

## **Hur fungerar styrmanspraktiken via jobb**

En kvalitativ undersökning baserat på studerandes egna erfarenheter inom området.

Simon Sjöberg

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2021

**EXAMENSARBETE**

Författare: Simon Sjöberg

Utbildning och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning: Sjökapten YH

Handledare: Ritva Lindell

Titel: Hur styrmanspraktiken fungerar via jobb

---

Datum: 19.11.2021

Sidantal: 21

Bilagor: 6

---

**Abstrakt**

Det här examensarbete handlar om hur styrmanspraktiken via jobb fungerar. Styrmanspraktiken består av 300 dagar praktik, vilket också kan göras via arbete som vaktman. Undersökningen baserar sig på studerandes uppfattningar om hur praktiken via jobb har fungerat.

Syftet med denna undersökning var att ta reda på hur styrmanspraktiken via jobb fungerar och hur tidigare studeranden har gjort för att få jobb och praktik på samma gång, samt om de har fått tillräckliga kunskaper inom styrmansjobbet.

Arbetet är en fenomenografisk undersökning där 6 elever som har gjort praktiken via jobb intervjuats. Alla elever studerar eller har studerat på sjökaptenslinjen vid yrkeshögskolan Aboa Mare i Åbo.

I resultatet av undersökningen framkommer det bland annat att informanterna på eget initiativ har gjort styrmansuppgifter för att få tillräckligt med kunskaper inom yrket. Informanterna har över lag förhållit sig gott till att göra praktiken på det här sättet och tycker att man kommer in i arbetslivet snabbare.

Undersökningen kan vara till nytta för sjökaptensstuderanden som skall påbörja sin styrmanspraktik.

---

Språk: svenska

Nyckelord: Styrmanspraktik, vaktman, sjöfart, styrman

## OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Simon Sjöberg

Koulutus ja paikkakunta: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto: Sjökapten YH

Ohjaaja(t): Ritva Lindell

Nimike: Hur styrmanspraktiken via jobb fungerar

---

Päivämäärä: 19.11.2021

Sivumäärä: 21

Liitteet: 6

---

### Tiivistelmä

Tämä opinnäytetyö käsittelee, miten perämiesharjoittelu toimii työn kautta. Perämiesharjoittelu koostuu 300 päivän harjoittelusta, jonka voi myös tehdä työn kautta vahtimiehenä. Tämä tutkimus perustuu opiskelijoiden käsityksiin siitä, miten harjoittelu työn kautta on toiminut.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, miten perämiesharjoittelu työn kautta toimii ja miten aiemmat opiskelijat ovat onnistuneet saamaan työn ja harjoittelun samanaikaisesti, ja ovatko he saaneet riittävästi kokemusta perämiehen työstä.

Opinnäytetyö on fenomenografinen tutkimus, jossa haastattelin 6 opiskelijaa, jotka ovat suorittaneet harjoittelun työn kautta. Kaikki opiskelijat opiskelevat tai ovat opiskelleet merikapteeninlinjalla Aboa Maren ammattikorkeakoulussa Turussa.

Tutkimuksen tulokset osoittavat muun muassa, että informantit ovat omasta aloitteestaan suorittaneet perämiehen tehtäviä saadakseen riittävästi tietoa ammatista. Informantit ovat suhtautunut positiivisesti harjoittelun tällä tavalla ja heidän mielestään pääset työelämään nopeammin.

Tutkimuksesta voi olla hyötyä merikapteeniopiskelijoille, jotka ovat aloittamassa työharjoittelun.

---

Kieli: Svenska

Avainsanat: Styrmanspraktik, vaktman, sjöfart, styrman

**BACHELOR'S THESIS**

Author: Simon Sjöberg

Degree Programme: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku

Specialisation: Sjökapten YH

Supervisor(s): Ritva Lindell

Title: Deck officers' onboard training through work

---

Date: 19.11.2021 Number of pages: 21

Appendices: 6

---

**Abstract**

This thesis is about how the officers' onboard training is done through work. The deck officers' onboard training consists of 300 days of internship, which also can be done through work as a watchkeeping rating. The survey is based on students' perceptions of how internships through jobs have worked.

The purpose of this study was to find out how the deck officers' onboard training via job works, and how students have done to get a job and internship at the same time, and if they have gained sufficient knowledge regarding deck officer work.

The work is a phenomenographic study where 6 students who have done the internship as employees were interviewed. All students study or have studied to sea captain at Novia University of Applied Sciences in Turku.

The results of the survey show that the informants on their own initiative have performed deck officers' tasks to gain sufficient knowledge in the profession. The informants were generally speaking positive to doing the onboard training as employees and they think that they get into working life faster.

The study can be useful information for sea captain students who are about to start their internship.

---

Language: Svenska

Key words: Styrmanspraktik, vaktman, sjöfart, styrman

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	5
1.1	Målsättning .....	5
1.2	Problemformulering .....	6
1.3	Avgränsning.....	6
2	Metod .....	7
3	Bakgrund .....	10
3.1	Vaktman, däck (lätmatros) .....	10
3.2	Matros.....	11
3.3	Praktikkrav för styrmän .....	11
3.4	Finlands regler gällande fartygspersonalens behörighet.....	12
3.5	Praktikdagboken .....	12
4	Resultat .....	14
4.1	Anledningar till att göra praktiken via jobb.....	14
4.2	Fartygets påverkan på arbetspraktiken .....	14
4.3	Bytes-perioderna, 1-1 system.....	15
4.4	Lätmatros/ matros jobbet.....	15
4.5	Styrmansuppgifter .....	16
4.6	Praktikdagbokens uppgifter .....	16
4.7	För- och nackdelar med praktik via jobb .....	17
4.8	Skillnad på jobb och praktik.....	17
4.9	Lätt och svårt med att göra praktiken via jobb.....	17
4.10	Förutsättningar för framtida jobb .....	18
5	Tolkning av resultat och diskussion .....	18
5.1	Tolkning av forskningsfrågorna .....	18
5.1.1	Hur fungerar praktiken via jobb?.....	18
5.1.2	Hur informanterna gjorde för att få jobb och praktik på samma gång?..	19
5.1.3	Tillräckliga kunskaper för styrmansjobb?.....	20
5.2	Diskussion .....	20
	Litteraturförteckning .....	22
	Bilagor .....	23
	Bilaga 1, svar på intervjufrågor av informant 1 .....	23
	Bilaga 2, svar på intervjufrågor av informant 2 .....	26
	Bilaga 3, svar på intervjufrågor av informant 3 .....	27
	Bilaga 4, svar på intervjufrågor av informant 4 .....	29
	Bilaga 5, svar på intervjufrågor av informant 5 .....	32
	Bilaga 6, svar på intervjufrågor av informant 6 .....	34

# 1 Inledning

För att avklara studierna till sjökapten krävs 270 studiepoäng varav 108 inkluderar praktik. Praktiken är en viktig del av inläringen och det behövs totalt 360 sjödagar med handledd praktik. Första 60 dagarna består av vaktmanspraktik vilket ger dig behörighet att jobba som vaktman, även kallat lättmatros. Därefter krävs ännu 300 sjödagar styrmanspraktik som man även kan göra via kombinerat handledd praktik och arbete som vaktman. (Aboa Mare, 2021) I den här undersökningen tar jag reda på hur styrmanspraktiken via arbete fungerar och om det ger tillräckligt grundliga kunskaper för att framgångsrikt arbeta i en befälsbefattning ombord. Fakta till undersökningen grundar sig på intervjuer från 6 studeranden som har gjort styrmanspraktiken via arbete.

Jag har själv gjort styrmanspraktiken via arbete som lättmatros på ett passagerarfartyg och har fått goda erfarenheter från mina praktikperioder. I mitt fall så har jag fått god handledning ombord så länge man själv är motiverad och visar intresse. När jag började med min styrmanspraktik hade jag lite kunskaper om hur man kan göra kombinerad praktik och jobb, detta har gjort mig intresserad att studera ämnet närmare så att framtida studeranden på sjökaptenslinjen får en inblick i hur det fungerar.

## 1.1 Målsättning

Eftersom många studeranden väljer att göra styrmanspraktiken via arbete som lättmatros/matros, så vill jag i detta examensarbete tydliggöra för framtida studerande hur praktiken via arbete fungerar och hur tidigare studeranden på sjökaptenslinjen har gjort för att få jobb och praktik på samma gång. Jag vill få fram fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb och få svar på om eleverna får tillräckliga kunskaper för styrmansarbetet om man gör praktiken via jobb. Tillräckliga kunskaper för styrmansarbetet är i denna undersökning baserat på om informanterna har fått praktikdagboken ifyllt, vilket krävs för att få styrmansbehörighet.

## **1.2 Problemformulering**

Forskningsfrågorna som jag söker svar på i detta arbete följer nedan.

- Hur styrmanspraktiken via arbete fungerat för studeranden inom sjökaptenslinjen.
- Har studeranden fått tillräckligt med erfarenheter av styrmansjobbet.
- Hur man kan göra praktiken via arbete.

## **1.3 Avgränsning**

I detta arbete har 6 personer intervjuats. De som intervjuats har studerat eller studerar fortfarande på sjökaptenslinjen vid yrkeshögskolan AboaMare i Åbo. Personerna som blev utvalda till intervjuerna är bekanta till mig från studier och arbete.

## 2 Metod

Undersökningen baserar sig på fenomenografin, som är en kvalitativ inriktad forskningsansats. Ansatsen utvecklades av pedagogen Marton under 1970-talet för att studera lärande. Fenomenografisk analys har som syfte att studera människors uppfattning om fenomen i omvärlden. Forskaren använder sig vanligen med kvalitativa intervjuer där informanten grundligt kan beskriva sin egen uppfattning av ett fenomen. Genom att forskaren använder sig av flera informanter, upptäcker man skillnader och likheter i uppfattningarna som informanterna har delat med sig av. Utgående från dessa likheter och skillnader kan forskaren forma ett resultat. (Patel & Davidson, 2011)

I undersökningen har 6 anonyma studeranden från yrkeshögskolan Aboa Mare intervjuats, och kallas i detta arbete till informanter. Intervjuerna är gjorda via e-post och alla deltagare har fått samma frågor. Intervjuerna gjordes via e-post, så att personerna skall få läsa frågorna själva och besvara grundligt i lugn och ro.

I undersökningen har strukturerade intervjuer använts så att informanten med egna tankar kan besvara frågorna öppet och grundligt så att jag ska få så mycket information som möjligt för att kunna forma ett resultat.

Eftersom undersökningen besvarar på hur styrmanspraktiken via jobb fungerar, så betyder detta att informanterna behöver ha gjort praktiken på detta sätt. Informanterna valdes ut av mig och alla var bekanta från tidigare arbete till sjöss och från skolan, vilket gjorde att jag redan visste om att de hade gjort praktiken via jobb. Jag kontaktade alla informanter och berättade vilken idé jag hade och frågade om de vill ställa upp i intervjuerna. Intervjun innehåller 10 frågor, som jag har valt ut för att få svar på de frågor jag tycker är viktigt inom ämnet.



Intervjufrågorna som användes i denna undersökning:

1. Varför valde du att göra praktiken via arbete och hur ”bar du dig åt”?
2. Hur tycker du att det fartyg som du var mest på påverkade din ”arbetspraktik”?
3. Vad tycker du om bytes-perioderna, 1–1 system? Påverkade de något?
4. Hur mycket av din tid gick till matros/ lättmatros arbete? Vad gjorde du?
5. Hur mycket tycker du att du arbetade med styrmansuppgifter? Vad gjorde du?
6. Kunde du göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken? Hur gick det?  
Beskriv.
7. Beskriv fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb.
8. Vad tycker du är största skillnaden på praktik och jobb?
9. Vad var lätt och svårt med att göra praktiken via jobb?
10. Hurdana förutsättningar för att få jobb i framtiden har du fått genom att göra praktiken via jobb?

Fritt ord om ämnet.

I tabellen nedan (tabell 1. Informanterna) hittas information om informanterna som har intervjuats i denna undersökning. Tabellen beskriver vilken typ av fartyg de jobbat på, vilken arbetstitel de haft, hur många sjö dagar de har och när skolan började. Informationen i tabellen används i detta arbete inte till något annat än att ge läsaren en bild av informanterna. Sjö-dagarna frågades för att ta reda på om de har den praktik som krävs gjord för att få styrmansbehörighet, vilket i detta arbete är viktigt att veta eftersom arbetet söker svar på om informanterna har fått tillräckliga kunskaper inom styrmansyrket. Fartygsmodellen är viktig att veta eftersom arbetsuppgifterna kan variera mycket beroende på den.

Tabell 1. Informanterna

	Började skolan	Arbetstitel	Fartygsmodell	Sjödagar
Informant 1	2016	Vaktman, Vaktman-AT, Vaktstyrman	Bulkfartyg	450
Informant 2	2013	Vaktman	Passagerarfartyg	700
Informant 3	2016	Vaktman och motorman	Ro-pax och RO-RO fartyg	800
Informant 4	2016	Vaktman och matros	Ro-Pax och RO-RO Fartyg	416
Informant 5	2016	Vaktman och styrman	Bulkfartyg	400
Informant 6	2016	Vaktman	Passagerarfartyg	360

### 3 Bakgrund

I det här kapitlet förklaras det hur praktiken är uppbyggd och vilka krav som gäller. Det förklaras också vad en vaktman (lättmatros) och matros jobbar med i stora drag, så att läsaren vet vad som förväntas om de gör styrmanspraktiken via arbete.

Ombord praktiken är indelad i två delar och går tillsammans med utbildningen. Efter cirka ett år av studier ”Support Level-Vaktman” är avklarad påbörjas den första praktiken som består av 60 sjödagar. När denna praktik är gjord kan man ansöka om behörighetsbrev för vaktman och sedan göra som de intervjuade har gjort och avlägga resterande praktik som avlönat arbete ombord som däcksmanskap och tillika fullgöra praktikdagboken som krävs för att få praktiken godkänd.

Efter ytterligare cirka 2 år av studier ”Operational Level-Vaktstyrman” kombinerat med 300 dagars handledd praktik är avklarat kan man ansöka om behörighetsbrev för vaktstyrman. Det är denna praktik på 300 sjödagar som går att avlägga som avlönat arbete ombord som däcksmanskap. Det krävs att man som de intervjuade har gjort ett gott intryck på första praktiken så man har chans att få jobb som vaktman på däck, också att man kommit överens med rederiet att man gör praktiken via arbete så att man får möjlighet till handledning och därmed fullgöra praktikdagboken. (Aboa Mare, 2021)

#### 3.1 Vaktman, däck (lättmatros)

Vaktman på däck som också kallas för lättmatros är lägsta i rang på finska fartyg. Lättmatros arbetet består huvudsakligen utav fartygets underhåll men det kan vara olika från rederi till rederi. Underhållsarbetet innebär ofta att slipa, måla, smörja, hålla rent och reparera utrustning på däck. Andra uppgifter som hör till lättmatrosen är att fungera som däcksvakt, vara med på förtöjningar och att hålla utkik på kommandobryggan och styra fartyget med roderkommandon.

För att kunna få vaktman (däck) behörighetsbrev krävs det:

- Minst 16 års ålder
- Utbildning till vaktman i däcksavdelningen (STCW A-II/4)
- 2 månader godkänd handledd praktik i däcksavdelningen på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart\*.

Den handledda praktiken ska inbegripa vakthållningsuppgifter fullgjorda under uppsikt av ett däcksbefäl eller en behörig medlem av manskapet.

\* Den handledda praktiken kan fullgöras på ett skolfartyg med en bruttodräktighet under 500.

Den handledda praktiken kan ersättas med minst sex månaders sjötjänstgöring i däcksavdelningen på ett fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 500. (Traficom, 2021)

### **3.2 Matros**

Matrosens arbete är liknande som lättmatrosens arbete men en matros har mera erfarenheter och har jobbat längre till sjöss. En matros är specialiserad på däck underhåll.

För att kunna få matros behörighetsbrev krävs det:

- Behörighetsbrev för vaktman eller för vaktman, däck uppfyllda
- minst 18 års ålder
- matrosutbildning enligt regel A-II/5 i STCW-koden och 12 månader sjötjänstgöring i däcksavdelningen på ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 500. (Traficom, 2021)

### **3.3 Praktikkrav för styrmän**

Grundkraven som ställs på praktik ombord för styrmän bestäms av den nuvarande versionen av STCW (IMO, 2011). Styrmanspraktikanter som utbildas till befäl som ansvarar för en navigeringsvakt på fartyg med ett bruttotonnage på 500 ton eller mera bör vara minst 18 år gamla. Därefter krävs godkända sjödagar på 12 månaders praktik ombord, vilket inkluderar minst 6 månaders övervakad övning av uppgifter på bryggan.Handledning ombord och en godkänd praktikdagbok där man har gjort uppgifterna som krävs är obligatoriskt för denna upplägging. Praktikdagboken specificerar i detalj vilka moment som måste göras för att praktiken skall bli fullgjord. I tabell A-II/1 i STCW- koden hittas de moment som skall genomföras. Utan handledning och praktikdagbok krävs 36 månaders sjötjänst ombord. (IMO, 2021)

### 3.4 Finlands regler gällande fartygspersonalens behörighet

I statsrådets förordning, Finlex 411/2020 (statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet) paragraf 24 står det ” Den handledda praktiken enligt 1 mom. 3 punkten underpunkt a kan, förutsatt att praktiken dokumenteras i en godkänd utbildningsjournal för handledd praktik, delvis fullgöras i däcksavdelningen.” Vilket ger rätt till att man kan göra styrmanpraktiken genom jobb ombord som vaktman på internationella handelsfartyg med över 500 tons brutto.

Samma förordning (Finlex 411/2020) ger också alternativa möjligheter till hur den 12 månaders ombord praktiken kan utföras, utöver praktik på handelsfartyg med över 500 tons brutto. Alternativ som nämns är praktik under värnplikt under högst två månader - praktik på fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 500 under högst en månad – praktik på skolfartyg vars längd är minst 15 meter under högst två månader – godkänd simulatorträning under högst en månad var en simulatorträning på sex timmar motsvarar en dag sjötjänstgöring. (Finlex, 2021)

### 3.5 Praktikdagboken

Praktikboken är en förutsättning för handledd praktik. För styrmanspraktiken används boken ”OFFICERS IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH (DECK CADETS) som syns i figur 1 längre ner. Boken bör vara fylld till en viss del så att skolan kan godkänna praktiken.

Minimikraven på ifyllandet av praktikdagboken:

- Sektion 1,2,3,4,5 och 6 är obligatoriskt att göra. (Icke-obligatoriskt är rederiets inspektion av praktikdagboken som hittas under sektion 2)
- I sektion 7, (exklusive tankers) måste 80% av alla uppgifter slutföras och kompetensen visad.
- I sektion 8, måste 70% av alla uppgifter slutföras och kompetensen visad. (Så mycket körning som möjligt – styrningscertifikatet är inte obligatoriskt.)
- Sektion 9 och 10 är obligatoriskt att göra.

- Om kraven ovan inte kan uppfyllas eftersom du har utbildning ombord från en fartygstyp med begränsade möjligheter att utföra nödvändiga uppgifter, så måste du ange dessa begränsningar. (Aboa Mare, 2021)



Figur 1, Praktikdagboken för styrmanspraktiken.

## 4 Resultat

De viktigaste svaren med tanke på problemformuleringen beskrivs nedan.

### 4.1 Anledningar till att göra praktiken via jobb

Den här frågan var ”varför valde du att göra praktiken via jobb och hur bar du dig åt?”. När man ska göra praktiken via jobb så söker den studerande själv efter jobb på ett fartyg som de vill jobba på. I den här frågan framkommer ett klart svar av majoriteten av de intervjuade att de har valt att göra praktiken via arbete för att få lön på samma gång som man samlar praktikdagar. Det nämns också av några att man hålls bättre motiverad när man får lön för arbetet. En informant besvarar frågan så här: ”Tycker man var mer motiverad att lära sig nya saker när man tillika jobbade och dessutom fick betalt för mödan, får också en bra ”Connection” med folk som redan arbetar som till exempel som styrman eller lots och möjligen en väg till arbetslivet senare när man vill gå framåt i karriären.” (Informant 3)

De flesta informanter har fått arbete från sin första praktikplats, så det gäller att ge ett gott intryck när man gör sin första praktik så har man bättre möjligheter att få lättmatros arbete ombord samma fartyg.

### 4.2 Fartygets påverkan på arbetspraktiken

De flesta informanter har en positiv ställning till hur fartyget de har jobbat på har påverkat deras arbetspraktik. Den här frågan ställdes för att få veta om informanterna har varit nöjda med sin arbetsplats när de har gjort praktiken via jobb eftersom fartyget har en stor inverkan på hurdana kunskaper informanterna har fått. Bland svaren nämns det till exempel att de har fått goda relationer till arbetskolegorna och att det har varit mångsidigt arbete där de har hjälpt till var det behövs. En tycker till exempel att man lär sig yrket bäst via arbetslivet. I ett av fallen har man sett både bra och dåliga sidor beroende på fartyg. Informantens svar: ”De två fartygen jag varit mest på har nästan varit som natt och dag. Ena fartyget har visat de goda sidorna av yrket och det andra fartyget visade myntets andra sida. Så de flesta fartyg i trafik borde falla någonstans mitt emellan”. (Informant 5)

### 4.3 Bytes-perioderna, 1–1 system

Eftersom många båtar har 1–1 system som arbetssystem så frågades den här frågan för att ta reda på om de påverkar något speciellt. Enligt informanterna så har 1–1 system varit bra, även om det ställer till det ibland med skolans kurser och fastän det inte alltid blir en del ledig och en del jobb utan mera jobb än ledigt för vissa informanter. För en av informanterna var det så här: ” Jag jobbade 2 veckor och var hemma 2 veckor. Jag fick det att passa ganska bra med skolans kurser, men självklart så krockar jobb och kurserna ihop ibland. Tredje skolåret var planerat som praktik period så jag fick samlat mycket sjödagar under denna tid, men jag gjorde inga kurser även om jag var hemma 2 veckor i gången. Jag jobbade också varje sommar så att jag skulle hinna få alla sjödagar för det tar ju en längre tid att få ihop dagarna om man jobbar så här”. (Informant 6)

Det tar en längre tid att göra praktiken genom att jobba 1–1 system, eftersom man är hemma lika mycket som man jobbar. Det vill säga för att samla 300 sjödagar krävs dubbla denna tid.

### 4.4 Lättmatros/ matros jobbet

Största delen av tiden ombord har gått till lättmatros/matros arbete enligt informanterna och arbetsuppgifterna har varit varierande beroende på fartygstyp. Exempel på varierande arbetsuppgifter som en informant har angett: ” På de två fartygen där jag jobbade som vaktman / lättmatros som längst var mina arbetsuppgifter bland annat kranchaufför, kock, underhåll, reparationsarbeten, städning, förtöjningsoperationer, at-vakthållning, handlande och transport av proviant, lasthanteringsuppgifter inklusive städning av lastrum, assistering vid befälhavarens kontorsarbete (ibland med själva kontorsarbetet och ibland med vakthållningen på bryggan.) Arbetstiderna varierade ombord men jag gjorde ungefär 8–12 timmars arbetsdagar (ibland längre och ibland kortare.) På dom här två fartygen var besättningen 4–6 personer”. (Informant 1)

För övrigt har arbetsuppgifterna varit till exempel rostknackning, målning, lastningar, underhållsarbeten, vaktkörningar, förtöjningsoperationer och matlagning.



## 4.5 Styrmansuppgifter

När man gör styrmanspraktiken via arbete som lättmatros så jobbar man inte så mycket med själva styrmansuppgifterna enligt informanterna, men majoriteten har ändå fått följa med vad styrmannen gör och prova på vissa saker. Några nämner att det gäller att ta eget initiativ till att göra styrmansuppgifter. I svaret från en av informanterna gällande denna fråga framkommer det exempel på styrmansuppgifter man kan göra som lättmatros. Informantens svar: ”ganska lite körning blir det om man jobbar som lättmatros under styrmanspraktiken, men radiokommunikation, loggboksifyllning och ballast pumpning får man nog mer än gärna ta hand om, om man frågar snällt av honom man är på bryggan med. Radaren är det oftast fritt fram att leka med så länge det inte är mycket trafik eller väldigt lite utrymme i farlederna”. (Informant 3)

## 4.6 Praktikdagbokens uppgifter

Gällande utförandet av praktikdagbokens uppgifter så är majoriteten av informanter av samma åsikt, att det inte är möjligt att göra alla uppgifter som framkommer i dagboken om man jobbar som lättmatros ombord. 4 av informanterna har ändå svarat att de har fått gjort största delen av uppgifterna ombord det fartyg de jobbat på. Ett exempel på hur det har fungerat med praktikdagboken för en av informanterna:

”Jag vill minnas att jag inte kunde göra alla uppgifter i praktikboken eftersom det var ganska små fartyg jag jobbade på. Att jag genomförde uppgifterna var helt och hållet på mitt ansvar. De andra ombord förhöll sig enligt mig lite negativt till praktikboken och det verkade som att de inte ville slösa sin arbetstid eller fritid till att hjälpa mig med uppgifterna. Men med befälhavarens hjälp kunde jag ändå genomföra uppgifterna. Ibland gjorde jag dem på arbetstid och ibland på min fritid. Själva praktikboken försökte jag regelbundet kolla igenom (2–3 gånger i veckan) så att jag kunde skriva datum då jag hade utfört någon uppgift i boken. Sen skrev jag upp i telefonen vilka uppgifter jag ville försöka utföra de kommande dagarna. När uppgifterna var utförda skrev jag in datumen i praktikboken. Nu och då bad jag styrmannen att kolla igenom praktikboken och kvittera uppgifterna. Ibland bad styrmannen att jag ytterligare förklarar vad någonting betyder eller bad mig demonstrera hur jag genomfört uppgiften. Om han inte var nöjd med mitt svar skrev han inte in initialerna i boken. En annan styrman hade säkert godkänt alla uppgifter i hela praktikboken på samma gång så jag fick be om att endast få de uppgifter jag verkligen hade utfört godkända. Ibland kvitterade även befälhavaren uppgifterna i boken”. (Informant 1)

#### **4.7 För- och nackdelar med praktik via jobb**

Fördelar med att göra praktiken via arbete har enligt informanterna varit lönen och att man kommer in i arbetslivet snabbare och får kontakter inom samma bransch.

Nackdelarna är att man inte jobbat speciellt mycket med styrmansarbetet. En informant nämner också som nackdel, att det är lätt att man jobbar för mycket vilket i sin tid drar ut på skoltiden.

Svar från en informant på den här frågan: ”Slipper in i arbetslivet och knyter kontakter med andra i samma bransch. Man får förståelse om hur det är att jobba på sjön och samtidigt en stadig grund för framtiden. Nackdelar är att man lätt jobbar för mycket som i sin tur drar ut på studietiden”. (Informant 2)

#### **4.8 Skillnad på jobb och praktik**

I den här frågan har alla varit av samma åsikt vilket är att ansvaret är största skillnaden på jobb och praktik. När man är anställd som lättmatros så är man en del av besättningen och man har ett ansvar över det man gör, jämfört med en praktikant som inte har just något ansvar utan följer bara med vad som görs. En informant säger att man som praktikant eventuellt lär sig bättre styrmansuppgifter.

#### **4.9 Lätt och svårt med att göra praktiken via jobb**

Lätta saker med att göra praktiken via jobb har varit att hitta motivationen för att få sjödaggar när man får betalt för arbetet. Det nämns också att det är lätt att komma på jobb till ett annat fartyg när man har fått bra yrkeskunskap från arbetet och att vissa uppgifter blev lättare när man arbetat ombord samma fartyg en längre tid.

Svåra saker med att göra praktiken via jobb har till exempel varit att kombinera skolan och jobb på samma gång, att ta eget initiativ till att göra styrmansuppgifter och hur man skall prioritera tiden gällande skolan, arbete och privatliv.

#### **4.10 Förutsättningar för framtida jobb**

Informanterna säger att förutsättningar att få jobb i framtiden är goda, när man har gjort praktiken via arbete. Eftersom man har fått in en fot i rederiet och fått visa vem man är. De har också skapat goda kontakter som kan hjälpa till att få arbete. Ett exempel hur det gick för en av informanterna;

”Efter att jag gjorde uppgifterna i praktikboken och kunde ansöka om vaktstyrmansbehörighet tog det kanske en månad för mig att få jobb som andra styrman på ett annat rederi där jag också praktiserade”. (Informant1)

### **5 Tolkning av resultat och diskussion**

I följande stycken presenterar jag min tolkning av intervjuernas innehåll och diskuterar undersökningen.

#### **5.1 Tolkning av forskningsfrågorna**

För det mesta har informanterna liknande åsikter på frågorna som ställdes i intervjun. Syftet med undersökningen var att ta reda på hur praktiken via jobb fungerar och hur tidigare studeranden har gjort för att få jobb och praktik på samma gång, samt om studeranden har fått tillräckliga kunskaper inom styrmansjobbet.

##### **5.1.1 Hur fungerar praktiken via jobb?**

Alla informanter har själva sökt om arbetsplats från rederierna och har fått jobb ombord som vaktman vilket innebär att största delen av arbetet består av bland annat lastningar, underhållsarbeten, vaktkörning, förtöjningar och matlagning. Dock beror arbetsuppgifterna mycket på vilken typ av fartyg man jobbar på.

När man gör praktiken via jobb så är det upp till en själv att ta initiativ till att lära sig nya saker inom styrmansarbetet, eftersom vaktmansarbetet inte består av speciellt mycket styrmansuppgifter. Ibland gör man uppgifter som finns i praktikdagboken i vardagligt arbete som vaktman, men det krävs också att man gör en del styrmansuppgifter på fritiden för att få gjort uppgifterna som krävs i praktikdagboken.

Ofta när man jobbar som vaktman ombord på till exempel ro-pax eller ro-ro fartyg så är det 1–1 system som gäller, vilket betyder att man jobbar till exempel 2 veckor och är ledig 2 veckor. Enligt informanterna har 1–1 system varit bra, även om arbete ibland krockar med skolans kurser. Beroende på fartyg och byteskollega har det i några fall varit så att man jobbar mera än vad man är ledig, vilket ofta inte är något problem när man får lön för det och får samlat sjödaggar snabbare.

Största skillnaden mellan att vara en praktikant eller att jobba som vaktman, har enligt informanterna varit att man som vaktman har ett större ansvar över det man gör jämfört med en praktikant.

Enligt de svar jag har fått på mina intervjufrågor tycker jag att informanterna förhåller sig positivt till att göra praktiken via jobb.

### **5.1.2 Hur informanterna gjorde för att få jobb och praktik på samma gång?**

Det verkar som att de flesta har gjort ett gott intryck på vaktmans praktiken för att ha möjlighet att få vaktmans jobb från samma rederi. Ifall man har visat intresse och skaffat goda kontakter ger det också fördelar till att få jobb. Informanterna har själv sökt arbetsplats ombord det fartyg de vill jobba på, men här krävs det att det är ett internationellt fartyg med över 500 tons brutto vikt för att få styrmans praktikdagar samlade på samma gång man jobbar.

I mitt fall så gjorde jag nästan all min vaktmanspraktik ombord på samma passagerarfartyg. Jag visade gott intresse till praktiken och frågade överstyrman om eventuellt lättmatros jobb efter att jag sökt ut vaktmansbehörigheten. Jag fick jobb och har nu vikarierat lättmatros där ganska regelbundet i några år.

En av informanterna gjorde även sin vaktmans praktik (de första 60 dagarna) via jobb ombord M/S Fanny och det gick till så här:

”Det råkade sig så i och med att jag under tidigare somrar jobbat för Nagu gästhamn för fritids båtar, drivaren av hamnen hade som planer att för 2017 utöka sin flotta och börja köra med en ny båt (M/s Fanny) mellan Åbo och Nagu. Det som krävdes för inrikes däcksmans behörighet är relativt lite och jag fick ut brevet på våren 2017. I och med att Fanny var ett före detta skolfartyg för Rauma skolan så beviljades då fartyget efter en auditering av praktikansvarige vid Aboa Mare till ett skolfartyg för Aboa Mare. Så Jag fick då praktikdagar

när jag jobbade. Detta ledde till att jag kunde söka ut vaktman däck samt maskin så att jag hade vaktman AT". (Informant 4)

### **5.1.3 Tillräckliga kunskaper för styrmansjobb?**

"Tillräckliga kunskaper" för styrmanjobbet tolkar jag i detta arbete som att man har fått gjort uppgifterna som krävs för att få praktikdagboken godkänd eftersom det är vad som krävs för att få ut styrmansbehörigheten. När det kommer till ifyllandet av praktikdagboken så har majoriteten av informanter varit av samma åsikt, vilket är att det inte var möjligt att göra alla uppgifter i praktikdagboken och största orsaken till detta beror på fartygstypen som de har jobbat på. Dock krävs det inte att alla uppgifter är gjorda i praktikdagboken men till en viss del bör den vara fylld. Viktigt att tillägga är att fyra av de sex intervjuade, ändå fått gjort största delen av uppgifterna i praktikdagboken eller allt som går att göra ombord på det fartyg som de jobbat på. Baserat på den information som jag fick från informanterna så har fyra av sex intervjuade fått tillräckliga kunskaper medan två informanter nämner att det inte var möjligt att göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken.

Som vaktman arbetar man inte speciellt mycket med styrmansuppgifter men informanterna har på eget initiativ gjort moment från praktikdagboken på arbetstid och på fritiden. Några av informanterna har ändå fått följa med vad styrmannen gör och fått prova på det mesta.

Om man som vaktman gör styrmanspraktiken gäller det att ta eget initiativ och göra styrmansuppgifter också på fritiden för att få gjort uppgifterna som krävs i praktikdagboken och därmed få tillräckliga kunskaper inom yrket.

## **5.2 Diskussion**

Syftet med den här undersökningen var att ta reda på hur styrmanspraktiken via jobb som vaktman fungerar, hur man kan göra praktiken så här och om studerandena har fått tillräckliga kunskaper inom styrmansjobbet när de gjort praktiken på detta vis. Eftersom jag också har gjort styrmanspraktiken via jobb som vaktman så har jag egna erfarenheter inom detta ämne och på basis av mina egna kunskaper har jag formulerat frågorna till intervjun om sådant jag tycker är viktigt att veta. Frågorna var formulerade så att svaren skulle bli så breda som möjligt med mycket fakta så att jag kunde forma ett resultat av min målsättning. Resultatet blev ungefär som jag hade tänkt mig men när det kom till ifyllandet av praktikdagboken så var det några som inte hade fått gjort alla uppgifter. Dock krävs det inte att alla uppgifter är gjorda för att få praktikdagboken godkänd så här kunde jag ha formulerat

frågan annorlunda så att alla informanter tolkar den samma, till exempel ”fick du gjort uppgifterna som krävdes för att få en godkänd praktikdagbok?”. Problem med att få praktikdagboken ifyllt kan vara att alla uppgifter inte går att göra på den typen av fartyg som man jobbat på eller att handledningen ombord har varit dålig. Här gäller det dock för den som gör praktiken via jobb att själv hitta motivationen till att göra styrmansuppgifter på fritiden.

I detta arbete ville jag också få fram om styrmanspraktiken via jobb ger tillräckliga kunskaper för styrmansjobbet. Det är en svår fråga att få reda på eftersom ”tillräckliga kunskaper” kan tolkas olika beroende på person och med nya arbetsuppgifter krävs det ibland lite inläring. För att få svar på den frågan borde man ha intervjuat personer som har gjort praktiken via jobb och som har fått styrmansjobb redan, och hur de tyckte att de klarade sig i början av styrmskarriären. I mitt fall har jag tagit reda på om studeranden har fått ifyllt praktikdagboken som krävs för att få styrmanspraktiken godkänd och utifrån denna fakta får jag veta om informanterna har fått tillräckliga kunskaper inom styrmansyrket.

I denna undersökning intervjuades endast 6 personer och de var alla bekanta till mig från tidigare. De har alla varit ombord olika fartyg, vilket ger olika erfarenheter inom handledningen och arbetsuppgifterna ombord. Att informanterna har jobbat på olika fartyg var viktigt för mig så att jag skulle få tillräcklig information om hur de har upplevt praktiken via jobb på olika fartyg. Till de frågor som jag ställde i intervjun har informanterna svarat enskilt på basis av egna erfarenheter och svaren har i många frågor varit ganska lika, men i några frågor har de också haft olika åsikter.

Reliabiliteten och validiteten i detta arbete är enligt mig hög eftersom insamlat data rör sig om individers åsikter och informanterna har med sina egna ord fått beskriva frågorna. För att få ett mera tillförlitligt resultat borde man kanske intervjua fler studeranden och från olika skolor.

I det här arbetet hade jag som avsikt att ge en bild av hur praktiken via jobb fungerar och jag tycker att det blev ett lyckat arbete på basis av resultaten, men som tidigare nämnt kunde förbättringar vara att intervjua flera studeranden från olika skolor och att intervjua personer som redan arbetar som styrmän och har gjort styrmanspraktiken via jobb som vaktman, också att formulera om frågan gällande praktikdagboken så att man får ett klart svar om praktikdagboken blev godkänd. Ännu en förbättring av detta arbete kunde vara att förklara grundligare om hur det kommer sig att man kan få styrmanspraktik om man jobbar som vaktman.

## Litteraturförteckning

Aboa Mare. (den 19 11 2021). *Aboa Mare, Onboard Training*. Hämtat från Aboa Mare:  
<https://www.aboamare.fi/intranet-obt>

Aboa Mare. (den 19 11 2021). *Aboa Mare, Sjökapten*. Hämtat från Aboa Mare:  
<https://www.aboamare.fi/sjokapten>

Aboa Mare. (den 19 11 2021). *Läroplan för sjökaptten*. Hämtat från Aboa Mare:  
[https://www.aboamare.fi/\\_media\\_21022\\_/Intranet/L%C3%A4roplan-sj%C3%B6kapten-14.pdf](https://www.aboamare.fi/_media_21022_/Intranet/L%C3%A4roplan-sj%C3%B6kapten-14.pdf)

Finlex. (den 19 11 2021). *Fartygspersonalens behörigheter*. Hämtat från Finlex:  
<https://finlex.fi/sv/laki/alkup/2020/20200411#Pidm45237816607600>

IMO. (den 19 11 2021). *STCW convention*. Hämtat från Regs4ships:  
[http://dmr.regs4ships.com.ezproxy.novia.fi/docs/international/imo/stcw/2010/conv/chp\\_02.cfm](http://dmr.regs4ships.com.ezproxy.novia.fi/docs/international/imo/stcw/2010/conv/chp_02.cfm)

Patel, R., & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder*. Lund: Studentlitteratur, 2011.

Traficom. (den 19 11 2021). *Traficom, Behörigheter*. Hämtat från Traficom:  
<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/sjofartsbehorigheter?toggle=Va ktman%2C%20d%C3%A4ck%20%28STCW%20II%2F4%29>

Traficom. (den 19 11 2021). *Traficom, Behörigheter*. Hämtat från Traficom:  
<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/sjofartsbehorigheter?toggle=M atos%20%28STCW%20II%2F5%29>

## **Bilagor**

Nedan följer intervju svaren från informanterna i slumpmässig ordning.

### **Bilaga 1, svar på intervjufrågor av informant 1**

#### **Varför valde du att göra praktiken via arbete och hur ”bar du dig åt”?**

För att jag behövde lön (pengar). Jag svarade på ett mejl till ett rederi jag hade gjort praktik åt. De sökte vaktman och anställde mig.

#### **Hur tycker du att det fartyg som du var mest på påverkade din ”arbetspraktik”?**

Antagligen hade styrmanspraktiken varit bättre om jag inte hade jobbat som vaktman utan i stället gjort bara praktik. Eftersom det var ett litet fartyg lärde jag mig ändå ganska snabbt vilka arbetsuppgifter styrmannen ombord hade. Jag blev ändå omotiverad till att spendera min fritid ombord på att lära mig styrmannens arbetsuppgifter.

#### **Vad tycker du om bytes-perioderna, 1–1 system? Påverkade de något?**

1–1 system är helt ok. Men 1–2 system (1 del jobb, 2 delar ledigt) och högre lön skulle säkert vara ännu bättre för att hållas motiverad.

#### **Hur mycket av din tid gick till matros/ lättmatros arbete? Vad gjorde du?**

På de två fartygen där jag jobbade som vaktman / lättmatros som längst var mina arbetsuppgifter bland annat kranchaufför, kock, underhåll, reparationsarbeten, städning, förtöjningsoperationer, at-vakthållning, handlande och transport av proviant, lasthanteringsuppgifter inklusive städning av lastrum, assistering vid befälhavarens kontorsarbete (ibland med själva kontorsarbetet och ibland med vakthållningen på bryggan.) Arbetstiderna varierade ombord men jag gjorde ungefär 8–12 timmars arbetsdagar (ibland längre och ibland kortare.) På dom här två fartygen var besättningen 4–6 personer.



**Hur mycket tycker du att du arbetade med styrmansuppgifter? Vad gjorde du?**

Jag arbetade inte speciellt mycket med styrmansuppgifterna men fick prova på det mesta styrmannen gjorde ombord. Själva planeringen av laster och stabilitet fick jag inte speciellt mycket erfarenhet av.

**Kunde du göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken? Hur gick det? Beskriv.**

Jag vill minnas att jag inte kunde göra alla uppgifter i praktikboken eftersom det var ganska små fartyg jag jobbade på. Att jag genomförde uppgifterna var helt och hållet på mitt ansvar. De andra ombord förhöll sig enligt mig lite negativt till praktikboken och det verkade som att de inte ville slösa sin arbetstid eller fritid till att hjälpa mig med uppgifterna. Men med befälhavarens hjälp kunde jag ändå genomföra uppgifterna. Ibland gjorde jag dem på arbetstid och ibland på min fritid. Själva praktikboken försökte jag regelbundet kolla igenom (2–3 gånger i veckan) så att jag kunde skriva datum då jag hade utfört någon uppgift i boken. Sen skrev jag upp i telefonen vilka uppgifter jag ville försöka utföra de kommande dagarna. När uppgifterna var utförda skrev jag in datumen i praktikboken. Nu och då bad jag styrmannen att kolla igenom praktikboken och kvittera uppgifterna. Ibland bad styrmannen att jag ytterligare förklarar vad någonting betyder eller bad mig demonstrera hur jag genomfört uppgiften. Om han inte var nöjd med mitt svar skrev han inte in initialerna i boken. En annan styrman hade säkert godkänt alla uppgifter i hela praktikboken på samma gång så jag fick be om att endast få de uppgifter jag verkligen hade utfört godkända. Ibland kvitterade även befälhavaren uppgifterna i boken.

**Beskriv fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb.**

En av fördelarna är antagligen att man lär sig ta ansvar för sin egen inläring och att man kan jobba och få lön samtidigt. Den största nackdelen är kanske att man inte jobbar speciellt mycket med styrmansuppgifter vilket medför att kunskapen om styrmansuppgifterna kan vara bristande. En annan fördel är kanske att man kommer in i arbetslivet snabbare och har lättare att få jobb som lättmatros/ matros/ styrman även på andra rederier än där man jobbat jämfört med om man endast gör praktiken för samma rederi.

**Vad tycker du är största skillnaden på praktik och jobb?**

Största skillnaden för mig var känslan av att jag hade större ansvar då jag jobbade jämfört med under tiden jag bara praktiserade. Att bara praktisera kändes också lättare och inte lika utmanande som att jobba. Men med tiden blev det lite tråkigt att jobba och bara göra samma

arbete varje dag. Att praktisera är eventuellt mera omväxlande och man lär sig styrmansuppgifterna bättre.

### **Vad var lätt och svårt med att göra praktiken via jobb?**

Det var svårt att hållas motiverad att utföra uppgifterna. Att jobba en längre tid på samma fartyg gjorde vissa uppgifter lättare och ibland gjorde man uppgifterna som en del av arbetet utan att ens veta om att man utförde dem.

### **Hurudana förutsättningar för att få jobb i framtiden har du fått genom att göra praktiken via jobb?**

Efter att jag gjorde uppgifterna i praktikkboken och kunde ansöka om vaktstyrmansbehörighet tog det kanske en månad för mig att få jobb som andra styrman på ett annat rederi där jag också praktiserade.

### **Fritt ord om ämnet.**

Jobbet som andra styrman på ett bulkfartyg var ungefär vad jag hade tänkt mig. Jag förvånades ändå över mängden arbete jag förväntades göra. Eftersom jag då var anställd med ett styrmanskadettavtal var lönen inte tillfredställande och jag beslöt mig för att inte fortsätta ombord efter den första törnen på sex veckor. Jag frågade samma rederi om de kan erbjuda mig jobb som vaktman på fartyg x och efter en tid meddelade de mig att det fanns en ledig plats på just det fartyget. Lönen var också bättre än med styrmanskadettavtal. Ett av mina mål är nu att lära mig styrmansuppgifterna ombord och eventuellt söka jobb som styrman där om platsen blir ledig i framtiden eller om en styrmansplats blir ledig på systerfartyget. Jag trivs relativt bra med vaktmansarbetet och har inte speciellt brott att få jobba som styrman, att ha gjort det i sex veckor var ändå lärorikt men jag har kommit fram till att jag trivs bättre på mindre fartyg (vi är nu fem i besättningen åt gången).

## **Bilaga 2, svar på intervjufrågor av informant 2**

### **Varför valde du att göra praktiken via arbete och hur ”bar du dig åt”?**

För att ha möjligheten att tjäna pengar och få sjödagar samtidigt.

### **Hur tycker du att det fartyg som du var mest på påverkade din ”arbetspraktik”?**

Positiv inverkan. Jag tycker man lär sig bäst via arbetslivet.

### **Vad tycker du om bytes-perioderna, 1–1 system? Påverkade de något?**

Klart det ställer till det ibland med studierna, och man kanske missar någon kurs men annars bra.

### **Hur mycket av din tid gick till matros/ lättmatros arbete? Vad gjorde du?**

Har endast jobbat som lättmatros. Lastning/lossning, underhållsarbeten och vaktkörning på bryggan.

### **Hur mycket tycker du att du arbetade med styrmansuppgifter? Vad gjorde du?**

Man måste ta eget initiativ för att lära sig, annars arbetar man inte så mycket med styrmansuppgifter som lättmatros.

### **Kunde du göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken? Hur gick det? Beskriv.**

Det var inte möjligt för mig att göra alla uppgifter på grund av fartygstyp, men största delen fick jag gjort.

### **Beskriv fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb.**

Slipper in i arbetslivet och knyter kontakter med andra i samma bransch. Man får förståelse om hur det är att jobba på sjön och samtidigt en stadig grund för framtiden. Nackdelar är att man lätt jobbar för mycket som i sin tur drar ut på studietiden.

### **Vad tycker du är största skillnaden på praktik och jobb?**

Ofta är arbetsuppgifterna dem samma, men som arbetstagare lär man sig att ta ett större ansvar över det man gör.

**Vad var lätt och svårt med att göra praktiken via jobb?**

Man lär sig hela tiden något nytt och med bra yrkeskunskap är det lätt att komma till ett nytt fartyg på jobb. Svåraste är hur man skall prioritera tiden så man hinner med skola, arbete och privatliv.

**Hurudana förutsättningar för att få jobb i framtiden har du fått genom att göra praktiken via jobb?**

Jag tror förutsättningarna är goda. Det kommer alltid behövas yrkeskunniga sjömän.

**Fritt ord om ämnet.**

Det skulle vara intressant att höra hurudan synvinkel arbetsgivare har om ämnet. Hur dem värdesätter arbetserfarenhet gentemot praktikerfarenhet.

**Bilaga 3, svar på intervjufrågor av informant 3****Varför valde du att göra praktiken via arbete och hur "bar du dig åt"?**

Tycker man var mer motiverad att lära sig nya saker när man tillika jobbade och dessutom fick betalt för mödan, får också en bra "Connection" med folk som redan arbetar som till exempel som styrman eller lots och möjligen en väg till arbetslivet senare när man vill gå framåt i karriären. Man spenderar ju nog mera tid på till exempel bryggan om man är på styrmans praktik än om man jobbar som lättmatros/matros och är där endast under vakterna men har man en bra initiativförmåga räcker det gott och väl om man jobbar samtidigt. Jag var på maskinpraktik när jag fick mitt första lättmatrosjobb, praktikperioden i maskin började vara klar och överstyrman kom och frågade om jag var intresserad av att tura några pass som lättmatros på den vägen gick det för mig.

**Hur tycker du att det fartyg som du var mest på påverkade din "arbetspraktik"?**

Mycket bra, skärgårdskörning 90% av resan så det är många girar och möten man måste ha koll på, lär sig bra hur stor påverkan vinden har på hur ett fartyg betar sig.

**Vad tycker du om bytes-perioderna, 1–1 system? Påverkade de något?**

Jobbar man 1–1 eller gör praktik 1–1 tar det längre tid innan man får ihop sjö-dagarna men det är bra att man får åka hem och vila upp sig emellanåt så får man komma tillbaka med nya krafter och man hinner smälta allt man lärt sig.

**Hur mycket av din tid gick till matros/ lättmatros arbete? Vad gjorde du?**

Nästan all min praktik har jag jobbat som lättmatros, gjorde endast 60 dagar på däck och 60 i maskin efter det har jag jobbat.

**Hur mycket tycker du att du arbetade med styrmansuppgifter? Vad gjorde du?**

Ganska lite körning blir det om man jobbar som lättmatros under styrmanspraktiken, men radiokommunikation, loggboksifyllning och ballast pumpning får man nog mer än gärna ta hand om man frågar snällt av honom man är på bryggan med. Radaren är det oftast fritt fram att leka med så länge det inte är mycket trafik eller väldigt lite utrymme i farlederna.

**Kunde du göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken? Hur gick det? Beskriv.**

Att göra alla uppgifter i boken är orimligt. Man gör det man kan och har tillåtelse att göra, är väldigt mycket upp till han man kör vakt med också hur villig han är att lära ut och hur mycket han litar på en.

**Beskriv fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb.**

Stadig inkomst, rederierna får en bättre bild av hur man är som person med lite ansvar och bättre kontakt med nya bekanta ombord än om man är praktikant

**Vad tycker du är största skillnaden på praktik och jobb?**

Ansvar helt klart. Med praktik har man nästan inget alls eller något ansvar medans som arbetare har en säkerhetsuppgift och ett ansvar att ta hand om fartyget och dess last.

### **Vad var lätt och svårt med att göra praktiken via jobb?**

Vilka timmar man jobbade kanske främst? Jobbar man som dag-man har man 0-timmar på bryggan så då uteblir praktiken nästan helt förutom vid ankomst och avgång, det kanske inte alltid finns tid eller möjlighet på fartygen för att lära sig nya saker.

### **Hurudana förutsättningar för att få jobb i framtiden har du fått genom att göra praktiken via jobb?**

Väldigt goda, så länge man sköter sig och arbetsgivaren ser man är en stabil person med bra ansvarstagande har alla goda möjligheter att komma tillbaka som styrman + det som jag nämnde tidigare att man skapar bra kontakter via arbetslivet.

### **Fritt ord om ämnet.**

Intressant ämne att göra slutarbete om, hoppas du får bra med svar och får en bra bild över hur olika personer upplever praktiken via arbete.

## **Bilaga 4, svar på intervjufrågor av informant 4**

### **Varför valde du att göra praktiken via arbete och hur ”bar du dig åt”?**

Det råkade sig så i och med att jag under tidigare somrar jobbat för Nagu gästhamn för fritids båtar, drivaren av hamnen hade som planer att för 2017 utöka sin flotta och börja köra med en ny båt (M/s Fanny) mellan Åbo och Nagu. Det som krävdes för inrikes däcksmans behörighet är relativt lite och fick brevet ut på våren 2017. I och med att Fanny var ett före detta skolfartyg för Rauma skolan så beviljades då fartyget efter en auditering av praktikansvarige vid Aboa Mare till ett skolfartyg för Aboa Mare. Så Jag fick då praktikdagar när jag jobbade. Detta ledde till att jag kunde söka ut vaktman däck samt maskin så att jag hade vaktman AT.

### **Hur tycker du att det fartyg som du var mest på påverkade din ”arbetspraktik”?**

M/s Freya. Fartyget var litet och besättningen var också liten. Det var 2 matroser 1 styrman 1 kapten 1 maskinmästare 1 kock och 2 servitörer. Mycket mångsidigt blev arbete då man fick hjälpa till där det behövdes. Hjälpte mycket styrmannen med hans jobb vilket gav bra övning för mig. Ruttplaner, sjökorts uppdateringar, div. loggböckers skrivning, Säkerhets checkar organiserande av övningar ombord, och mycket annat.

**Vad tycker du om bytes-perioderna, 1–1 system? Påverkade de något?**

Freya var egentligen det enda fartyget var jag var en längre tid anställd och vi jobbade mycket oregelbundet. Ombord tiden kunde vara 4–6 veckor och sedan hemma 2–3 veckor, lite beroende på diverse saker. Annars har jag jobbat som vikarie och då har ju arbetstiderna varierat väldigt mycket.

**Hur mycket av din tid gick till matros/ lättmatros arbete? Vad gjorde du?**

På de större fartygen alltså Amorella, Baltic Princess, Transporter och Exporter har jag främst jobbat som vaktgående lättmatros. Mycket av arbetet är ju underhålls och säkerframdrift av fartyget.

**Hur mycket tycker du att du arbetade med styrmansuppgifter? Vad gjorde du?**

På just de där större båtarna har man inte riktigt fått göra några styrmans uppgifter, man har ju alltid kunna lite följa med dem på eget initiativ men annars har jobbet varit mera däckrelaterat.

**Kunde du göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken? Hur gick det?  
Beskriv.**

Nej, Finns många punkter i boken som inte görs eller kan göras ombord fartygen jag jobbat på.

**Beskriv fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb.**

Nå den främsta positiva orsaken till att arbeta och göra praktik samtidigt är att man får betalt av det. Den mängd praktik man skall göra så är det svårt att hitta motivation till att göra arbetet obetalt. Speciellt då på flera båtar lättmatros arbete ges åt praktikanterna oavsett om man är styrmans praktikant eller däckspraktikant. Då tycker jag att man lika väl kan jobba och få betalt av det arbete.

**Vad tycker du är största skillnaden på praktik och jobb?**

Praktiken har du ju inget direkt ansvar. Du som praktikant skall ju få följa med och lära dig. Medan som arbetare så får du ett litet ansvars område. Det är kanske inte så stort men det är åtminstone något. Jag tycker att beroende på båten så kan ansvaret variera stort. På Silja-line tex är däckspersonalen så pass stor att ansvars området blir relativt litet och delat mellan alla däckssare, medan på Transporter och Exporter har jag tex fått ansvara för förtöjningen på fördäck.

**Vad var lätt och svårt med att göra praktiken via jobb?**

Det lätta var ju att hitta motivation till att få sjödagar. I och med att man fick betalt så var det ju en stor ”motivations boost”. Det svåra är ju det att man inte kanske får göra så mycket styrmanpraktik om man inte själv tar initiativet för det. Där blir det ju upp till en själv att göra praktiken. Jag är väldigt tacksam för att jag fick jobba på M/s Freya var jag kunde följa med styrmannen och hjälpa till med diverse styrmans arbetena. Detta har jag inte riktigt kunna göra på andra fartyg, eller åtminstone inte på samma sätt som på Freya båten.

**Hurudana förutsättningar för att få jobb i framtiden har du fått genom att göra praktiken via jobb?**

Nå det är ju alltid bra att få foten in i diverse rederier. Som anställd tycker jag att man har en bättre möjlighet att få arbete i framtiden inom rederiet, också som högre vakanser.

**Fritt ord om ämnet.**

Jag tycker att arbeta samtidigt som man gör praktik funkar bra så länge som man är självmedveten. Man vet om sina områden, vad man kan, vad man inte kan. Då kan man lite mera exakt göra dom områdena då man är på jobb. Alltså de känns onödigt för mig att fara på en 4 veckor lång praktik tur för att jag känner mig osäker på hur en styrman går till väga tex hur man ordnar och planerar säkerhets träningar, då blir man ju och följer med styrmannen i 4 veckor och får göra saker man redan är bekant med och sedan kanske 1 gång får man göra ”något nytt”. Då kan man lika väl söka jobb, få sjödagar och ta eget initiativ och just vid det område som man tycker man inte kan eller har frågor om så tar man tid åt sig och följer med styrmannen. Detta kan vara dock svårare sagt än gjort eftersom man jobbar ju fulltid som lättmatros eller något dylikt och på det skall man ännu på egen tid göra praktik.



## **Bilaga 5, svar på intervjufrågor av informant 5**

### **Varför valde du att göra praktiken via arbete och hur ”bar du dig åt”?**

Det lät som ett vettigare sätt att faktiskt lära sig yrket genom att se hur ett fartyg fungerar på lång sikt jämfört med att göra små stickprov överallt, samt mera ansvar, lön och foten in i ett rederi.

Gjorde gott intryck på praktiken, frågade redaren om möjligen hade arbetsplats och båsen rekommenderade mig.

### **Hur tycker du att det fartyg som du var mest på påverkade din ”arbetspraktik”?**

De två fartygen jag varit mest på har nästan varit som natt och dag. Ena fartyget har visat de goda sidorna av yrket och det andra fartyget visade myntets andra sida. Så de flesta fartyg i trafik borde falla någonstans mitt emellan.

### **Vad tycker du om bytes-perioderna, 1–1 system? Påverkade de något?**

1–1 är skönt även om det aldrig riktigt blev det för min del. På ett fartyg hade jag aldrig en fast ”byteskaveri” så det blev oftast 4 veckor hemma och 4–7 veckor på jobb. Jag har inget emot längre arbetsturer men långa hemmaturer är tråkiga

### **Hur mycket av din tid gick till matros/ lättmatros arbete? Vad gjorde du?**

Mycket tid. Lättare fråga är nästan vad gjorde jag inte? Allt från rostknackning, till matlagning, truckstuvning, diverse större reparationer och turade ofta lastningar med överstyrman.

### **Hur mycket tycker du att du arbetade med styrmansuppgifter? Vad gjorde du?**

Väldigt lite. Nog visste jag vad styrmännen sysslade med och ganska långt hur de gjorde det men jag hade väldigt sällan tid att själv delta i styrmansarbetet.

### **Kunde du göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken? Hur gick det? Beskriv.**

Bortsett från sådant som inte fanns på något fartyg jag seglat på så tror jag nog att jag fyllde uppgifternas anda om än texten möjligen fick lite töja emellanåt.

### **Beskriv fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb.**

Nackdelarna är att själva styrmanspraktiken blir lidande. Fördelarna är dock att du förstår mycket bättre hur saker görs i praktiken och hur saker fungerar. Pappren kan alltid rättas efteråt, det är mycket viktigare att kunna få saker och hända nu vilket du inte lär dig som praktikant.

### **Vad tycker du är största skillnaden på praktik och jobb?**

Som praktikant är de oftast ”den där praktikanten/ toi kadetti-kadetti”. Som anställd så är du faktiskt en del av besättningen och du har dina ansvars uppgifter och du skall själv komma på hur det skall gå till och hur fartyget skall förbättras, jämfört med praktikant livet där du får en pensel i handen och blir tillsagd att måla det där på det här sättet.

### **Vad var lätt och svårt med att göra praktiken via jobb?**

Lätt var förstås att man inte behövde fundera var och när nästa praktik är. Dock så innebar ju det att man först gjorde jobbet och sen på kvällen styrmanspraktik så det blev ju långa och tunga dagar på det sättet. Livet som praktikant skulle nog ha varit enklare, men inte närapå lika lärorikt.

### **Hurudana förutsättningar för att få jobb i framtiden har du fått genom att göra praktiken via jobb?**

Än så länge så har alla mina anställningar varit genom att jag talat med redaren. Inga CV skickande till höger och vänster. Man har ju helt annan möjlighet att skapa rykte åt sig inom ett rederi som anställd än som praktikant. Jag tror också att i framtiden kommer mera tid som anställd att väga tyngre än samma tid som praktikant.

### **Fritt ord om ämnet.**

Det är ett bra sätt att lära sig yrket, men det kräver att du kommit överens om det med rederiet. Såsom jag gjorde var att jag kom överens om att jag gör styrmanspraktiken som anställd inom rederiet med avsikten att få en ”lillstyrmans” plats sedan inom rederiet där jag faktiskt skulle lära mig styrmansyrket. Du kommer möjligen att vara en grönare styrman på detta sätt men en bättre sjöman. Och om rederiet är medveten om det så blir det inte heller problem med det att du behöver kanske lite mera handledning av skepparen eller överstyrmannen under de första veckorna.

## **Bilaga 6, svar på intervjufrågor av informant 6**

### **Varför valde du att göra praktiken via arbete och hur ”bar du dig åt”?**

Jag tyckte att det var en bättre idé att göra praktiken via arbete eftersom jag fick lön för arbetet, 360 sjödagar praktik är en väldigt lång tid att hålla sig motiverad utan lön.

Jag gjorde ett gott intryck på min vaktmanspraktik ombord ett passagerarfartyg. Efter att jag fick ut mitt vaktmansbrev så blev jag erbjuden vikarie jobb från samma fartyg.

### **Hur tycker du att det fartyg som du var mest på påverkade din ”arbetspraktik”?**

Väldigt bra. Jag hade bra relation till mina arbetskollegor och kom mig in i arbetslivet tidigare. Jag fick prova på och göra allt möjligt på däcksavdelningen men samtidigt med ansvar.

### **Vad tycker du om bytes-perioderna, 1–1 system? Påverkade de något?**

Jag jobbade 2 veckor och var hemma 2 veckor. Jag fick det att passa ganska bra med skolans kurser, men självklart så krockar jobb och kurserna ihop ibland. Tredje skolåret var planerat som praktik period så jag fick samlat mycket sjödagar under denna tid, men jag gjorde inga kurser även om jag var hemma 2 veckor i gången. Jag jobbade också varje sommar så att jag skulle hinna få alla sjödagar för det tar ju en längre tid att få ihop dagarna om man jobbar så här.

### **Hur mycket av din tid gick till matros/ lättmatros arbete? Vad gjorde du?**

Största delen. Jag gjorde allt möjligt som man kan göra som däckssare men för det mesta var uppgifterna till exempel lastning, slipning, målning, förtöjningar och vaktkörning.

### **Hur mycket tycker du att du arbetade med styrmansuppgifter? Vad gjorde du?**

Om man på eget initiativ ville lära sig något så lärde nog styrmannen mig allt som jag frågade. Det hörde också till lättmatrosen och matrosens uppgifter att hålla utkik på bryggan under sjöresorna så då fick man följa med vad styrmannen gör. Jag tycker att man ändå fick ganska goda kunskaper om styrmansjobbet även om jag arbetade som lättmatros.

**Kunde du göra alla uppgifter som framkom i praktikdagboken? Hur gick det?****Beskriv.**

Alla uppgifter i praktikdagboken är nog svårt att göra om man jobbar ombord samma fartyg hela tiden, men jag gjorde nog allt som gick att göra på den typ av fartyg som jag varit på. Jag fick också bra handledning av styrmannen så han lärde ut allt som jag behövde veta. Jag tror att man lär sig bäst genom att arbeta på sjön och göra de uppgifterna som faktiskt görs.

**Beskriv fördelar och nackdelar med att göra praktiken via jobb.**

Största fördelen är nog lönen och att man kommer sig in i arbetslivet snabbare. Nackdelarna är väl att man inte spenderar all sin tid till styrmansjobbet.

**Vad tycker du är största skillnaden på praktik och jobb?**

När man är på arbete så har du ett ansvar över vad du gör. Man är också med i gänget mera, eftersom praktikanten kanske inte får lika bra relation till kollegorna. Som praktikant har man ju inget stort ansvar och man är där för att lära sig styrmansuppgifter men det beror också på hurudan handledare du får om det blir lätt eller svårt att lära sig något.

**Vad var lätt och svårt med att göra praktiken via jobb?**

Lätt var att alltid jobba på samma fartyg eftersom man känner till båten och kan arbetsuppgifterna som ska göras. Svåraste är väl att kombinera skolan och jobbet samtidigt, även om det gick ganska smidigt.

**Hurudana förutsättningar för att få jobb i framtiden har du fått genom att göra praktiken via jobb?**

Jag tror att man kommit in i rederiet bättre och fått visa vem man är. Jag har också fått många kontakter inom branschen som kan hjälpa mig få jobb inom sjöfarten.

**Fritt ord om ämnet.**

Praktiken är en viktig del av utbildningen och man ska försöka få så mycket kunskaper som möjligt från tiden på sjön. Jag har fått en bra bild av sjömansyrket genom att praktisera via arbete.