry Lähde

SAIL AHEAD – MERIKAPTEENIN TUTKINNON
SUORITTANEIDEN TYÖLLISTYMISSMAHDOLLISUUDET
MAISSA

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2013

SAIL AHEAD - MERIKAPTEENIN TUTKINNON SUORITTANEIDEN TYÖLLISTYMISMAHDOLLISUUDET MAISSA

Lähde, Pyry
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Toukokuu 2013
Ohjaaja: Koivisto, Heikki
Sivumäärä: 48
Liitteitä: 3

Asiasanat: haastattelut, merikapteeni, vahtiperämies, pätevyys, tutkinto

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää merikapteenin tutkinnon suorittaneille merenkulun ammattilaisille soveltuvia maatyöpaikkoja Suomessa ja Euroopassa. Opinnäytetyö suoritettiin osana suurempaa SAIL AHEAD – projektia, jossa haastateltiin ja videoitiin Suomen lisäksi viiden muun Euroopan maan maatöihin siirtyneitä päällystön jäseniä.

Opinnäytetyössä selvitettiin merityöstä siirrettäviä tietoja, taitoja ja ominaisuuksia, joista on hyötyä maatöissä. Opinnäytetyöstä käy myös ilmi mahdollisia syitä maatöihin siirtymiseen. Haastatteluja oli yhteensä 57, joista suomalaisten haastateltavien osuus oli 12. Samankaltaisista työtehtävistä tehtiin yhteenveto ja niistä muodostettiin 12 erilaista urapolkua, joita vertailtiin keskenään. Opinnäytetyöstä selviää, että monenlaisille merenkulun osaajille löytyy työpaikkoja maista.

Opinnäytetyön lopussa todetaan, että merikapteenin tutkinnon suorittaneille henkilöille on tarjolla hyvin erilaisia maatyöpaikkoja monelta eri sektorilta. Oikea asenne, merityökokemus ja merikapteenin (ylempi AMK) tai muu korkeakoulututkinto merikapteenin (AMK) tutkinnon lisäksi auttaa unelmien maatyöpaikan löytämisessä. Projektin jatkuu edelleen opinnäytetyön esittämisen jälkeen SAIL AHEAD – projektin verkkosivuilla uusia uraprofiileita kartoittaen ja merenkulkijoille erilaisia vaihtoehtoja esitellen.

SAIL AHEAD – THE POSSIBILITIES TO WORK SHORESIDE AFTER GRADUATING DP IN MARITIME

Lähde, Pyry

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Management

May 2013

Supervisor: Koivisto, Heikki

Number of pages: 48

Appendices: 3

Keywords: interviews, Master Mariner, Watch Keeping Officer, Qualification, examination

The purpose of this thesis was to study different onshore jobs for graduated Master Mariners. The work was carried out as a part of the larger SAIL AHEAD project in which officers from Finland and five other European countries who had transferred to shore jobs were interviewed and videoed.

The study focused on the skills, knowledge and characteristics which are useful when working shoreside. There were 57 interviews, of which the proportion of Finnish was 12. Similar tasks were summarized and 12 career paths were created and compared with each other. The study showed that there are shoreside jobs for many kinds of marine experts.

In conclusion it is noted that there are many variable shore side duties in various sectors for those who have graduated in Maritime Management. The right attitude, the experience in sea work and the Master's degree in Maritime Management besides the Master Mariner's degree in a University of Applied Sciences is a good advantage when seeking work shoreside. The project "SAIL AHEAD" will continue after the thesis seminar by surveying new career paths and presenting new career possibilities for seafarers.

ESIPUHE

Opinnäytetyöni on ollut kovaton ja itseni lisäksi myös monet tahot ovat vaikuttaneet opinnäytetyön valmistumiseen myönteisellä tavalla. SAIL AHEAD -projekti antoi paljon ja opetti monia hyödyllisiä asioita. Opin merialasta ja työvaihtoehdoista paljon sellaista, mistä minulla ei ole aiemmin ollut kovinkaan suurta tietämystä, englannintaitoni on kehittynyt ja olen päässyt kokeilemaan uutta aluevaltaustakin projektiaineistoa muokatessani. Leikkasin videofilmejä ja liitin niihin englanninkielisiä tekstejä. Tällaisia asioita en olisi välttämättä alkanut tehdä ilman opinnäytetyön tarjoamaa loistavaa mahdollisuutta.

Opinnäytetyö ei olisi kuitenkaan tullut valmiiksi ilman ylimääräisiä voimavaroja. Satakunnan ammattikorkeakoulun Merenkulku Rauman koulutusjohtajan, merikapteeni Heikki Koiviston ansiosta löysimme projektiimme paljon mielenkiintoisia merikapteeneita kertomaan valitsemastaan urasta. Suomesta löytyi todella monipuolisia maatyövaihtoehtoja osaaville merikapteeneille. Koiviston lisäksi setäni Lasse Lähde auttoi minua tekemään ensimmäistä kertaa elämässäni videoiden editointia. Hänen neuvonsa olivat korvaamattomia lopputyön valmistumisen kannalta. Abstractiin tarkistukseen sain apua Robert Mac Gilleonilta, hänelle myös todella suuret kiitokset avusta. Myös omalle perheelleni ja lähimaisille tarjoan napakan kädenpuristuksen. Ilman heidän painostuksiaan ja rohkaisujaan en olisi saanut opinnäytetyötäni näin nopeasti valmiiksi. Toiveenani on, että opinnäytetyöstäni olisi tukea mahdollisimman monille merenkulun ammattilaisille. Esimerkiksi vaarini Aarre Lähde on tehnyt elämäntyönsä kansainvälisenä radiosähkötäjänä, nuorena miehenä laivoilla ja myöhemmin maatöissä Helsingin radioasemalla.

Toivon opinnäytetyöni lukijoille oivaltavia lukuelämyksiä!

Kangasalla 22.5.2013

Pyry Lähde

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

ESIPUHE

1	JOHDANTO.....	7
2	TUTKIMUKSEN YDINKOHDAT	8
2.1	Tutkimuksen rajaaminen.....	8
2.2	Tutkielman rakenne ja kulku	8
2.3.	Tutkielman ongelmat ja rajoitukset	9
2.4.	Tutkimusvälineiden aiheuttamat ongelmat	10
3	YHTEISEUROOPPALAINEN PROJEKTI	11
3.1	LEONARDO-projekti.....	11
3.2	SAIL AHEAD – alalle toivotaan lisää tekijöitä.....	12
3.3.	SAIL AHEAD -projektin etenemissuunnitelma.....	12
4	SUOMALAISET MERIKAPTEENIT JA PERÄMIEHET TILASTONA.....	14
5	HAASTATTELUT.....	17
5.1	Voivatko kapteenit työskennellä maissa?	17
5.1.1	Opettajien vastaukset.....	17
5.1.2	Merenkulun opettajien ja merenkulun luennoitsijoiden koulutus- ja pätevyysvaatimukset.....	18
5.2	Satamaviranomaiset satamassa	18
5.2.1	Sataman turvallisuuspäälliköt Suomessa ja Sloveniassa.....	19
5.2.2	Suomalainen satamaviranomainen liikenne- ja viestintävirastossa.....	20
5.2.3	Suomalainen satamaviranomainen VTS:ssä.....	20
5.3	Luotsit	21
5.4	Välimiehet.....	22
5.4.1	Liikenne- ja viestintäministeriön liikennemarkkinat -yksikön päällikkö	22
5.5	Kuljetus ja rahti.....	23
5.5.1	Liikennöitsijä/ Kuljetuspäällikkö	23
5.5.2	Rahdinvälittäjä/ meklari	24
5.5.3	Kuljetuspuolen/ telakan johtaja	25
5.6	Ympäristön suojeluun liittyvät tehtävät	25
5.6.1	Ympäristöinsinööri	25
5.6.2	Ympäristötarkastaja.....	26

5.6.3	Veden tarkastaja	26
5.7	Merialan yrittäjä.....	27
5.7.1	Merikartoittaja	27
5.7.2	Laivatarvikekauppias.....	28
5.7.3	Huviveneiden rakennus- ja korjaustöiden esimies	29
5.8	Auditoija/ Tarkastaja.....	29
5.8.1	Merenkulkualan tarkastaja.....	29
5.8.2	Merenkulun tarkastaja	30
5.8.3	Suomalainen merenkulun ammattilainen ammattiliitossa.....	32
5.9	Rannikkovartija.....	33
5.10	Tehtävät varustamoissa.....	34
5.10.1	Toimitusjohtaja	34
5.11	Laatupäällikkö/ HSE.....	35
5.11.1	Nimetty henkilö maissa (DPA).....	35
5.11.2	Laatujohtaja.....	36
5.11.3	Työsuojelupäällikkö.....	37
5.12	Merenkulun neuvonantaja.....	37
6	MAATÖIHIN SIIRTYMISEEN VAIKUTTAVIA ASIOITA	39
6.1	Taloudellisen tilanteen vaikutus maatöihin siirtymiseen.....	39
6.2	Sosiaalisten syiden vaikutuksen maatöihin siirtymisiin	39
6.3	Halu edetä urallaan vaikuttaa maatöihin siirtymiseen	40
6.4	Stressaava työ ja meriympäristö	40
7	KORKEAKOULUTUKSEN TARJOAMIA MAHDOLLISUUKSIA SUOMESSA JA POHJOISMAISSA MERIKAPTEENEILLE.....	41
7.1	Merenkulun ylempi ammattikorkeakoulututkinto tarjoaa väyliä korkeisiin maavirkoihin.....	41
7.2	Merenkulun tarjoamia koulutusmahdollisuuksia Pohjoismaisissa korkeakou- luissa	41
7.2.1	Chalmers University of Technology Ruotsissa	42
7.2.2	University of Oslo Norjassa	42
8	LOPPUYHTEENVETO.....	43
8.1	PROJEKTIN ARVIOINTI JA TUTKIMUSTULOSTEN KÄYTTÖMAHDOLLISUUDET	43
8.2	Projektin aikataulu Suomessa	44
8.3	PROJEKTI TULEVAISUUDESSA	45
9	KÄSITTEIDEN SELITTÄMINEN	46
	LÄHTEET.....	47
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Aikakaudet elävät ja vaihtuvat, muutokset näkyvät viiveellä myös merenkulussa. Vuosikymmenten vaihtuminen on selkeästi havaittavissa.

Monet eri taustat ja sosiaaliset syyt, merenkulun talousnäkymät, stressaava työ sekä mielenkiinto kehittyä uralla ovat vaikuttaneet yhä useampien merenkulkijoiden hakukuuteen hakea maatöitä. Töitä kyllä löytyy, mutta työnantajat ja työntekijät eivät ole vielä riittävästi tulleet toisiansa vastaan. Työntekijät tarvitsevat lisää koulutusta ja pätevyysia sekä osaamista.

SAIL AHEAD -projektin myötä on pyritty helpottamaan työnantajien ja korkeimmista maatoista haaveilevien työntekijöiden kohtaamista.

Projekti toteutettiin merikapteenin tutkinnon suorittaneille virkamiehille tehdyillä videohaastatteluilla Suomessa, Kreikassa, Englannissa, Sloveniassa, Puolassa ja Turkissa. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013). Projektin tarkoituksena on vertailla haastattelujen tuloksena johdettuja urapolkuja ja esitellä niitä tietoja, taitoja ja vaatimuksia, joita löydetty maatyöpaikat työntekijöiltään vaativat.

Opinnäytetyössä esitellään henkilökohtaisesti suomalaisia maatoihin siirtyneitä merikapteeneita sekä kerrotaan myös useista merikapteeneille tai perämiehille soveltuvista työmahdollisuuksista Euroopassa.

2 TUTKIMUKSEN YDINKOHDAT

2.1 Tutkimuksen rajaaminen

Maatyöpaikkojen kartoittaminen merikapteenin tutkinnon suorittaneille on aiheena hyvin laaja. Tämän johdosta projekti rajattiin pienempään kokonaisuuteen, jonka tarkoituksena on kuitenkin tarjota merenkulun ammattilaisille tietoa heidän mahdollisuuksistaan maatyörintamalla.

Tutkimus on rajattu SAIL AHEAD -projektissa kartoitettuihin tietoihin ja oivalluksiin. Projektin on tarkoitus olla käytännönläheinen ja antaa mahdollisimman oikeata tietoa juuri heiltä, jotka ovat aikanaan kokeneet samanlaisen urapolun ongelmiseen, kuin tulevat maatöihin haluavat nykyisetkin merihenkilöt mahdollisesti tulevat kohtaamaan. Projektin lähteinä käytetään SAIL AHEAD -verkkosivustosta koottua tietämystä sekä esitellään suomalaisista maatöihin siirtyneistä merikapteenin tutkinnon suorittaneista tehtyjen haastattelujen tuloksia.

2.2 Tutkielman rakenne ja kulku

Tutkielma suoritettiin kolmivaiheisesti, jossa jokainen vaihe vaati, että edellinen osuus on suoritettu. SAIL AHEAD -projektin tuottama kaikille jäsenmaille yhtenäinen englanninkielinen kysymyspaketti lähetettiin Suomeen ja käännettiin oman maan kielelle. (Liite 1)

Tämän jälkeen koulutusjohtaja Heikki Koivisto tiedusteli tuntemiltaan maatöitä tekeviltä merikapteenin tutkinnon suorittaneilta virkamiehiltä ja merenkulkukoulun lehtoreilta heidän mahdollista halukkuuttaan osallistua projektiin liittyviin haastatteluihin. Henkilöitä etsiessä pyrittiin saamaan laaja katsaus erilaisista maatyömahdollisuuksista. Suomennetut, paperilla olevat kysymykset annettiin Koiviston löytämille henkilöille ennen haastattelutilannetta, jotta asianosaiset olisivat rennompia ja paremmin valmistautuneita itse haastattelutilaisuuteen. Lehtoreille ja yliopettajille annetut kysymykset (Liite 1) poikkesivat virkamiehille tehdyistä (Liite 2).

Kysymyspaketin lopussa haastateltavilta pyydettiin suostumusta koskien heidän haastattelunsa julkaisemista internetissä. Kaikki haastateltavat myöntivät pyyntöön. Kysymykset oli selkeästi strukturoitu ja rajattu. Haastateltavat saivat kuitenkin vastata vapaasti, eikä liian tiukkoja rajoituksia vastauksiin vaadittu.

Videohaastattelut suoritettiin suomenkielellä pääsääntöisesti Merenkulku Rauman toimipisteessä. Loput kaksi suoritettiin Helsingissä virkamiesten kiireellisyyden vuoksi heidän työpaikoillaan.

Videohaastattelujen jälkeen alkoi videoiden käsittely. Videot leikattiin ja niihin lisättiin englanninkieliset käännöstekstit. Kun videot oli käsitelty parempaan esitysasun, ne lähetettiin Kreikkaan. Kreikassa videot liitettiin projektin verkkosivustolle samalla luoden maatyöpaikkojen profiilien kokonaisuus, josta luotiin projektin kautta useita urapolkuja.

Tämän osuuden jälkeen alkoi itse opinnäytetyöhön kuuluvan raportin kirjoittaminen, jonka lähteenä toimivat suomalaiset, opinnäytetyötä varten tehdyt videohaastattelut ja SAIL AHEAD -projektin verkkosivusto.

2.3. Tutkielman ongelmat ja rajoitukset

Tutkielmassa haastavaksi osoittautuivat riittävän monipuolisten maaurien kartoituspyrkimykset. Joitakin ammatinharjoittajia löysimme runsaasti, kun taas osa kutsuistamme henkilöistä eivät ehtineet haastatteluun projektin aikataulun puitteissa.

Valitettavasti esimerkiksi pankki- ja vakuutussektorilla oleva suomalainen ammattilainen estyi saapumasta paikalle.

Toisena rajoituksena olivat joidenkin luokituslaitosten ja merenkulkujärjestöjen työntekijät. Heidän työnkuvansa on niin salaista, että emme saaneet heiltä varattua haastattelu-aikaa, emmekä muutakaan tietoa mahdollisista työpaikoista ja niiden ominaispiirteistä kyseisellä luokitus- ja tarkastussektorilla.

Opinnäytetyössä pyritään näyttämään, että vaihtoehtoja kyllä löytyy, kun vaan ahkerasti jaksaa perehtyä. SAIL AHEAD -projekti jatkuu yhä opinnäytetyön valmistuttuakin, joten verkkosivuilla on mahdollista seurata päivittyneitä tietoja.

2.4. Tutkimusvälineiden aiheuttamat ongelmat

Projektin tärkeimmäksi tutkimusmenetelmäksi muodostuivat merenkulun ammattilaisille tehdyt videohaastattelut. Haastattelujen ongelmakohtina voidaan pitää viestinkulkemista haastateltavan ja haastattelijan sekä projektin toimihenkilöiden välillä.

Haastattelut suoritettiin vaihtelevilla kielillä ja erilaisilla videokameroilla sekä erilaisissa ympäristöissä. Haastatteluja suoritettiin joko haastateltavien äidinkielellä tai englanniksi. Suomalaiset haastattelut annettiin suomeksi ja tekstitettiin videoihin englanniksi. Osa ulkomaalaisista videohaastatteluista oli videoitu muulla kuin englannin kielellä ja tekstitykset puuttuivat, joten niiden tulkitseminen osoittautui mahdottomaksi.

Projektissa on mahdollista, että haastatteluissa on tullut kielellisiä väärinymmärryksiä, siitäkin huolimatta, että haastateltavat antoivat haastatteluvastauksiensa ydinajatuksen paperisella kaavakkeella haastattelijalle ennen haastattelutilanteen alkua ja haastateltaville annettiin mahdollisuus tarkistaa videoiden sisältö välittömästi haastattelutilanteen jälkeen. Tekstitysten kieliasua heille ei ollut aikataulujen puutteessa mahdollista näyttää.

Haastatteluille pyrittiin löytämään soveltuvat paikat. Välillä kuitenkin merenkulun ammattilaisilla oli niin kiire, että haastattelut piti suorittaa myös oppilaitosten ulkopuolella. Osa videopätkistä saattaa olla laadultaan epäkurantteja, liian tummia tai äänentoisto saattaa olla osassa videoista epäselvää. Videoiden peruslaatu todettiin kuitenkin riittävän hyväksi.

3 YHTEISEUROOPPALAINEN PROJEKTI

3.1 LEONARDO-projekti

Eurooppa ja sen kansakunnat ovat monin tavoin yhdistyneet; ihmiset liikkuvat vapaasti maasta toiseen Schengen-alueilla ja EU:n tarkoituksena on mahdollistaa myös työvoiman yhä parempi liikkuvuus valtakuntien välillä. LEONARDO -projekti perustuu ammatilliseen koulutukseen ja sen ytimenä on vapaaehtoisuus. Tarkoituksena on vertailla eri kansakuntien opetusmenetelmiä ja pätevyyskäytäntöä muiden EU:n jäsenvaltioiden kanssa ja oppia hyviä toimintamalleja. Tämä on osa eurooppalaista elinikäisen oppimisen ohjelmaa.

(Eurooppalainen ulottuvuus -verkkosivut 2013)

LEONARDO-projekti pyrkii saavuttamaan tuloksia kansainvälisellä tasolla. Lisäksi kansalliselle tasolle löytyvät omat ohjelmansa. Projektin työkaluina käytetään ammatillisen koulutuksen eurooppalaista siirto-ohjelmaa (ECVET), jossa eri kansakuntien valmistuneiden opiskelijoiden oppimistulokset määritellään tietoina, taitoina ja pätevytenä. Tämän tarkoituksena on tehdä eurooppalaiset opiskelijat yhdenmukaisemmiksi, vaihto-opiskelujen hyödyt suuremmiksi ja työvoiman siirtymisen Schengen-alueella helpommaksi. Tutkintoa ja sen jokaista opintokokonaisuutta voidaan kuvaila opintopisteiden määrällä (ECQ). LEONARDO-projekti synnytti myös SAIL AHEAD -projektin toteuttamaan hankkeen pyrkimyksen valmistuneille merikapteenille. (Eurooppalainen ulottuvuus -verkkosivut 2013)

3.2 SAIL AHEAD – alalle toivotaan lisää tekijöitä

Euroopan meripäälyllystövajaus oli vuonna 2006 lähes 36 000 henkilöä. SAIL AHEAD -projekti pyrkii esittämään nuorille, että meriuran jälkeen on mahdollista hakeutua koulutuksen mukaisiin maatoihin ja näin ollen houkutella lisää nuoria opiskelemaan merenkulkualaa. Nuoret tietävät jo merikouluihin hakiessaan erilaisista työvaihtoehdoista ja mahdollisuuksista Suomessa ja Euroopassa. (SAIL AHEAD – projektin www-sivut 2013)

3.3. SAIL AHEAD -projektin etenemissuunnitelma

Projektista laadittiin projektiaikataulu, josta ilmenee kunkin työvaiheen kesto ja ajankohta. Projektin jäsenmaissa pyrittiin seuraamaan aikataulua ja toteuttamaan projektia niiltä kohdista, joihin jäsenmaiden oli määrä osallistua projektin tavoitteiden saavuttamiseksi. Projektin pääpaikka oli Kreikka ja pääkoordinaattori Aris Cronopoulos.

Projekti aloitettiin kartoittamalla projektiin vaadittavat pätevyudet. Haastateltavat olivat merikapteeneita tai kokeneita perämiehiä, joilla kuitenkin on merikapteenin tutkinto suoritettuna.

Kyselylomakkeet suunniteltiin niin, että haastateltavien osaaminen pystyttäisiin tunnistamaan mahdollisimman tarkasti. Merenkulkukorkeakoulujen yliopettajille ja lehtoreille tehtiin omat kysymyspaketit ja muissa maatoissa oleville merikapteeneille toisenlaiset. Kysymyslomakkeet lähetettiin kuhunkin kohdemaan sähköpostitse ja ne käännettiin haastateltavien äidinkielelle.

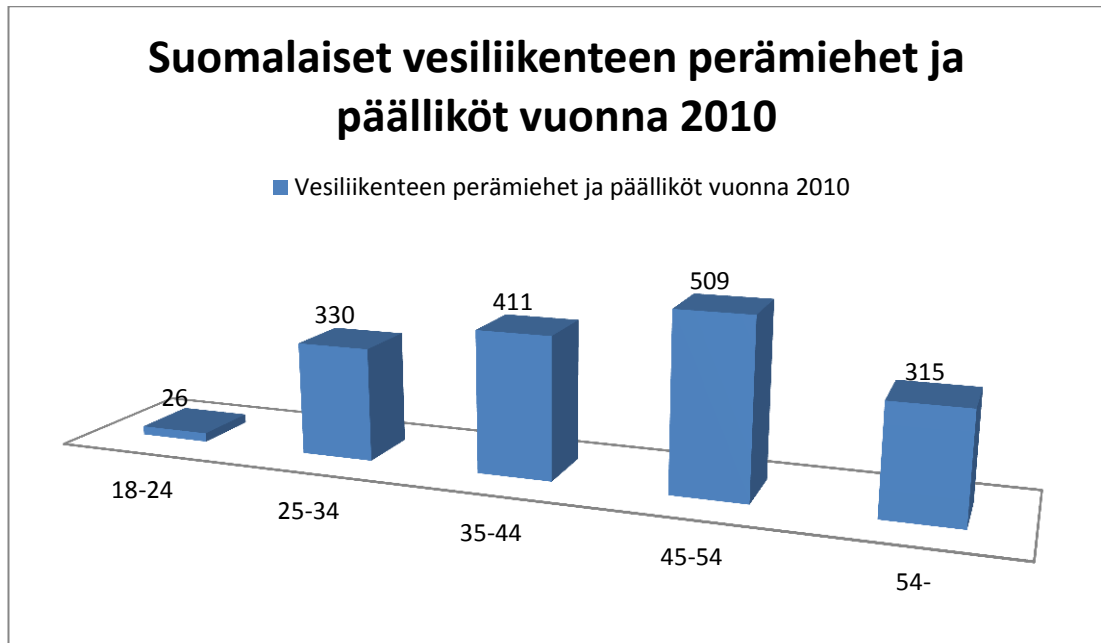
Haastattelut videoitiin ja haastatteluilla kartoitettiin kullekin urapolulle vaadittavat pätevyys- ja koulutustarpeet, sekä osaamisalueet. Projektille tehtiin viimeiset määritelmät ja päämäärät sekä kehitettiin työskentelykeinoja. Erilaisista urapoluista tehtiin haastattelujen jälkeen jokaisessa kohdemaassa yhteenveto, joka lähetettiin Kreikkaan.

Projektin vastuuhenkilöt pitivät useita yhteisiä palavereita. Suomesta palavereihin osallistui merikapteeni, Tekniikka ja Merenkulun koulutusjohtaja Heikki Koivisto.

Haastattelujen ja työskentelykeinojen soveltamisen jälkeen videot levitettiin SAIL AHEAD -verkkosivuille ja eri maiden työprofiileista tehtiin urapolkuja. Näin on mahdollista tutkia, mitä yhtäläisyyksiä eri maiden vastaavilla maaurilla on. Tämän perusteella pystyy selvittämään tarvittavat koulutustarpeet sekä siirrettävät taidot, joita maatöihin siirtymiseen tarvitaan.

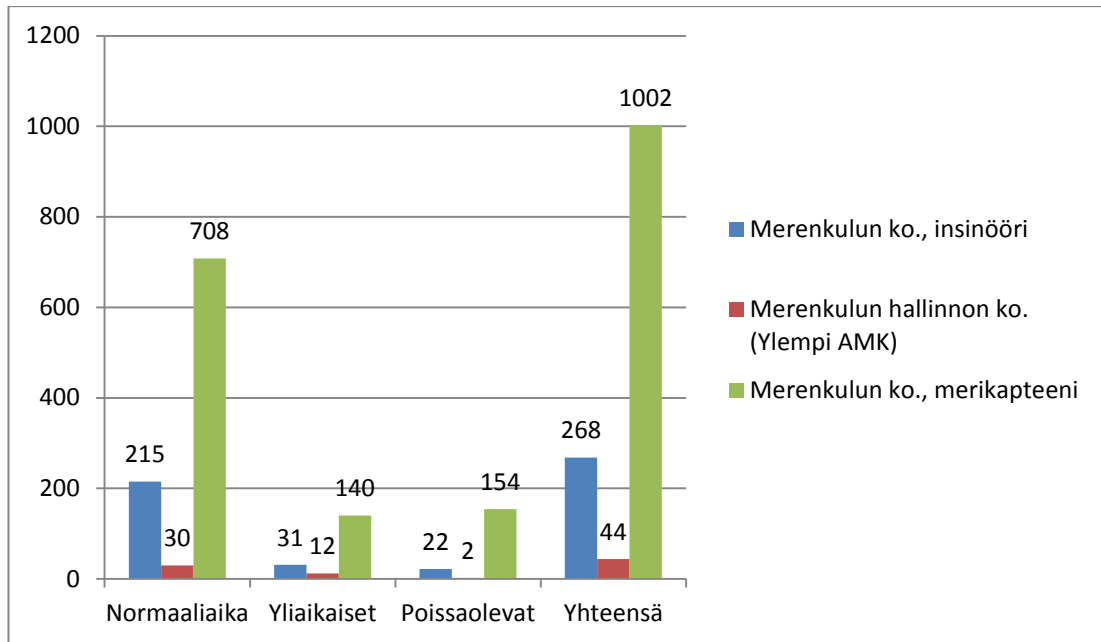
SAIL AHEAD -projekti jatkuu yhä. Arviointivaiheella pyritään selvittämään projektin käytännöllisyyttä ja tarpeellisuutta. Lisäksi projektiin toivotaan osallistuvan yhä uusia merikapteeneita ja perämiehiä, jotta urapoluista saadaan vieläkin monipuolisempia. (Liite 3)

4 SUOMALAISET MERIKAPTEENIT JA PERÄMIEHET TILASTONA



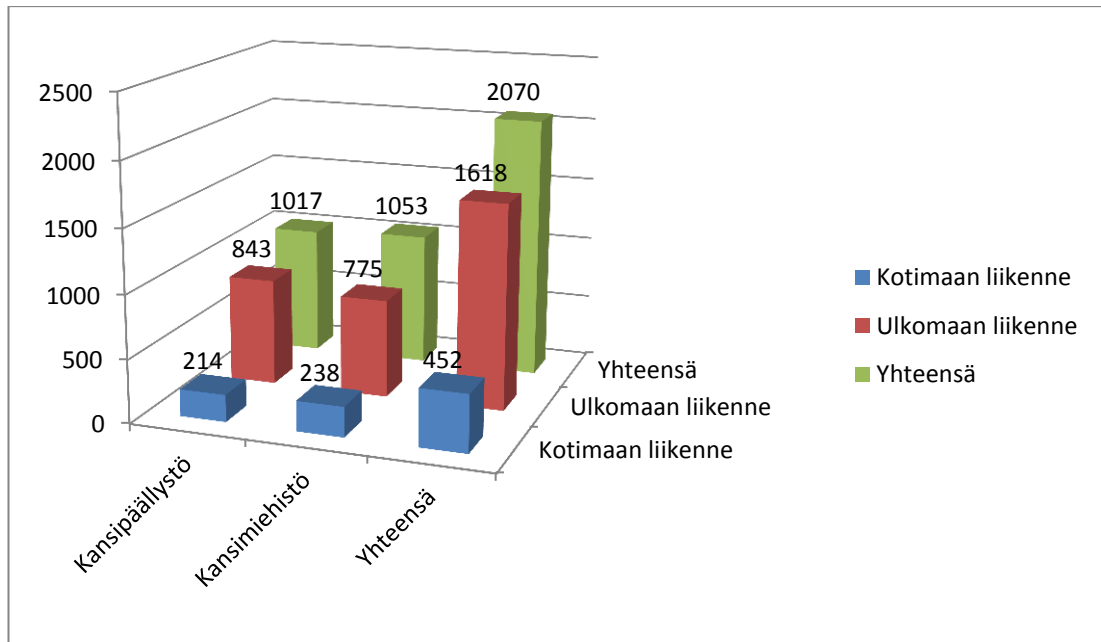
Kuva 1 Suomalaiset vesiliikenteen perämiehet ja päälliköt vuonna 2010

Diagrammista voidaan havaita, että merenkulkualalla on tällä hetkellä runsaasti tekijöitä. Nuorten vähäinen määrä kertoo, että suuri osa on vielä merenkulkukoulujen opiskelijoina tai heillä ei ole vielä tarvittavia pätevyyskirjoja. Taulukosta voidaan laskea, että yhteensä suomalaisia kansipäällystön pätevyyskirjojen omaavia henkilöitä oli Suomessa vuonna 2010 yhteensä 1591. Taulukko ei erikseen jaottele henkilöiden toimenkuvia tämänhetkisessä työssään. (Mäkinen sähköposti 10.5.2013)



Kuva 2 Merenkulun opiskelijamäärät suomalaisissa merenkulun ammattikorkeakouluissa vuonna 2008

Taulukosta voidaan havaita eri jakaumat merenkulun päällystön opiskelijoiden keskuudessa vuonna 2008. On selkeästi havaittavissa, että Merikapteeni (AMK) -opiskelijoita on enemmän, kuin Merenkulun Insinööri (AMK) -opiskelijoita. Moniin hallinnollisiin maatoihin vaadittava Ylempi AMK -tutkinto ei ole vielä saavuttanut kovin suurta suosiota. Ylemmän AMK:n opiskelijamäärissä on otettu huomioon sekä insinöörit että merikapteenit. (Merenkulkualan opiskelijamäärät ammattikorkeakouluissa 2008)



Kuva 3 Kansipuolella tehtyjen merimiestyövuosien jakautuminen suomalaisten merimiesten kesken vuonna 2012

Kansipäällystössä kotimaisessa ja ulkomaisessa liikenteessä työskenteli vuonna 2012 1017 henkilöä. Vuonna 2010 todettiin olevan 1591 pätevää suomalaista vesiliikenteen päällikköä tai perämiestä. Tilastoista voi päätellä sen verran, että kuutisensataa meripäällystön jäsentä on joko opiskelemaisessa, maatyössä, työttömänä tai miehistötehtävissä, osa on eläkkeellä. Kyseinen määrä on meripäällystön kokonaishenkilötyövuosiin nähden suuri. Tilastoon tulee kuitenkin huomioida, että tuloksissa on käytetty eri vuosia, 2010 ja 2012. Niiden vaikutus kokonaistulokseen ei ole kuitenkaan kovin suuri. Tarkasteltaessa eri ammattikorkeakoulujen yhteishaussa valittujen määrää, on se ollut jo useampana vuotena 25 -hengen luokkaa. Tästä voidaan tehdä johtopäätös, että merikapteenit valmistuu tasaisesti, eikä vuositasolla puhuta, kuin muutamien henkilöiden muutoksesta aiempaan. Suuret ikäluokat siirtyvät eläkkeelle, minkä vaikutus tilastoon tulee olemaan merkityksellinen. Yli 54-vuotiaita päteviä kansipäällystön jäseniä oli kuitenkin vuonna 2010 yli 315, joista osa on eläkkeellä. Merenkulun ammattikorkeakoulussa merikapteeniksi opiskeli vuonna 2008 kuitenkin jopa 708 henkilöä, jotka ovat läsnä normaaliajalla eli eläköityvien tilalle on Suomessa tulijoita. Työvoimapula ei ole muun Euroopan luokkaa. (Merimiestilasto 2012, 11)

5 HAASTATTELUT

5.1 Voivatko kapteenit työskennellä maissa?

Opettajille ja merenkulun luennoitsijoille sekä maatöihin siirtyneille viranomaisille esitetyissä kysymyksissä selvitettiin heidän ajatuksiaan opiskelun ja työelämän tarjoamista mahdollisuuksista sekä meriuralla että maatöissä. Kaikki vastanneet kannustivat kouluttautumaan ja hankkimaan merialan työkokemusta. Tärkeänä meriltä opittuna taitona pidettiin kykyä tulla erilaisten ihmisten kanssa toimeen. Myös kokemus merellä työskentelystä, jossa joudutaan vähillä yöunilla työskentelemään paineen alla, on maihin siirtyvän merikapteenin etu. Merellä myös oppii tuntemaan vastuun ja hyväksymään erilaisuuden. Merikapteenin tutkinnon ja päällystökokemuksen sekä ylemmän korkeakoulututkinnon suorittamisen yhdistäminen ovat avainsana unelmien maatyöpaikan löytämiselle. (Jokilehto ym. 2013)

5.1.1 Opettajien vastaukset

Opettajien videohaastattelut välittävät kuulijalleen jokainen hiukan samanlaisia vastauksia. Myös siirrettäviä tietoja ja taitoja löytyy merialalta runsaasti hyödynnettäväksi maatöihin siirryttäessä.

Koulusta merenkulkijoille annetaan evääksi laaja paketti teorianäytämystä sekä merialalta että myös tekniikan alalta. Matemaattiset aineet, viestintä, kielet ja merenkulutus palvelvat opiskelijaa myös maatöihin siirryttäessä. Merikapteenin tutkinto on osaltaan lähellä logistiikkainsinöörien koulutusta ja toiveenaan osa opettajista esittikin, että koulutuksia voisi yhdistellä vielä entistä tehokkaammin tulevaisuudessa. Näin ollen esimerkiksi satamahallinnon tai ahtauksen johtotehtäviin olisi merenkulkijoiden yhä helpompi hakeutua.

Merenkulkijat oppivat mereltä sellaisia käytännön taitoja, joita maissa ei välttämättä edes ajatella. Meriolosuhteet ovat vaihtelevia ja tilanne laivalta katsoen on usein erilainen, kuin maista ajateltuna. Laivalla oppii kantamaan vastuuta ja merenkulkijat hankkivat käytännön taitoja, joita voivat hyödyntää maissa.

Merenkulkualalla nykyisin arvostetaan ihmisiä, jotka tietävät, mistä puuttuvaa tietoa etsitään. Kielitaitoa pidetään kansainvälisen alan johdosta erityisen tärkeänä. (Koi-visto ym. 2013)

5.1.2 Merenkulun opettajien ja merenkulun luennoitsijoiden koulutus- ja pätevyysvaatimukset

Päätoimisilta merenkulkualan ammattiaineiden opettajilta vaaditaan merikapteenitutkinnon ja voimassa olevan merikapteenin pätevyyskirjan lisäksi ylempää ammattikorkeakoulututkintoa Suomessa. Merenkulun luennoitsijoiden vaatimukset ovat tulleet Euroopassa yhtenäisiksi. Merenkulun luennoitsijoiden on suoritettava merikapteenin perustutkinnon lisäksi johtotason kapteeni II -tutkinto sekä opettajan ohjauskurssi 6.09. Opettajan ohjauskurssiin tulee sisältyä asianmukaista opetusta ja harjoittelua koskien opetusmenetelmiä ja arviointeja sekä käytäntöjä. Lisäksi opettajan tulee tietää ja hallita ISM- ja ISPS-säännökset sekä ymmärtää luokituslaitosten ja IMO:n sekä merenkulkujärjestöjen hallintoa, säännöksiä ja määräyksiä. Häätätilannekoulutus ja aluksen toiminnat tulee olla myös merenkulkijoiden luennoitsijoiden hallussa. Laajan koulutuksen lisäksi merenkulun luennoitsijalla tulee olla vanhemman lehtorin/apulaisprofessorin arvo. Vähintään viiden vuoden tutkimus- tai opetustyö yliopistossa on luennoitsijalta vaadittava asia. (SAIL AHEAD – projektin www-sivut 2013)

5.2 Satamaviranomaiset satamassa

Satamaviranomaisista on viisi videohaastattelua projektin verkkosivuilla. Kolme tämän kentän haastatelluista on suomalaisia ammattilaisia. Fyysisesti tähän kenttään liitetystä suomalaisista yksi on töissä satamakonttorissa sataman ja liikenteen turvallisuuspäällikkönä, yksi liikenne- ja viestintävirastossa ja yksi VTS-operaattorina. Kaksi slovenialaista haastateltavaa on töissä satamahallinnon tehtävissä.

5.2.1 Sataman turvallisuuspäälliköt Suomessa ja Sloveniassa

Suomalaisen satamanturvallisuuspäällikön Tanja Robertsin ja slovenialaisten kollegoiden työ on työn luonteesta johtuen samantyyppistä molemmissa maissa. Yleisesti satamaviranomaisten tehtäviin kuuluvat satamahallinnolliset johtotehtävät satamakonttoreissa. Heidän tehtäviinsä kuuluu vaihtelevasti sataman laitteistojen ja toiminnan tarkastamista sekä alusten valvontaa. Osa satamaviranomaisista tekee myös viranomaistarkastuksia laivoilla. Satamaviranomaiset valvovat aluksen turvallisen tulon ja lähdön, sekä huolehtivat eri toimijoille kuuluvien asiakirjojen ja dokumenttien teoista.

Satamaviranomaisilla on alaisia, joiden tehtävänä on työskennellä virkailijoiden ja sidosryhmien välisinä yhdyshenkilöinä. Satamavirkailijat ovat lisäksi töissä meri- ja maahenkilöstön välillä. Rahtaaajat, rahdinomistajat, alirahdinkuljettajat ja rahdin vastaanottajat tulee pitää tyytyväisinä ja työssä on osattava tehdä kompromisseja. Työ on moniulotteista ja sen johdosta myös palkitsevaa ja haasteellista. (Roberts 2011)

Asiakaspalvelutehtävien lisäksi osa satamanviranomaisista vastaa sataman kulunvalvonnan toimivuudesta, jätehuollon suunnittelusta, turvallisista työskentelymenetelmistä, satamatoiminnoissa aiheutuneista vahingoista ja niiden selvittelystä. Satamaviranomaisten toimenkuvaan kuuluvat myös kirjanpidolliset tehtävät, kuten palkanmaksujen ja laskutusten valvonta. Taloudellinen raportointi ja suunnittelu tuottaa sen osaltaan työtä.

Satamaviranomaisilla tulee olla kyky tulla toimeen erilaisten ihmisten ja asiakkaiden kanssa toimien kaikkia osapuolia kohtaan objektiivisesti. Heiltä toivotaan kiinnostuneisuutta olemassa olevien satamajärjestelmien kehittämiseen ja kykyä tehdä erilaisia päätöksiä.

Satamaviranomaisilta vaaditaan laajaa merituntemusta. Merikapteenin tutkinto sekä kokemus erilaisista aluksista auttavat töissä. Lisäksi erilaiset tutkinnot, kuten liiketalouden maisterin tutkinto ovat hyödyksi. Maatyökokemusta arvostetaan myös, sillä sataman johtotehtäviin hakee myös esimerkiksi logistiikkainsinöörejä. (SAIL AHEAD –projektin [www-sivut](http://www.sail-ahead.eu) 2013)

5.2.2 Suomalainen satamaviranomainen liikenne- ja viestintävirastossa

Haastateltavana oli suomalainen liikennevirastossa toimiva sataman liikennepäällikkö Valtteri Laine, joka vastaa luotsauksen viranomaistehtävistä. Hänen työtehtäviinsä kuuluvat luotsien lupakirjojen myöntäminen, luotsaussäännösten valmistelu sekä luotsaustoiminnan valvontatehtävien suorittaminen.

Työhön pääsemiseen vaaditaan perehtyneisyyttä merenkulkuun käytännössä seilamalla päällystössä useiden vuosien ajan. Perehtyneisyys merenkulkuun ja merilainsäädäntöön ja kyky tehdä myös vaikeita päätöksiä ovat edellytyksenä tämänkaltaiseen työtehtävään. Sosiaaliset taidot ovat tärkeitä, sillä työn rikkaus on erilaisten yhteistyötahojen kanssa asioiminen. Erilaiset kurssit ja tutkinnot ovat myös hyödyksi. Laine on Merikapteeni (AMK) -tutkinnon lisäksi filosofian maisteri Turun yliopiston maantieteen laitokselta. Työskentelyn aikana työntekijät suorittavat myös työhön liittyviä, työnantajan järjestämiä erilaisia laadunhallintakursseja. Liikenne- ja viestintävirastosta, merenkulun hallinnosta löytyy töitä myös monille muille viranomaisille ja heidän alaisilleen. Viranomaiset tarvitsevat myös laajan määrän merenkulun osaajia alaisuuteensa. Tällaisiin tehtäviin tulee olla vähintään vahtiperämiehen pätevyys ja laaja kokemus merenkulusta. Työtehtävistä voi ylentyä kokemuksella ja koulutuksella korkeampiin virkoihin. Laine aloitti luotsiviranomaisena, siirtyi heidän esimiehekkseen ja nykyisin hän analysoi liikenne- ja viestintävirastossa läheltä piti -tilanteita. Työllä pyritään ehkäisemään vakavampien onnettomuuksien syntyminen ja analysoimaan virheitä. (Laine 2011)

5.2.3 Suomalainen satamaviranomainen VTS:ssä

Haastattelun antaneen Petteri Keuramon toimenkuvaan kuuluvat VTS-esimiehen ja -operaattorin työtehtävät West Coast VTS:n alueella. Työ vaatii navigointitaitoja ja kykyä tulla toimeen erilaisten ihmisten ja eri kansallisuuksien kanssa. VTS-operaattorina toimimisen vähimmäisvaatimus on vahtiperämiehen kirja. Laaja merityökokemus päällystötehtävissä on suositeltavaa ennen hakeutumista VTS-keskuksiin töihin.

VTS-operaattorille järjestetään valinnan jälkeen työssä oppimisen jakso, jossa on mahdollista tehdä valinta, tuntuuko ala omalta. Lisäksi VTS-operaattorille ja VTS-esimiehelle järjestetään alan kursseja, joita voi suorittaa esimerkiksi South Tyneside collegessa, Englannissa. Näiden lisäksi Keuramolla on merikapteenin tutkinto ja laaja seilaushistoria päällystötehtävissä sekä työaikana suoritettuja kursseja, esimerkiksi On job training instruction.

VTS-operaattorit työskentelevät 4/6-vuorottelulla, joko päivisin tai öisin. Työpäivät ovat 12,5 tuntia. (Keuramo 2011)

5.3 Luotsit

Luotsihaastatteluihin osallistui neljä henkilöä, jotka kaikki ovat suomalaisia, Selkämeren alueen luotseja. Yksi haastatelluista luotseista toimii luotsivanhimmman tehtävässä.

Luotsien työtehtävään kuuluu erilaisten laivojen luotsauksen suorittaminen. Luotsivanhimmalle kuuluu myös hänelle kuuluvalla luotsiasemalla olevien virallisten paperitöiden tekeminen.

Luotsien työhön vaaditaan merikapteenin tutkinto ja merikapteenin pätevyys sekä erillinen luotsitutkinto, joka suoritetaan sille vesialueelle, jossa luotsi aikoo työskennellä. Laaja kokemus johtotehtävistä erilaisilla aluksilla on välttämätöntä. Käytännössä tämä tarkoittaa usean vuoden seilaushistoriaa erilaisten alusten päällikkönä.

Luotsin tulee tuntea alueensa, sen sääolosuhteet ja erilaisten laivojen käyttäytyminen. Hyvä luotsi haluaa myös kehittyä ja oppia uusia näkökulmia. Luotsi toimii neuvonantajana aluksen päällikölle, jonka vastuulla hänen päälliköimänsä alus on viimekädessä. Luotsin työ on itsenäistä, mutta kuitenkin vuorovaikutteista. Hänen on tultava toimeen erilaisten päälliköiden ja perämiesten kanssa. Hyvä kielitaito auttaa asiaa.

Luotsin tulee osata nukkua lyhyinäkin vapaajaksoina ja omattava riittävä fyysinen kunto, jotta hänen työtehtävänsä suorittaminen on vaivattomampaa. Riittävän levon saaminen ja kuntoilu auttavat jaksamaan. Luotsit työskentelevät viikko-viikko -vuorottelulla Suomessa. (Leponiemi & Saarinen & Suomalainen 2013)

5.4 Välimiehet

Erilaiset yritykset, liitot ja ministeriöt tarjoavat paikkoja välimiehille virkamiehinä tai neuvonantajina. Työpäivät ja työtehtävät ovat hyvin vaihtelevia.

Välimiehet osallistuvat erilaisten lakialoitteiden ja lupa-asioiden tekemiseen ja valvomiseen. He tekevät erilaisia päätöksiä yksiköidensä sisällä ja voivat toimia sovittelvana osapuolena riitatilanteissa. Työpäiviin kuuluu paljon myös kokouksia ja osa virkamiehistä suorittaa myös aluskäyntejä.

Välimiehillä on halu tehdä oikeudenmukaisia ja oikeanlaisia päätöksiä ja heillä on tietotaito ratkaista ongelmia. Välimiehillä on laajan työkokemuksen lisäksi korkeakoulututkinto. Riippuen omasta mielenkiinnosta, merikapteenin tutkintoa on jatkettu oikeustieteellisillä tai hallinnollisilla opinnoilla joko yliopistossa tai ylemmässä ammattikorkeakoulussa. (SAIL AHEAD – projektin www-sivut 2013)

5.4.1 Liikenne- ja viestintäministeriön liikennemarkkinat -yksikön päällikkö

Välimieshaastatteluun valittiin suomalainen merikapteeni Tero Jokilehto. Hän työskentelee nykyisin liikenne- ja viestintäministeriössä liikennemarkkinat -yksikön päällikkönä. Samassa yksikössä on hänen lisäkseen viitisentoista työntekijää. Ennen nykyistä työtehtäväänsä hän on työskennellyt myös liikenneturvallisuusyksikössä päällikkönä. Virkamiesuransa hän aloitti ministeriössä merenkulun asiantuntijana. Ennen ministeriöuraa Jokilehto työskenteli ensin varustamokonttorissa ja sen jälkeen varustamoyhdistyksessä edunvalvontatehtävissä. Virkamiestöitä edelsi reilun kymmenen vuoden mittainen merimiesura sekä miehistö- että päällystötehtävissä erilaisilla aluksilla.

Jokilehto on suorittanut merikapteenin tutkinnon lisäksi ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon. Tutkinnosta on hyötyä hakiessa korkeampia virkamiehen tehtäviä merityökokemuksen lisäksi. (Jokilehto 2011)

5.5 Kuljetus ja rahti

Kuljetus ja rahtipuolen haastatteluun osallistui ammattilaisia Puolasta ja Sloveniasta. Logistiikkapuolen sektoriin löytyi kolme erilaista työllistymismahdollisuutta SAIL AHEAD -projektin myötä.

5.5.1 Liikennöitsijä/ Kuljetuspäällikkö

Liikennöitsijän/ kuljetuspäällikön toimenkuviin kuuluvat kuljetusketjun suunnittelu valmistajalta vastaanottajalta kaikkien ketjuun osallistuvien tahojen edun mukaisesti. Liikennöitsijän/ kuljetuspäällikön toimenkuviin kuuluvat kulloisenkin kuljetustapahtuman ostomenetelmien sekä kuljetussopimusten suunnittelu ja optimointi sekä erilaisissa kuljetustapahtumaan kuuluvissa tilauksissa asiakkaan avustaminen nykyiset ympäristönäkökulmat ja -vaatimukset huomioiden.

Alalle haluavien on tunnettava kansallisia ja kansainvälisiä markkinoita sekä kuljetusalan yrityksiä ja erilaisten kuljetusketjujen ominaispiirteet saavuttaakseen hyötyä kaikille kuljetuksen osapuolille. Hänen tulee osata viestiä ja tulla toimeen erilaisten ihmisten kanssa. Tärkeää on olla rohkea ja vastuullinen päätöksentekijä. Looginen ote tehtävään työhön on eduksi.

Liikennöitsijät ja kuljetuspäälliköt voivat työskennellä monissa tehtävissä, riippuen heidän pohjakoulutuksistaan. Heille työpaikkoja on teollisuuden ja talouden puolella, useimmiten logistiikan ja myynnin koordinaattorina, rahtihuolitsijana, myyntityössä tai varastonhoitajina.

Logistiikan alalle toimimiseen suositellaan soveltuvaa korkeakoulu-/ammattitutkintoa ekonomiasta tai logistiikasta. Rahtauspuolen työkokemus esimerkiksi merialalta on eduksi. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

5.5.2 Rahdinvälittäjä/ meklari

Rahdinvälittäjä/ meklari muodostavat laajan työkentän ja useita erilaisia työpaikkoja. Heidän päätehtävänsä liittyvät työpaikasta riippuen kuljetussopimusten laadintaan ja rahdin vakuuttamiseen.

Rahdinvälittäjät järjestävät aluksille merikuljetusten rahtaussopimuksia. Heidän tehtäviinsä liittyvät kuljetuksesta sekä hinnoista ja kuljetusmuodosta sopiminen asiakkaan kanssa. Kuljetustapahtumassa satamassa omistajan etuja valvoo meklari eli laivanselvittäjä. Hänen intressinsä koostuvat laivaan, miehistöön, rahtiin ja talouteen liittyvistä asioista. Varustamolla on myös meklari valvomassa varustamon etuja vieraisissa satamissa, hänen toimenkuvaansa kuuluvat lisäksi tavallisen laivanselvittäjän palveluiden tarjoaminen. Laivameklarin toimenkuviin kuuluvat alusten myyminen ja ostaminen. Merivakuutusten välittäjä tarjoaa aluksille ja kuljetetulle rahdille kuhunkin rahtaussopimukseen ja kuljetussuoritteeseen soveltuvia vakuutuksia. Huolintalaitos toimii laivanvälittäjän apuna. Huolitsija selvittää ja järjestää tarvittavan kuljetustavan ja ratkaisee kuljetuksen aikana sattuneita ongelmia. Hän laatii maahantuontiin ja ulosvientiin tarvittavia asiakirjoja. Huolitsija voi osallistua myös itse rahtaustapahtumaan ja rahdinkuljetukseen sekä rahdintoimittamiseen ja varastointiin siitä sovittaessa. (SAIL AHEAD – projektin www-sivut 2013)

Meklareita ja rahdinvälittäjiä voi työskennellä monenlaisissa työpaikoissa. Vakuutusmeklareita työskentelee vakuutusyhtiöissä tai luokituslaitoksilla. Esimerkiksi Lloyd's Lontoossa pyörii meklareiden voimalla. Lisäksi on erillisiä laivanselvitystoimistoja satamien läheisyyteen, joista laivanselvittäjille löytyy työpaikkoja.

Laivanselvittäjien tulee toimia työnantajansa edun mukaisesti, osata hyvin englantia ja työskentelymaansa pääkieltä sekä omata tietokoneen käyttötaidot. Häneltä odotetaan merenkulkualan tai taloushallinnon ammattikorkeakoulututkintoa. Kokemus vastaavasta tehtävästä tai merenkulkukokemus katsotaan eduksi. Laivanselvittäjille on esimerkiksi Suomessa myös järjestetty oppisopimustyyppinen koulutusohjelma. (Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen www-sivut 2011)

5.5.3 Kuljetuspuolen/ telakan johtaja

Kuljetuspuolen ja telakan johtajan vastuualueina ovat kuljetusyksiköiden toiminnan ja materiaalien käsittelyn ja lajittelun täytäntöönpano, ohjaus sekä koordinointi. Hänen tehtävänä on muodostaa toimiva kuljetusketju yhdessä myynti- sekä vastaanottajapuolen kanssa. Hän suunnittelee satama/telakka-alueella suoritettavat kuljetukset ja laitteiden siirtämiset. Kuljetuskaluston kehittämisen suunnitteleminen kokonaistaloudelliseen hintaan sekä kuljetussuoritteista tulleiden valitusten käsitteleminen kuuluvat kuljetuspuolen ja telakan johtajan toimenkuvaan. Hän lisäksi suunnittelee alaisilleen koulutuksia.

Hänen tulee osata organisoida ja koordinoida eri toimijoita ja heidän toimintaansa, olla yhteistyökykyinen ja taloustietoinen. Hänen tulee osata tehdä kokonaistaloudellisesti edullisia ratkaisuja ja omata looginen ajattelutapa.

Kuljetuspuolen/ telakan johtajalta vaaditaan kokemusta kuljetusalalta sekä mielellään kuljetusalan tutkintoa. Hyödynnettäviä taitoja ovat myös johtajana työskentelemisen taito sekä kokemus varastopuolesta ja erilaisten raporttien teosta. (SAIL AHEAD – projektin [www-sivut](http://www.sail-ahead.com) 2013)

5.6 Ympäristön suojeluun liittyvät tehtävät

Ympäristön suojeluun liittyviin haastatteluihin osallistui haastatteliijoita Puolasta. Ympäristösektorilta löytyi kolme erilaista urapolkua.

5.6.1 Ympäristöinsinööri

Ympäristöinsinöörin työtehtävät perustuvat ihmisen toiminnan vaikutusten kartoittamiseen ympäristössä. Hänen taitoihinsa kuuluvat teknisten projektien suorittaminen ja kyky toimia prosessijohtajana. Myös englannin kielen sujuvaa käyttöä edellytetään. Ympäristöinsinööri mittaa äänensaasteiden ja värähtelyiden määrää sekä valvoo ympäristölle aiheutuvien päästörajoitusten noudattamista. He voivat toimia järjestöissä, valistustyössä tai ympäristöneuvojana erilaisille yrityksille.

Ympäristöinsinööreille soveltuvia työpaikkoja löytyy ympäristönsuojelun lisäksi, putki- ja vesijärjestelmien sekä prosessi- ja kemiantekniikan parista. Työpaikka riippuu ympäristöinsinöörien pohjakoulutuksesta sekä aiemmasta työkokemuksesta.

Ympäristöinsinööreiltä vaaditaan korkeakoulutus. Sen lisäksi arvostetaan aiempaa työkokemusta erikoisasiantuntijana tai esimiesasemassa. Laaja merenkulkualan kokemus lasketaan erikoisasiantuntijuudeksi. (SAIL AHEAD –projektin [www-sivut 2013](#))

5.6.2 Ympäristötarkastaja

Ympäristötarkastajat osallistuvat sellaisten projektien valvontaan, joilla pelätään olevan negatiivista vaikutusta ympäristöön. Ympäristön tarkastaja tekee raportteja mittaamaan vesistöjen, maaperän ja ilman saasteita ja kehittää jäteveden käsittelyyn liittyvää prosessia. Kansallisen ja kansainvälisten asetusten kehittäminen kuuluu ympäristötarkastajan toimenkuvaan.

Ympäristötarkastajilta vaaditaan ympäristön suojeluun liittyvien lakien ja määräysten tuntemista ja hallintaa käytännössä. Englannin kielen ja tietokoneen käyttötaitoja pidetään tämänkaltaisessa työssä välttämättöminä. Henkilön, joka työskentelee ympäristötarkastajana, tulee olla yhteistyökykyinen ja häneltä odotetaan kykyä tehdä päätöksiä. Ympäristötarkastajalta vaaditaan vähintään vuoden kokemusta ympäristön suojelusta, sekä korkeakoulutusta tai soveltuvaa ympäristöalaan liittyvää koulutusta. (SAIL AHEAD –projektin [www-sivut 2013](#))

5.6.3 Veden tarkastaja

Veden tarkastajan toimenkuviin kuuluvat veden tilaan vaikuttavien hydrologisten ja meteorologisten tekijöiden mittaaminen ja tutkiminen sekä analysointi. Hänelle saattaa kuulua myös vedessä olevien navigointilaitteiden tilan tarkistaminen.

Hän pyrkii vaikuttamaan vesien suojeluun yhdessä viranomaisten kanssa laatimalla suojelusuunnitelmia ja tutkimalla ja kehittämällä uusia ratkaisuja vesien tilan kohentamiseen. Hän voi myöntää lupia ympäristön suojeluun liittyviin projekteihin ja määrittää projektien vaikutuksen laajuuden. Veden tarkastajille löytyy töitä esimerkiksi ympäristökeskuksista.

Analyttinen osaaminen, yhteistyötaidot sekä tietokoneen käytön hallinta ovat veden tarkastajilta vaadittavia ominaisuuksia. Paikkatietojärjestelmän (GIS) hallitsemista voidaan myös vaatia. Veden tarkastajien koulutusvaatimuksena on teknillinen korkeakoulutus. Myös työkokemus meripäälylystä tai vastaavasta vastuutehtävästä on pääsyvaatimuksena tämänkaltaiseen työhön hakeuduttaessa. (SAIL AHEAD – projektin [www-sivut](#) 2013)

5.7 Merialan yrittäjä

Merialalla on perinteisesti työskennellyt hyvin monenlaisia yrittäjiä, pienistä muutama hengen yrityksistä suuriin fuusioituneisiin kokonaisuuksiin. Haastatteluosuus käsittää pienyrityksiä, jotka työllistävät yhdestä hengestä muutamaan työntekijään. Haastateltavat olivat Puolasta ja Sloveniasta.

5.7.1 Merikartoittaja

Merikartoittaja on valinnut itselleen käytännönläheisen työn. Hän laatii matemaattisia malleja merenpohjan topografiasta, mittaa ja testaa ihmisen ja luonnon aiheuttamia muutoksia vedenpinnassa sekä määrittää maapallon eri pisteiden tarkkoja sijainteja korkeus- ja vaakasuunnassa. Merikartoittajalta saatuja tietoja käytetään merikarttojen valmistuksessa, vesireittien suunnittelussa ja muutoksissa. Niiden tietoja hyödynnetään merenkulkturvallisuudessa sekä merellä että satamissa.

Merikartoittajille töitä on tarjolla mittausyrityksissä rakennus- ja maanmittausalalla, teollisuusaloilla, valtionyksiköissä, satamissa ja hallinnoissa. Työpaikkojen kirjo on melko laaja.

Merikartoittajilta vaaditaan teknisen ajattelumallin ymmärtämistä, eri tilojen hahmotelu- ja suunnittelutaitoa, teknisten piirustusten ja paikkatietojärjestelmien GIS käyttötaitoa. Merikartoittajan tulee olla johdonmukainen, perusteellinen ja omattava kyky organisoida. Hyvä fyysinen kunto on myös tarpeen, sillä merikartoittajan työtehtävistä suuri osa on ulkotyötä.

Kartoittajan koulutusvaatimuksena on korkeakoulututkinto tai ammattitutkinto soveltuvalta alalta, maanmittauksesta. Mikäli kartoittaja toimii itsenäisesti, on hänen hankittava työ lupa ja vaadittava tutkinto sekä perustettava yritys. Merikartoittajalta vaaditaan maakohtaisesti myös lisäpätevyyskysymyksiä. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

5.7.2 Laivatarvikekauppias

Laivatarvikekauppiaan työpäiviin kuuluvat erilaiset tavaratoimitukset laivoille. Hänen tehtävänä on järjestää tarvittavat tarvikkeet laivoille, sekä tuotteiden määrän ja hinnan tarkistamiset. Hän selvittää laivojen tilaukset, auttaa tarjouspyyntöjen valmistamisessa, kertoo aluksen päällikölle tuotteiden ominaisuuksista sekä vastaanottaa ja tallentaa tilaukset kirjanpitoon. Kauppias myös vastaanottaa ja arkistoi mahdolliset valitukset asiakkaalta sekä osallistuu asiakkaalle palveluista tai tarvikkeista koituvien ongelmien selvittämiseen. Lisäksi kauppias hoitaa alusten muonitukset ja useita erilaisia palveluita, joita laiva satamassa tarvitsee.

Laivatarvikekauppiailta vaaditaan merenkulun markkinoiden tuntemusta, rehellisyyttä ja valmiutta toimittaa aluksille ne tuotteet ja palvelut, mitä aluksella tarvitaan. Laivatarvikekauppiaan tulee myös lunastaa asiakkaan luottamus ja omata myyntimiehelle asetetut vaatimukset ja taidot. Koulutusvaatimuksena on merenkulku, kauppa tai muu soveltuva koulutus. Merikokemus luetaan eduksi. Laivatarvikekauppiat voivat työskennellä yksin omassa firmassaan tai muutaman hengen yrityksessä. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

5.7.3 Huviveneiden rakennus- ja korjaustöiden esimies

Esimiehen tehtävänä on johtaa erikokoisten ja -näköisten huviveneiden korjaukseen tarkoitettua yritystä. Veneiden huolto voi olla yksityishenkilöille tai firmoille suoritettavaa veneiden kausittaista kunnossapitoa tai isotoisempää korjaustyötä. Veneiden asiantuntevat konsulttipalvelut kuuluvat myös tämänkaltaisen yrittäjän toimenkuvaan.

Huviveneiden rakennus- ja korjaustöiden esimies valvoo työntekijöidensä turvallista työskentelyä ja kehittää yhtiön turvallisuuspolitiikkaa. Veneenrakennuksen syvä tunteminen sekä veneiden teknisten laitteistojen ja niille asetettujen määräysten tunteminen on osattava tämänkaltaisessa työssä. Venemarkkinoiden tunteminen on myös etu yrittäjälle. Soveltuva koulutus tehtävään löytyy kuljetus- tai talousalalta. Aiempi merialan kokemus opettaa paljon laivojen tekniikasta myös. (SAIL AHEAD – projektin www-sivut 2013)

5.8 Auditoija/ Tarkastaja

Tarkastussektori on suhteellisen laaja merenkulussa, erilaisia tarkastajia tarvitaan runsaasti. Tarkastajille löytyy töitä erilaisista virastoista ja esimerkiksi luokituslaitoksista sekä ammattiliitoista. Haastatteluja videoitiin auditoija/ tarkastajasektorilta yhteensä kuusi. Haastattelumaita olivat Suomen lisäksi Kreikka, Turkki ja Slovenia.

5.8.1 Merenkulkualan tarkastaja

Merenkulkualan tarkastajan toimenkuvaan kuuluvat alusten ja myös soveltuvin osin satamien ISM- ja ISPS-sääntöjen noudattamisen valvonta. Hän käy säännöllisesti laivoilla koko niiden elämänkaaren ajan tekemässä aluksen luokitustarkastuksia. Lisäksi hän valvoo, että IMO:n määräyksiä ja kansallisia asetuksia noudatetaan, testaa hätä- ja turvalaitteita, määrittää lastimerkkejä ja mittaa alusten painoja. Hänen työtehtäviinsä kuuluu lisäksi merionnettomuuksien tutkiminen ja oikeudessa asiantuntijatodistajana toimiminen.

Tarkastajalta odotetaan mielenkiintoa meriteollisuutta kohtaan, ihmissuhdetaitoja, hallintojärjestelmien tuntemusta ja tietoa omasta roolistaan, velvolluuksistaan ja toimistaan tarkastajana. Tärkeää on osata myös tulkita teknisiä piirustuksia. Alalla on myös mahdollista alkaa yrittäjäksi, jolloin vaaditaan liike-elämän tuntemusta muiden vaatimusten lisäksi. Muulloin työpaikkoja löytyy merenkulun hallinnolliselta sektorilta.

Merenkulkualan tarkastajan koulutus- ja pätevyysvaatimukset ovat tarkasti määritellyjä. Tällaiseen virkaan hakeutujalla tulee olla suoritettuna merikapteenin tai merinsinöörin tutkinto tai arkkitehdin tutkinto sekä johtotason kapteenin tutkinto tai insinöörin tutkinto. Johtotason kapteenin tutkinto ja johtotason insinöörin tutkinto ovat Suomessa ylempiä ammattikorkeakoulututkintoja.

Merenkulkualan tarkastajan tutkintovaatimukseen kuuluvat hallintojärjestelmien auditointiperiaatteet ja käytännöt, ISM- ja ISPS-vaatimusten tulkinta ja soveltaminen, IMO:n ohjeet ja standardit sekä luokituslaitosten ja merenkulkujärjestöjen vaatimukset, sekä toiminta hätätilanteessa aluksilla. Lisäksi hakijalla tulee olla käytynä joko merenkulun tarkastajan peruskurssi tai merenkulkualan turvajärjestelmän auditoinnin kurssi. Muutaman vuoden kokemusta päätoimisena päällystön jäsenenä, merenkulkukoulussa yliopettajana toimimista, kokemusta laadunvarmistuksesta, meriturvallisuudesta tai ympäristöjohtamisesta arvostetaan alalle hakeutuvissa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän auditointikokemusta pidetään myös valttikorttina alalle. (SAIL AHEAD –projektin [www-sivut](http://www.sailahead.fi) 2013)

5.8.2 Merenkulun tarkastaja

Merenkulun tarkastajien työkenttä ja mahdollisten työpaikkojen määrä on laaja. Oma mielenkiinto yleensä johdattaa oikealle kentälle. Merenkulun tarkastajille löytyi SAIL AHEAD -projektin myötä viisi erilaista mahdollisuutta.

Merenkulun tarkastaja voi toimia vakuutustarkastajana vakuutusyhtiön tai vakuutusyhtiöiden asiakkaiden palkkalistalla. Riitatilanteessa tai epäselvässä tilanteessa vakuutustarkastajan sana painaa.

Vakuutustarkastaja säilyttää ammatillisen itsenäisyyden ja tuo objektiivisen näkökulmansa vakuutustapahtumassa. Vakuutustarkastaja on merenkulun asiantuntija työnantajalleen.

Merenkulun tarkastajille löytyy työpaikkoja valtion virkamiehinä. He tarkastavat kansainväliseen ja kotimaanliikenteeseen tarkoitettujen alusten rekistereitä. Osassa maista on lippuvaltioiden tarkastajat ja satamavaltioiden tarkastajat erikseen. Lippuvaltion tarkastajille kuuluvat alukset, jotka on rekisteröity tarkastajan kohdemaahan, satamavaltion tarkastajille kuuluvat heidän satamissaan vierailevat alukset. Satamavaltion tarkastajat voivat estää aluksen lähtemisen satamasta, mikäli aluksen toiminnoissa tai sen kunnossa on riittävästi huomautettavaa, lippuvaltion tarkastajat valvovat lippuvaltion sääntöjen ja määräysten noudattamista ja voivat asettaa aluksen rekisteröintikieltoon. Satamavaltion tarkastajat voivat saattaa aluksen rekisteröintikieltoon lippuvaltion luvalla.

Luokitustarkastajat toimivat luokituslaitosten tarkastajan toimen lisäksi laivojen lippuvaltioiden tarkastajan ominaisuudessa. Luokituslaitoksen nimittämät tarkastajat valvovat laivojen rakennusvaiheessa, että alus varusteineen valmistetaan luokan standardien mukaisesti ja lippuvaltion tarkastajana varmistaa, että laiva rakennetaan lippuvaltion sääntöjä seuraten. Myös ympäristöasetusten noudattamista laivoilla valvotaan. Laivoille tehdään koko niiden elinkaaren ajan vastaavia tarkastuksia. Tarkastaja esittää korjausvaatimuksia, jotka sitten esittää lippuvaltiolle tai luokituslaitoksille.

Yksityinen tarkastaja on monesti luokituslaitosten, varustamoiden/varustamoyhdistysten tai välittäjien palkkalistoilla. He suorittavat monenlaisia tarkastuksia. Yleisimmin tunnettuina työtehtävinä heillä on ruumatarkastukset, polttoaineen laadun tai merionnettomuuksien jälkeinen tarkastaminen ja raporttien laatiminen merivakuutuksia varten. Yksityiset tarkastajat tarkastavat vakavuusanalyysilään myös lastin määrän muutoksia. Yksityisen tarkastajan palveluihin kuuluvat lisäksi aluksen tarkastukset ennen ostopäätöstä.

Huviveneiden tarkastajan työt ovat pitkälti samanlaisia, kuin merenkulkualan tarkastajien, paitsi heidän työkohteensa ovat moottori- ja purjevenepuolella.

Huviveneen tarkastajat voivat toimia joko yksityisenä liikkeenharjoittajana tai merivakuutusyhtiön alaisuudessa.

Merenkulun tarkastajien koulutusvaatimukset ja mielenkiinnon kohteet ovat yhteneviä merenkulkualan tarkastajien kanssa. Merenkulun tarkastajilta ei vaadita maakoh-
taisia tai kansainvälisiä lupakirjoja. Merenkulun tarkastajaksi ryhtyvällä on aiemman työkokemuksen, koulutuksen ja perehtyneisyyden lisäksi mahdollisuus suorittaa erilaisia alaan pätevöittäviä kursseja. (SAIL AHEAD – projektin verkkosivut 2013)

5.8.3 Suomalainen merenkulun ammattilainen ammattiliitossa

Haastatteluun osallistunut merikapteeni Ilpo Minkkinen työskentelee merimiesunionissa toimitsijana ja kansainvälisen kuljetustyöliiton ITF:n tarkastajana. Toimitsijan tehtävät käsittävät moninaisia tehtäviä jäsenistön edunvalvontaan ja työturvallisuuteen liittyen. Näiden lisäksi Minkkinen toimii merenkulun koulutustoimikunnan puheenjohtajana ja osallistuu neuvonantajana kansainvälisiin konferensseihin IMO:ssa, Suomen valtuuskunnassa. ITF-tarkastajana Minkkinen tarkastaa Suomen satamiin tulleiden mukavuuslippulaivojen työsuhteeseen, työsuojeluun ja palkkaukseen liittyviä asioita.

Minkkinen osallistuu lisäksi muutaman kerran vuodessa järjestettäviin kokouksiin, jotka ovat Maritime safety committee ja STCW-yleiskokoukset. Kokoukset kestävät viikosta kahteen viikkoon.

Ennen nykyisiä tehtäviä Minkkinen toimi ensin merellä miehistötehtävissä ja päällystötehtävissä kymmenisen vuotta sekä 15 vuotta työsuojelutarkastajana laiva- ja satamapuolella. Hän on myös suorittanut Lontoossa ITF-tarkastajan koulutuksen sekä kansainvälisen työjärjestön kurssin merityön yleissopimuksesta Torinossa.

Toimitsijan ja tarkastajan työssä vaaditaan pitkäjänteisyyttä, motiivia, sitkeyttä ja sinnikkyyttä sekä halua auttaa merimiehiä. Englannin kieli ja merikentän tuntemus ovat eduksi. Hyvä kunto ja stressinsietokyky auttavat jatkamaan pitkiksi venyviä työpäiviä.

Pätevyysvaatimuksena tämänkaltaiseen tehtävään on merikapteenin, konemestarin tai talousesimiehen tutkinto. Merityökokemus päällystössä sekä aktiivisuus työehtosopimuksiin liittyvissä asioissa katsotaan eduksi. Hyödyllistä kokemusta tämänkaltaiseen tehtävään tarjoaa aiempi tausta laivalla luottamusmiehenä, pääluottamusmiehenä tai työsuojelupäällikkönä. (Minkkinen 2011)

5.9 Rannikkovartija

Rannikkovartioiden osuuteen haastateltiin kolmea kreikkalaista rannikkovartijaa. Työ on monipuolista ja ihmiset, jotka lähtevät rannikkovartioiden tehtävään voivat tulla monista eri taustoista ja pohjakoulutus voi vaihdella taloushallinnosta merikapteeniksi saakka.

Rannikkovartijat aloittavat pienistä satamista tai saarista ja työkokemusten kasvaessa heille osoitetaan vilkkaampi satama operointipaikaksi. Rannikkovartioiden työtehtävät ovat vaihtelevia. He partioivat merellä, valvoen merialuetta salakuljetuksilta ja laittomilta kalastuksilta, ohjaavat navigointia, ehkäisevät välikohtauksia, avustavat onnettomuustilanteissa ja ehkäisevät meren saastumista. He voivat myös osallistua laivojen purkauksiin sekä lastauksiin ja avustaa maihinnousuissa.

Rannikkovartioiden tulee olla selvillä heidän toimintaansa vaikuttavista, merenkulkuun liittyvistä sekä kansainvälisistä sopimuksista ja asetuksista. Heidän täytyy tuntea tarkkaan alustensa ominaisuudet sekä miehistön vastualueet ja oikeat käytännöt toiminnoissaan sekä heidän on osattava eri raporttien laatiminen. Hyvät sosiaaliset taidot, objektiivinen ratkaisunteko, rauhallisuus ja nopeiden, oikeiden päätösten tekotaito vaaditaan. Henkilön tulee olla myös luova. Diplomaattisuutta tarvitaan kansainvälisten asiakkaiden kanssa keskustellessa.

Rannikkovartijoiden pohjakoulutus vaihtelee, mutta kapteenin tai meripäälystökoulutuksen suorittanut henkilö pääsee rajavartiolaitoksen alusten johtotehtäviin suorittuaan ensin merivartiokoulussa noin vuoden mittaisen koulutuksen. Koulutus kestää noin vuoden maasta ja pohjakoulutuksesta riippuen ja siihen hyväksytyn on täytynyt läpäistä pääsykoe. Rannikkovartija käy uransa aikana useita kursseja alaansa liittyen. (SAIL AHEAD – projektin www-sivut 2013)

5.10 Tehtävät varustamoissa

Varustamoista ja varustamon hallinnoista löytyy monia erilaisia työtehtäviä toimitusjohtajasta reittisuunnittelijaksi sekä kansikorjauspidon suunnittelijasta turvallisuuspuolen asiantuntijaksi. (Tanja Roberts 2011). Osiossa keskityttiin haastattelemaan varustamoiden korkeinta johtohenkilöstöä. Haastateltavia oli yhteensä neljä henkilöä, jotka olivat Kreikasta, Puolasta ja Turkista.

5.10.1 Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja kantaa korkeinta asemaa varustamossa. Hänen vastuualueenaan ovat monet eri osastot, laivojen rahtaukset, uudishankinnat ja uudisrakennukset ja niihin liittyvät lainat sekä vakuutukset. Hän myös vastaa alusten myymisestä viimekädessä.

Toimitusjohtajan tulee olla ihmissuhdetaitoinen, innovatiivinen ja ahkera. Hänen tulee hallita laivanrakennusala määräyksineen, ymmärtää rahtaussopimusten päälle ja omata hyvät esimiestaidot. Älykkyyttä ja dynaamisuutta arvostetaan myös.

Toimitusjohtajalle vaadittavat koulutusvaatimukset vaihtelevat. Korkeakoulututkintoa soveltuvalta alalta sekä runsasta työkokemusta eri aloilta arvostetaan. Merityökokemusta pidetään suurena etuna varustamossa työskennellessä. Toimitusjohtajat voivat työskennellä pienissä tai suurissa varustamoissa. Pienissä varustamoissa toimitusjohtaja toimii usein itse myös yrittäjänä. Tällaisia pieniä yrityksiä ovat esimerkiksi perheyhtiöt ja vesibussiyritykset. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

5.10.2 Operatiivinen johtaja

Operatiiviset johtajat seuraavat varustamon alusten liikennöintiä ja toimenpiteitä, seuraavat, että laivat noudattavat kansallisia ja kansainvälisiä lakeja ja säädöksiä sekä reagoivat ISPS-säädöksiin. Operatiivinen johtaja on yhteyksissä muihin osastoihin sekä alusten päälliköihin.

Operatiiviselta johtajalta vaadittavat ominaisuudet ovat samankaltaisia, kuin toimitusjohtajilla. Hänen on tunnettava laivat ja niiden toiminta sekä merenkulkuun, hallintoon ja talouteen liittyvät asiat. Hänen on osattava kommunikoida myös varustamon ulkopuolisten henkilöiden kanssa. Tavoitteellisuus ja kärsivällisyys ovat ominaisuuksia, joita operatiiviselta johtajalta lisäksi vaaditaan.

Koulutusvaatimukset vaihtelevat eri työpaikoissa. Kuljetusalan koulutus on monesti se, joka vaaditaan tämänkaltaiseen johtotehtävään, kuin myös merikokemus kansintai konepäällystössä. (SAIL AHEAD – verkkosivut 2013)

5.11 Laatupäällikkö/ HSE

Laatupäällikön työkenttä on laaja ja työtehtävät erittäin vaihtelevia. Laatupäällikön urapolkuun löytyi kaksi kreikkalaista haastateltavaa.

5.11.1 Nimetty henkilö maissa (DPA)

DPA työskentelee varustamon johdon ja merimiesten välisenä luottohenkilönä varustamoissa. DPA seuraa ja valvoo laivan toimintojen oikeaoppista suorittamista, sekä turvallisuuden noudattamista laivaympäristössä. Hän tuntee uusimmat SOLAS-, STCW- ja lippuvaltiomääräykset ja valvoo niiden käyttöönottoa laivoilla. Mikäli laivoilla on korjaustarpeita, hän keskustelee niistä yhdessä yhtiön johtoportaan ja aluksen päällystön kanssa.

DPA:n tulee osata organisoida asioita, olla suunnitelmallinen ja kehitysmuuntaava. Hän osaa suorittaa oikeaoppisia tarkastuksia aluksilla. Hänellä tulee olla hyvät sosiaaliset taidot ja ymmärrys merenkulusta. DPA voi toimia pelkästään DPA:na tai hoitaa työtä muiden toimien ohella.

DPA:lla on yleensä meri- tai konepäällystön tutkinto tai yliopistollinen johtamisen tutkinto. Lisäksi nimetyn henkilön tulee suorittaa erillinen DPA-koulutus. Lisäksi DPA:lta vaaditaan CSO-koulutus, jonka merikapteeniopiskelijat suorittavat nykyisin koulutuksensa aikana. DPA:lta voidaan vaatia maakohtaisesti myös merityön tutkinto (MLC) sekä viranomaisten vaatimia kursseja koskien uusia säädöksiä ja määräyksiä. Merikokemus auttaa käytännön työssä nimettyä henkilöä. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

5.11.2 Laatujohtaja

Laatujohtajan toimenkuvaan varustamoissa ja erilaisissa yrityksissä kuuluu laatumenetelmien suunnittelu, laadunhallintajärjestelmän muokkaaminen tai sellaisen luominen, yrityksen tuotteiden ja palveluiden laadun mittaaminen ja sen vertaaminen laatustandardeihin sekä osallistuminen käytettyjen laitteiden kalibrointiin ja varmennukseen. Laatujohtajat kehittävät prosesseja ja käsittelevät joissakin yrityksissä myös asiakkailta tulleita valituksia.

Laatujohtajan on tunnettava hyvin erilaisia laatuja mittaavia standardeja, kuten ISO 9001. Hän on perehtynyt yrityksen laadunhallintajärjestelmään. Laatujohtajan on oltava sosiaalinen, ymmärrettävä erilaisten työssään tarvittavien kaavakkeiden päälle, sekä oltava tarkka ja avomielinen. Kehityskeskkeinen asenne on eduksi.

Laatujohtajan koulutukseen ei ole määritelmää. Hyvä perehtyneisyys yritykseen ja sen toimintaan ovat eduksi. Laatujohtajia koulutetaan usein laadunhallintajärjestelmän käyttöönoton aikana. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

5.11.3 Työsuojelupäällikkö

Varustamon nimittämä työsuojelupäällikkö muodostaa yhteyden laivan miehistön ja yhtiön korkeimman johtoportaikon välille. Työsuojelupäällikkö tittelinsä nimen mukaisesti pyrkii vaikuttamaan toiminnallaan varustamonsa laivojen turvallisuuteen ja miehistön riittävään perehtyneisyyteen sekä pätevyyksiin työ- ja turvallisuusasioissa. Hän valvoo, että laivalla olijat saavat riittävän perehdytyksen. Yhtiössä hän valvoo, että turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa työskentelevät ymmärtävät alaan liittyvät velvoitteet ja lait sekä määräykset.

Työsuojelupäällikkö valvoo, että normaalista tilanteesta poikkeavista tapahtumista raportoidaan konttoriin ja ne käsitellään perusteellisesti. Lisäksi työsuojelupäällikkö luo erilaisia toimintamalleja miehistölle, että laiva ja sen laitteisto toimivat, kuten määräykset velvoittavat. Hän myös varmistaa, että miehistö ymmärtää turvajohtamisjärjestelmän ja sen merkityksen laivan komentokielellä. Lisäksi hän suunnittelee toimintamalleja hätätilanteiden varalta, joita sitten harjoitellaan. Hän vierailee säännöllisesti myös laivoilla.

Työsuojelupäällikön/-päälliköiden työ on lakisäätöistä. Turvapäälliköiltä vaaditaan pikkutarkkuutta, selkeää kommunikointia, luovuutta sekä suunnitelmallisuutta. Hänen on tultava ihmisten kanssa toimeen ja hallittava englanninkieltä sujuvasti.

Työsuojelupäällikön pohjakoulutusvaatimuksena on korkeakoulututkinto, sekä kokemus työsuojelusta ja oman yhtiön toimintojen tunteminen. Laki vaatii kuljetusalalla työsuojelupäälliköltä erillistä työsuojelupäällikön koulutusta. (SAIL AHEAD – projektin www-sivut 2013)

5.12 Merenkulun neuvonantaja

Merenkulun neuvonantajilla on näkemys ja tietämys ratkaistakseen merenkulun, meriturvallisuuden ja hallintajärjestelmien ongelmakohtia. Heillä on sekä teoreettinen että käytännöllinen tuntemus alasta. SAIL AHEAD -projektissa haastateltiin kolmea turkkilaista merenkulun neuvonantajaa.

Merenkulun neuvonantajan työtehtävät käsittävät laivalle asetettujen vaatimusten tarkkailua käytännössä sekä laivan ominaisuuksien kehittämistä. Tutkimalla kansainväliselle merenkululle asetettua lainsäädäntöä sekä merenkulun kehitystä, hän voi neuvoa yritykselle parannuksia yrityksen niin halutessa. Konsultointipalveluihin kuuluvat lisäksi asiaraporttien laatiminen puolustusasianajajaa varten sekä merionnettomuuksien ja välikohtauksien tulkinta.

Merenkulun neuvonantajan tulee tuntea erilaisia sääntöjä ja määräyksiä (SOLAS, MARPOL ja STCW), hänen tulee ymmärtää teknistä piirustusta ja ohjeistusta, oltava ihmissuhdetaitoinen, hänen on tunnettava ISM- ja ISPS-toimintaohjeet sekä menetelmät. Hänen on tunnettava laivan järjestelmiä sekä laitteita sekä osattava niiden käyttöä ja huoltoa, omattava riittävästi kokemusta laivan hallinnasta. Merikapteenin ja koneinsinöörin työkokemus liittyen laivojen organisointiin ja hallintaan ovat myös vaadittavia ominaisuuksia. Henkilön on lisäksi omattava kokemusta laadunhallinnasta, meriturvallisuudesta tai ympäristöjohtamisesta. Merenkulkukoulun yliopettajan koulutusta arvostetaan myös. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

Koulutusvaatimukset ovat samantapaisia, kuin merenkulkualan tarkastajilla. Tämänkaltaiseen tehtävään vaaditaan merenkulun insinöörin tai merikapteenin pätevyyskirja sekä korkeakoulututkinto merenkulusta talouden, liikennöinnin tai oikeudelliselta erikoistumiselta. Norjassa ja Tanskassa on mahdollista suorittaa tämäntapaisia korkeakoulutuksia. (Chalmers–verkkosivut 2013; University of Oslo –verkkosivut 2013; Vartiainen 2013, 1)

6 MAATÖIHIN SIIRTYMISEEN VAIKUTTAVIA ASIOITA

6.1 Taloudellisen tilanteen vaikutus maatöihin siirtymiseen

Laskusuhdanteiden aikana on useilta suomalaisilta varustamoilta kantautunut ikäviä uutisia irtisanomisista ja alusten ulosliputuksista. Maailmalla tilanne ei suinkaan aina ole sen parempi. Tarkastellessa esimerkiksi kreikkalaisten laivanomistajien noin 3800 laivan rekisteröintivaltioita, huomataan, että niistä ainoastaan 23 prosenttia seilaa Kreikan lipun alla ja muiden alusten saalingissa liehuu jonkun mukavuusvaltion kansallistunnus. Kreikkalaisten varustajien omistamien laivojen osuus koko maailman kauppalaivastosta on kuitenkin 16 prosentin luokkaa. (Talouselämän www - sivut 2013) Laivoilla on entistä enemmän myös ulkomaalaista työvoimaa. Suomen laivaston määrä voi lisääntyä uuden tonnistoverolain voimaansaattamisen seurauksena, mutta sekamiehitysmallista on tulossa uudenajan tyyli merenkulussa.

Suomalaista päällystää arvostetaan ja maailmalta löytyy töitä ainakin korkeammille päällystöpaikoille. Nuorempien perämiehiä tulee usein maailmalla miehistön lisäksi maista, joissa palkkakustannukset ovat tunnetusti pienempiä. Varustamot, joista töitä löytyy, eivät ole välttämättä eläkevirkoja. (Uola 2012)

Meripäällystölle ei välttämättä löydy juuri hänelle mieluista työpaikkaa tai palkka ei houkuttele merialalla. Tällöin osa haluaa hakeutua maatöihin.

6.2 Sosiaalisten syiden vaikutuksen maatöihin siirtymisiin

Liian pitkät työjaksot voivat olla ongelma perhe-elämälle. Alle neljän viikon työrupeamaa pidetään yleisesti sopivana ja jopa parisuhdetta vahvistavana, mutta sen ylittävät työjaksot voivat muodostua raskaiksi puolisolle ja lapsille. (Mäkelä 2010, 61)

6.3 Halu edetä urallaan vaikuttaa maatoihin siirtymiseen

Meripäälystössä työskentelee useita ihmisiä, jolla syntyy halu oppia uutta ja kehittyä urallaan meritöiden lisäksi. Meriuran jälkeen on monella halu hyödyntää käytyä koulutustaan ja kouluttautua lisää sekä syventää osaamistaan virkamiehenä toimiessaan. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

6.4 Stressaava työ ja meriympäristö

Päälliköillä on kokonaisvastuu kaikesta siitä, mitä laivalla tapahtuu. He vastaavat oikeudessa päälliköimiensä aluksien toimintaan kohdistuvista syytöksistä. Heidän työhönsä sisältyy aluksen laituröinnin lisäksi monia hallinnollisia ja teknisiä tehtäviä sekä esimiestehtävät. Päivät venyvät pitkiksi ja yöunet ovat välillä katkonaisia. Laivalla ollaan töissä työjakson jokaisena päivänä, käytännössä viikkokausia. Myös lämpötilojen jatkuvat vaihtelut kuormittavat laivalla. Stressin ja meriympäristön aiheuttamat tekijät houkuttelevat hakeutumaan kevyempiin maatoihin. (SAIL AHEAD –projektin www-sivut 2013)

7 KORKEAKOULUTUKSEN TARJOAMIA MAHDOLLISUUKSIA SUOMESSA JA POHJOISMAISSA MERIKAPTEENEILLE

7.1 Merenkulun ylempi ammattikorkeakoulututkinto tarjoaa väyliä korkeisiin maa- virkoihin

Merikapteeni (AMK) ja vähintään muutaman vuoden päällystökokemuksen jälkeen, on mahdollista edetä urallaan myös maatoissa. Merikapteeneille on Suomessa räätälöity ylempään ammattikorkeakoulun tutkinto, Merikapteeni (Ylempi AMK). Ylempi ammattikorkeakoulututkinto on korkeakoulututkinto. Se antaa mahdollisuuden erikoistua erilaisiin johtotehtäviin, asiantuntija tai tutkijatehtäviin maaorganisaatioissa. Ylempi AMK – tutkinto avaa väylät tiedekorkeakouluihin jatko-opiskelijaksi ja tarjoaa myös halukkaille mahdollisuuden päteväytyä tohtoriksi. Ylempi AMK on pituudeltaan 60 opintopistettä (Uola 2012, 17)

Merenkulun hallintoa voi hakeutua opiskelemaan työskenneltyään vähintään kolme vuotta merellä tai maaorganisaatioissa merenkulkuun liittyvässä toimessa. Kolmen vuoden työkokemukseen on kuitenkin kuuluttava vähintään puoli vuotta seilausrekisterin mukaista meripalvelua kauppalaivastossa päällystätehtävissä. (Satakunnan ammattikorkeakoulu – www-sivut 2013) Ylempää AMK –tutkintoa voi opiskella Satakunnan ammattikorkeakoulussa Raumalla, Yrkeshögskolan Noviassa Turussa, Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa Kotkassa sekä Högskolan på Åladissa (Merenkulku ammattikorkeakoulujen – verkkosivut 2013) Högskolan på Åland ja Yrkeshögsskolan Novia tekevät yhteistyötä ruotsalaisen yliopiston kanssa. (Chalmers – www-sivut 2013)

7.2 Merenkulun tarjoamia koulutusmahdollisuuksia Pohjoismaisissa korkeakouluissa

Merikapteenin (AMK) tutkinnon ja päällystökokemuksen jälkeen voi hakeutua opiskelemaan ulkomaisiin tiedekorkeakouluihin ja syventämään osaamistaan. Ruotsissa Göteborgissa on mahdollista opiskella merenkulkutaloutta (Chalmers – www-sivut 2013) ja Norjassa Osllossa merilakia (University of Oslo – www-sivut 2013).

Opinnot koostuvat pakollisista ja vapaaehtoisista kursseista sekä opinnäytetyöstä. Pakollisten osuus on 40 opintopistettä, vapaasti valittavien 20 ja opinnäytetyön 30. (University of Oslo www- sivut 2013)

7.2.1 Chalmers University of Technology Ruotsissa

Göteborgissa on merenkulkijoiden mahdollista syventää osaamistaan merenkulkutaloudesta ja laivojen operoinneista. Maatöissä olevat voivat perehtyä merenkulkuun ja merikuljetuksiin.

Koulutusohjelma sisältää sekä pakollisia että vapaaehtoisia kursseja. Vapaaehtoisilla kursseilla opiskelija voi perehtyä lisää haluamaansa alaan. Koulutusta käydään töiden ohella, yleensä viikko kuukaudessa. Kokoontumispaikkana on yleisesti Chalmers. Kesäisin opiskelijat matkustavat projektissa oleviin muihin korkeakouluihin ja viettävät niissä muutaman päivän. Vierailujen aikana opiskelijat suorittavat verkon välityksellä tehtävän antoja ja tekevät yhteisiä projekteja. (Chalmers www-sivut 2013)

7.2.2 University of Oslo Norjassa

Merilaista kiinnostuneille merenkulkijoille tai tuleville lakimiehille löytyy LLM in Maritime Law – korkeakoulutus. Koulutus käsittää kaikki yksityisoikeudelliset näkökohdat merenkulkuun liittyen. Tämän lisäksi on mahdollista opiskella kansainvälisiä aiheita liittyen englannin sopimusoikeuden vaikutuksiin, öljykuljetuksiin ja merivakuutuksiin. (University of Oslo www-sivut 2013)

8 LOPPUYHTEENVETO

8.1 PROJEKTIN ARVIOINTI JA TUTKIMUSTULOSTEN KÄYTTÖMAHDOLLISUUDET

Projektin tarkoituksena oli selvittää erilaisia työvaihtoehtoja merikapteenin tutkinnon suorittaneille meriuran jälkeen. Myös uusille opiskelijoille projekti on hyödyllinen, sillä projektin haastatteluista he saavat suuntaa-antavan kuvan siitä, mitä on tarjolla, mikäli he haluavat siirtyä mereltä vastuullisiin maatyöihin.

Projekti tarjoaa tietoa Suomen lisäksi Euroopassa olevista mahdollisuuksista. Ura-profiilit ovat kaikissa maissa lähellä toisiaan merenkulun luonteen vuoksi. Niitä tarkastellessa saa peruskuvan alan vaatimuksista, joihin liittyvät ihmisten persoonan piirteet sekä koulutus – ja pätevyys ja osaamisvaatimukset kullakin uralla. Näin alasta kiinnostunut voi selvittää omaa soveltuvuuttaan erilaisiin työtehtäviin erilaisissa merenkulkuun liittyvissä maatyöpaikoissa.

Työmahdollisuudet eivät toki rajoitu vain SAIL AHEAD – hankkeeseen. Niitä löytyy lukuisia muitakin. Projektissa pyrittiin löytämään mahdollisimman monipuolisesti eri ammattilaisia, mutta osa haastateltavista estyi tulemaan ja osa haastateltavista ei voinut tulla työnsä salaisen luonteen vuoksi haastatteluun.

Projekti kuitenkin todistaa, että erilaisia mahdollisuuksia löytyy. Projekti täytti sille asetetut tavoitteet. Haastateltavina on ihmisiä useista maista, joten projekti on monien työvaiheiden ja tekijöiden yhteissaavutus. Satakunnan ammattikorkeakoulu osallistui projektiin yhtenä korkeakouluna viiden muun lisäksi Euroopassa.

Opinnäytetyössä on lisäksi esitelty tilastotietoa ja koulutusmahdollisuuksia Pohjoismaissa projektin tueksi. Tilastot viestittävät omaa kieltänsä merenkulun ajanjaksosta. On paljon suomalaisia kansipäällystön jäseniä, jotka eivät ole töissä laivalla ainakaan päällystötehtävissä. Lisäkoulutus antaa paremmat mahdollisuudet korkeimpiin maatyöpaikkoihin. Pohjoismaistakin löytyy jo reilusti erilaisia mahdollisuuksia merenkulkijoille hyödyntää merikapteenin tutkintoa hakeutuessaan korkeakouluihin.

Usein merellä ollessani olen kuullut merimiesten keskuudessa ihmettelyä ja kummittelua maatyövaihtoehtoista niitä esitellessäni. Myös osa kavereistanikin on sanonut, että merimies kuuluu merelle. Toivottavasti opinnäytetyö valaisee merenkulkualasta kiinnostuneita löytämään oivalluksia. Merimies on merimies maatoissakin.

8.2 Projektin aikataulu Suomessa

Projekti alkoi lokakuun lopulla 2011 merikapteenin tutkinnon suorittaneiden maatoihin siirtyneiden suomalaisten merenkulun ammattilaisten haastatteluilla. Haastattelut saatiin onnistuneesti videoitua. Suurin työvaihe alkoi haastattelujen jälkeen, jolloin videoihin lisättiin englanninkieliset tekstitykset ja videot leikattiin oikeaan muotoon. Kiire tuli, sillä niiden tuli olla jo tammikuussa valmiita ja viimeisiä haastatteluja videoitiin vielä uudenvuoden jälkeen.

Videot saatiin kuitenkin onnistuneesti valmiiksi ja ne lähetettiin ajallaan Kreikkaan. Tämän jälkeen alkoi rauhallisempi aika. Käytiin rauhassa neuvotteluita, tehtiin ura profiileita ja muodostettiin SAIL AHEAD – verkkosivut.

Verkkosivujen valmistuttua meni aikaa, ennen kuin opinnäytetyöraportin kirjoittaminen alkoi. Keväällä 2013 kirjoitin sekä opinnäytetyöraporttia että suoritin viimeiset vahtiperämiehen pätevyyskirjaan vaadittavat seilaukset. Laivoilla ollessani opinnäytetyö ei edistynyt.

Loppukevästä sain voimaa tehdä opinnäytetyön valmiiksi, sillä halu valmistumiseen oli kuitenkin kova, edes praktiikoiden kerääminen ei enää vaikuttanut valmistumiskatauluuni. Kesäkuussa siintävän valmistumiseni innoittamana ahersin lopputyöni kimpussa viimeiset viikot tehden pitkiä päiviä. Opinnäytetyö valmistui verkkaisasti, mutta kuitenkin määrätietoisesti. Tietokoneen aiheuttamat ongelmat eivät nekään onneksi lopullisesti pilanneet lopputyötäni kovasta yrityksestä huolimatta. Kesällä minulla on aikaa ottaa aurinkoa ja rentoutua viimeinkin.

8.3 PROJEKTI TULEVAISUUDESSA

SAIL AHEAD – projekti jatkuu myös tulevaisuudessa projektin verkkosivuilla. Uusien merikapteenin tutkinnon suorittaneiden maatoihin siirtyneiden merenkulun ammattilaisten on mahdollista antaa haastatteluja kertoen itsestään ja uransa kehityksestä. Maatoihin siirtyvät voivat etsiä projektin sivuilta erilaisia urapolkuja ja syventää tietämystään ottamalla asioista selvää ennakkoluulottomasti. Projekti ja opinnäytetyö antavat rungon, merenkulku motivaation ja ihmiset tietämyksen.

9 KÄSITTEIDEN SELITTÄMINEN

ISM – koodi =	International safety management. Vuoden 2002 jälkeen kaikille yli 500 GT:n kauppalaivoille pakollinen turvallisuusjohtamisjärjestelmä
ISPS -koodi =	International ship and port facility security code. Yhdysvaltain terrori-iskujen jälkeen käyttöön otettu koodi, jonka tarkoituksena on ylläpitää alusten ja satamien turvallisuutta ja ehkäistä terrorismia.
LLM=	Legum magister. Lakitutkinto, jonka lakiopiskelevat tai tietyn aihepiirin laista kiinnostuneet muun alan opiskelevat voivat suorittaa.
MARPOL=	Maritime pollution. IMO:n luomat säännöt meriympäristön saastumisen ehkäisemiseksi.
MBA – tutkinto =	Kansainvälinen liiketalouden tutkinto.
STCW=	Standards of training, certificating and watch keeping. 1978 käyttöön otettu IMO:n meriharjoittelua, pätevyyskiä ja vahdinpitoa säätelevä sopimus.

LÄHTEET

Chalmers University of Technology www-sivut. 2013. Viitattu 21.5.2013.
<http://www.chalmers.se>

Eurooppalainen ulottuvuus www-sivut. 2013. Viitattu 14.5.2013
<http://www.eurooppalainenulottuvuus.com>

Jokilehto, T. 2011. Välimiehet. Viitattu 18.5.2013.
<http://www.sailahead.eu/fi/component/k2/item/104-sail-ahead-fi-arbitrators-capt-tero-jokilehto>

Jokilehto ym. 2011. Haastattelut. Viitattu 20.5.2013.
<http://www.sailahead.eu/fi/haastattelut>

Keuramo, P. 2011. Satamaviranomaiset. Viitattu 18.5.2013.
<http://www.sailahead.eu/fi/component/k2/item/103-sail-ahead-fi-port-authority-officer-capt-petteri-keuramo>

Koivisto ym. 2011. Voivatko kapteenit työskennellä maissa. Viitattu 19.5.2013.
<http://www.sailahead.eu/fi/haastattelut/itemlist/category/31-can-captains-work-on-shore?>

Laine, V. 2011. Satamaviranomaiset. Viitattu 18.5.2013.
<http://www.sailahead.eu/fi/component/k2/item/93-sail-ahead-fi-port-authority-officer-capt-valtteri-laine>

Leponiemi, R. & Saarinen, H. & Suomalainen, K. 2011. Luotsit. Viitattu 18.5.2013.
<http://www.sailahead.eu/fi/career-paths/pilots>

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen www-sivut. 2011. Viitattu 14.5.2013. <http://mkkrekisteri.utu.fi>

Merenkulun opiskelijamäärät ammattikorkeakouluissa 2008. 2008. Teoksessa: Merenkulkualan koulutuksen tila- ja kehittämistarpeet. Helsinki: Opetushallitus. Viitattu 15.5.2013.
http://www.oph.fi/download/131319_Merenkulkualan_koulutuksen_tila_ja_kehittamistarpeet.PDF

Merimiesammateissa tehtyjen henkilötyövuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken ammattiryhmittäin 2012. 2012. Teoksessa: Merimiestilasto 2012. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Viitattu 15.5.2013.
<http://www.trafi.fi>

Minkkinen, I. 2011. Auditori/Tarkastaja. Viitattu 19.5.2013.
<http://www.sailahead.eu/fi/component/k2/item/106-sail-ahead-fi-auditors/inspectors-capt-ilpo-minkkinen>

Mäkelä, M. 2010. Merimiehen parisuhteen tyrskyt ja tyvenet. AMK-opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Viitattu 20.5.2013. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2010120116589>

Mäkinen, M. Työllinen työvoima muuttujina Sukupuoli, Ikä, Ammattiryhmä ja Vuosi. Vastaanottaja: pyry.lahde@student.samk.fi Lähetetty 10.5.2013 klo 13.43. Viitattu 15.5.2013.

Roberts, T. 2011. Satamaviranomaiset. Viitattu 18.5.2013. <http://www.sailahead.eu/fi/component/k2/item/105-sail-ahead-fi-port-authority-officer-capt-tanja-roberts>

SAIL AHEAD - projektin www- sivut. 2013. Viitattu 22.5.2013. <http://www.sailahead.eu>

Talouselämä – verkkolehden www-sivut. 2012. Viitattu 21.5.2013. <http://www.talouselama.fi/uutiset/kreikan+upporikkaat+laiivanvarustajat+kiihdyttavat+ulosliputuksia/a2159861>

University of Oslo – yliopiston www- sivut. 2013. Viitattu 21.5.2013. <http://www.uio.no>

Uola, K. 2012. Merenkulkualan koulutuksen laadullinen ennakointi. Viitattu 18.5.2013. http://www.oph.fi/download/141750_Merenkulkualan_koulutuksen_laadullinen_ennakointi.pdf

Uola, K. 2012. Raumalla, Helsingissä ja Lontoossa. Suomen Merenkulku 9, 16-17.

Vartiainen, O. 2013. Merialan korkeakoulutusta kaipaava suuntaa ulkomaille. Liikenteen suunta 2, 1. Viitattu 20.5.2013. <http://www.liikenteensuunta.fi/fi/artikkelit/other/merialan-korkeakoulutusta/>

Kysymykset merenkulun ammattilaisten haastatteluun

Osallistujan tiedot

Nimi:

Rooli/Ammatti:

Sähköposti:

Kysymykset:

1 Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät tiedot ja taidot, joita oppilaanne ovat hankkineet valmistuessaan teidän oppilaitoksestanne/yliopistostanne?

2. Mitä töitä meriuran lisäksi voivat kapteenit tai perämiehet tehdä?

3. Mikäli opiskelija valitsee uran, joka ei ole merellä, mitkä ovat tärkeimmät siirrettävät taidot (poislukien taidot, joita hän on hankkinut) työskenneläkseen maatoissa?

Täten vahvistan olleeni täysin tietoinen ja hyväksyväni, että videohaastatteluni ladataan Internetiin ja tehdään julkiseksi. Luovutan kaikki oikeuteni videossa SAIL AHEAD -projektin käyttöön.

Allekirjoitus/päivämäärä

Kyselyt merenkulun ammattilaisille kustakin sektorista**Osallistujan tiedot:**

Nimet:

Rooli/Ammatti:

E-mail:

Yritysinfo (nimi, email, maa, osoite jne.):

Kysymykset:

1. Kuinka luonnehtisit työtäsi ja mitkä ovat sinun päätehtäväsi?
2. Kuinka hakeuduit asemaasi?
3. Kauanko olet ollut asemassasi? Voitko tiivistää miten työurasi on kehittynyt tähän päivään saakka?
4. Mitä asiaankuuluvaa kokemusta ja pätevyyskäsin sinulla oli ennenkuin hait tätä työtä?
5. Mitä taitoja työssäsi tarvitaan?
6. Millaisia henkilökohtaisia ominaisuuksia (fyysiset, luonteenpiirteet, mielenkiinnon kohteet) sinulla on, joita työssä tarvitaan?
7. Millaisen koulutuksen olet saanut työurasi aikana?

8. Voitko kuvailla, millainen keskimääräinen työpäiväsi on?
9. Mitkä ovat suurimpia asioita, joista työssäsi pidät?
10. Liittykö työhösi varjopuolia?
11. Miten näet urasi kehittyvät seuraavien muutamien vuosien aikana?
12. Mitä neuvoja antaisit henkilölle, joka on kiinnostunut samankaltaisesta urasta?
13. Mitä neuvoja antaisit henkilölle, joka EI TIEDÄ, olisiko kiinnostunut samankaltaisesta urasta?

Täten vahvistan olleeni täysin tietoinen ja hyväksyväni, että videohaastatteluni ladataan Internetiin ja tehdään julkiseksi. Luovutan kaikki oikeuteni videossa SAIL AHEAD -projektiin.

Allekirjoitus/Päivämäärä

Projektisuunnitelma

Projektin vaihe/Projektin kesto (kuukausina)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
WP1: Pätevyysien kartoitus																								
Subtask 1: Kyselylomakkeiden kehittäminen osaamisen tunnistamista varten																								
Subtask 2: Tutkimus yliopistoissa																								
Subtask 3: Ammattilaisten tutkimus (merikapteenit)																								
Subtask 4: Töissä tarvittavien taitojen raportointi																								
WP2: Sopivien töiden kartoitus																								
Subtask 1: Keskitytään ryhmään, jolle potentiaalisia työpaikkoja																								
Subtask 2: Haastattelu kunkin ammattilaisen kohdalla (VIDEO)																								
Subtask 3: Töiden profiilin kehittäminen (maatyö)																								
WP3: Tiedon laajentaminen																								
Subtask 1: Työskentelymenetelyjen määrittely																								
Subtask 2: Käynnissäolevien keinojen kehittäminen																								
Subtask 3: Tiedon laajentaminen																								
Subtask 4: Koeohjelman testaus																								
WP4: Levitys																								
Subtask 1: Verkkoportaalin kehittäminen																								
Subtask 2: Levitysmateriaalin suunnittelu																								
Subtask 3: Levitysmateriaalin julkaiseminen																								
Subtask 4: Kansallisen konferenssin järjestäytyminen																								
Subtask 5: Kansainvälisen konferenssin järjestäytyminen																								
WP5: Hyödyntäminen																								
WP6: Arviointi																								
Subtask 1: Laatu/Arviointiraportin kehittäminen																								
Subtask 2: Väliaikainen arviointiraportti																								
Subtask 3: Loppukäyttäjien arviointi kokeilusovellusten aikana																								
Subtask 4: Viimeinen arviointiraportti																								
WP7: Hallinto/Johto																								
Projektitapaamiset			x							x				x						x				x
Projektiraportit								PR				IR								PR				FR

Reports coded as: IR: Interim Report/ PR: Progress Report/ FR: Final Report

