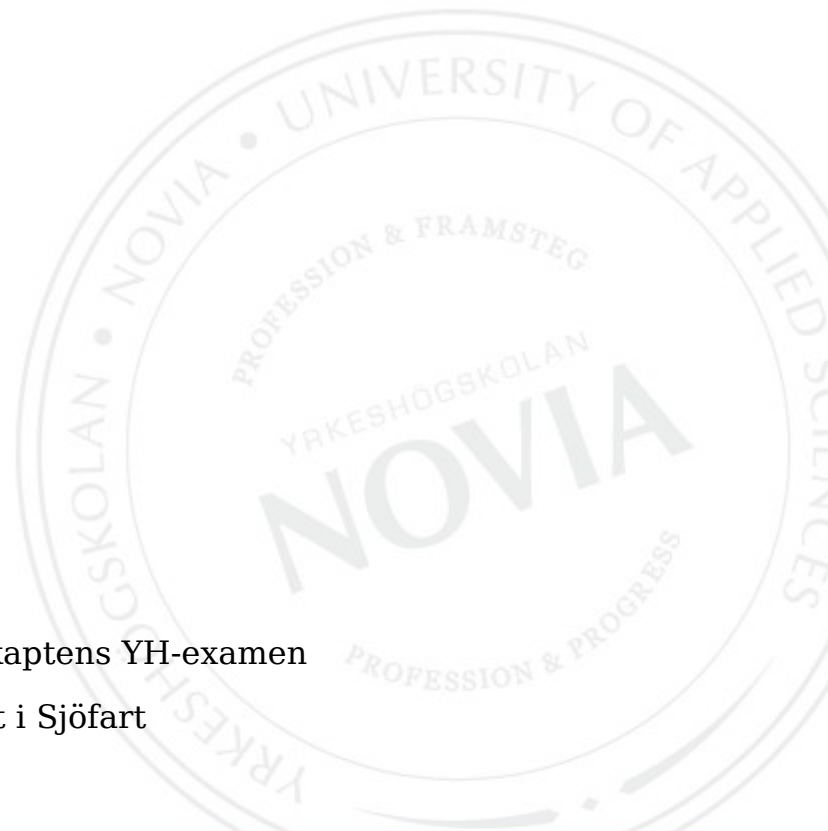


Kadettsystemet

Har kadettsystemet blivit nödvändigt i finsk sjöfart?

Justus Berg

Examensarbete för Sjökapstens YH-examen
Utbildningsprogrammet i Sjöfart
Åbo 2015



Abstrakt

EXAMENSARBETE

Författare: Justus Richard Berg

Utbildningsprogram och ort: YH-Sjökapten Åbo

Handledare: Leif-Christian Östergård

Titel: Har kadettsystemet blivit nödvändigt i finsk sjöfart

Datum 15.3.2015 Sidantal 42 Bilagor 14

Senaste åren har finska sjöfarten utvecklats på många vis. Två största av dessa förändringar har varit det så kallade "Blandbesättnings avtalet" och andra tonnages besättningsmodellen. Efter tecknandet av blandbesättningsavtalet har ett så kallat kadettsystem varit "på tapeten" eftersom vaktmans befattningar som är tillämpliga för finska sjöfarare vara på minskande. Generella uppfattningen om finska sjöfartens praktikmodell är att den är dålig, och finska redare är inte redo att anställa folk som inte haft vaktmans anställning till sitt befäl. I detta arbete strävar jag till att kartlägga kring möjligheterna att implementera ett kadettsystem i finsk sjöfart, och dess möjliga nödvändighet. Också strävar jag till att bevisa att praktiken ombord på finskflaggade fartyg inte är på en tillräckligt hög nivå.

Språk: Svenska Nyckelord: kadett praktik sjöfart vaktman styrman utbildning

Tiivistelmä

Opinnäytetyö

Kirjoittaja: Justus Richard Berg

Koulutusohjelma ja paikkakunta: YH-Sjökapten Turku

Ohjaaja: Leif-Christian Östergård

Otsikko: Har kadettsystemet blivit nödvändigt i finsk sjöfart

Päivämäärä 15.3.2015

Sivumäärä 42

Liitteet 14

Suomalainen merenkulku on kehittynyt monella tavalla viime vuosina. Suurimmat muutokset ovat olleet ”Sekamiehitys sopimus” ja tonnisto veromalli. Sekamiehitys sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen on nk. Kadettijärjestelmä ollut tapetilla koska suomalaisille merimiehille tarjolla olevat vahtimiehen töitten oletetaan vähenevän. Yleinen käsitys suomalaisesta merenkulun harjoittelujärjestelmästä on huono, ja suomalaiset laivanvarustajat eivät ole valmiita palkkaamaan henkilöä päällystöön ellei hän ole toiminut vahtimiehenä. Tässä työssä pyrin kartoittamaan mahdollisuuksia pystyttää kadettijärjestelmä suomalaisessa merenkulussa ja sen tarpeellisuutta. Pyrin myös todistamaan että työharjoittelu suomalaisilla aluksilla ei ole tarpeeksi hyvällä tasolla.

Kieli: Ruotsi Avainsanat: kadett praktik sjöfart vaktman styrman utbildning

Summary

Bachelors thesis

Author: Justus Richard Berg

Degree programme and place: YH-Sjökapten Åbo

Supervisor: Leif-Christian Östergård

Titel: Har kadettsystemet blivit nödvändigt i finsk sjöfart

Date 15.3.2015

Number of pages 42

Appendices 14

The Finnish seatrade have evolved in many ways the last years. Two of the biggest changes have been the so called "Mixed crew agreement" and tonnage taxation. After the mixed crew agreement was signed a cadet system has been in focus because the watchkeeping ratings work that is available for Finnish seafarers is thought to be diminishing. The general thought of the Finnish onboard practise model is that it's poor, and Finnish shipowners does not want to hire deck officers that have not had a contract as a deck rating. In this thesis I strive to explore the possibilities of implementing a cadet system into the Finnish seatrade, and the possible need for it. I also strive to prove that the Finnish onboard practise model is not on a high enough level.

Lanuage: Swedish
styrman utbildning

Key words: kadett praktik sjöfart vaktman

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	
1.1	Målsättning.....	
1.2	Problemformulering.....	
1.2.1	Antagna problemen.....	
1.3	Begränsning.....	
2	Hierarkin på däck ombord ett finskt handelsfartyg.....	
2.1	Praktikant.....	
2.2	Vaktman.....	
2.3	Matros.....	
2.4	Båtsman.....	
2.5	Styrman.....	
2.6	Överstyrman.....	
2.7	Kapten/Befälhavare.....	
3	Utbildning.....	
3.1	Sjökaptensutbildning i Finland.....	
3.1.1	Vaktmans utbildning.....	
3.1.2	Styrmansutbildning på yrkesskola:.....	
3.1.3	Sjökaptensutbildning:.....	
3.2	Ombord praktik.....	
3.2.1	Regler gällande praktik på finskflaggade fartyg.....	
3.2.2	Praktik kvarnen "HarjoitteluMylly".....	
4	Bakgrund, blandbesättnings avtalet.....	
5	Forskningen kortfattat.....	
6	Kadettsystemet.....	
6.1	Norska modellen för ombordpraktik.....	
6.1.1	No 1.....	
6.1.2	No 2.....	
6.1.3	No 3.....	
6.1.4	Hur Norska modellen fungerar i praktiken.....	
7	Enkäten för studeranden.....	
7.1	Enkätens uppbyggnad.....	
7.2	Resultat.....	
7.2.1	"Har du varit ombord på ett finskflaggat handelsfartyg i utlandstrafik som praktikant efter att du sökt ut vatkmansbrev?"	

7.2.2	"Upplever du att man får öva tillräckligt på styrmansuppgifter som praktikant med vaktmansbrev?".....
7.2.3	"Vilkendera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter?".....
7.2.4	"Har du jobbat ombord på ett handelsfartyg?".....
7.2.5	"Om du inte jobbat på ett handelsfartyg. Kommer du att fortsätta till sjöss ifall du inte får ett jobb i utlandstrafik inom nästa fem(5) år?".....
7.2.6	"Kommer du att fortsätta till att sträva till befäl ifall du inte får ett jobb i befälposition ombord på ett fartyg i utlandstrafik inom fem(5) år efter examen?".....
7.2.7	Fritt ord.....
8	Enkäten för aktiva däckbefälet.....
8.1	Enkätens uppbyggnad.....
8.2	Resultat.....
8.2.1	Är du fartygets praktikansvarig?.....
8.2.2	Upplever du att en praktikant med vaktmansbrev får öva på styrmansuppgifter i tillräcklig grad ombord på ert fartyg?.....
8.2.3	Upplever du att praktikens kvalitet är tillräckligt bra under finskt flagg?.....
8.2.4	Skulle du anställa en styrman ombord som aldrig jobbat ombord på ett fartyg, endast praktiserat?.....
8.2.5	Vilkendera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter?.....
8.2.6	Vilkendera upplever du att ha fått bättre färdigheter för styrmans uppgifter när färdig från skolan?.....
8.2.7	Har ni blandbesättning på ert fartyg?.....
8.2.8	Fritt ord.....
9	Intervjuer.....
10	Sammanfattning av samlat data.....
10.1	Aktiva däckbefälet.....
10.2	Studeranden.....
10.3	Rederier.....
10.4	Första antagna problemet kan anses sann.....
10.5	Andra antagna problemet förblev öppen.....
10.6	Styrmanspraktik antogs lära mera styrmansuppgifter än vaktmansarbete.....
10.7	Ett jobb på däck anses vara bättre merit för ett styrmansjobb än bara praktik.....
10.8	Man kan anta ett bortfall av ny arbetskraft.....

11	Egna förslag.....	
11.1	Utbildning, skolornas andel.....	
11.1.1	Matrosutbildning på yrkesskola, modell från Norge.....	
11.1.2	Förberedande inför praktik.....	
11.2	Kadettsystemet/modellen.....	
11.2.1	Förslagna modellen, kadetter.....	
11.3	"Däckstyrmän".....	
11.4	Egna förslagen kortfattat.....	
12	Förslag på fortsatt forskning.....	
12.1	Utbildning.....	
12.1.1	Matrosutbildning.....	
12.1.2	Styrmansutbildning.....	
12.1.3	Befälsutbildning generellt.....	
12.2	Praktik.....	
12.2.1	Kadettmodellen.....	
12.2.2	Skolans andel.....	
12.3	Organiserande av olika praktikant/kadett/däckstyrmans befattningar.....	
	Källor.....	
	Bilagor.....	
	Bilaga 1, Sammanfattning av antal fartyg under finsk flagg.....	
	Bilaga 2, AMMATTITAITOISEN ALUSHENKILÖKUNNAN TURVAAMINEN SUOMALAISILLA LASTIALUKSILLA.....	
	Bilaga 3, TRAFI/23173/03.04.01.00/2012.....	
	Bilaga 4. Praktikavtal.....	
	Bilaga 5. Enkäten för studerande på svenska.....	
	Bilaga 6. Enkäten för studerande på finska.....	
	Bilaga 7. Enkäten för studerande på engelska.....	
	Bilaga 8. Enkät om praktik för däckbefälet ombord på fartyget. /// Kylesylomake työharjoittelusta laivan kansipäällystölle.....	
	Bilaga 9. Svar på intervjufrågor av ett skeppsrederis representant.....	
	Bilaga 10. Intervju med ett Finländskt skeppsrederis representanter.	
	Bilaga 11. Svar på intervjufrågor från Godby Shipping.....	
	Bilaga 12. Intervju med en personalchef.....	
	Bilaga 13. Svar på intervjufrågor från en befälhavare på ett finländskt fartyg.....	
	Bilaga 14. Intervju med en norsk sjökaptensstuderande.....	

1 Inledning

Iden för ämnet som examensarbete fick jag delvis via såkallade kaffebords diskussioner, delvis från praktikanter ombord på fartyget där jag jobbat, och delvis från ett examensarbete om avtalet "AMMATTITAITOISEN ALUSHENKILÖKUNNAN TURVAAMINEN SUOMALAISILLA LASTIALUKSILLA", direkt översatt skulle detta avtal heta SÄKERSTÄLLANDE AV YRKESKUNNIG ARBETSKRAFT PÅ FINSKA LASTFARTYG. Generella bilden man får om arbetssituationen för unga sjöfarare är att det är ökande svårt att hitta jobb som vaktman ombord på finskflaggade fartyg. En del av svårigheterna kan förklaras med dålig marknads situation, men ändå har antalet finskflaggade handelsfartyg ökat i förhållande till ressessionen 2008 (se bilaga 1). Också har vaktmans befattningarna ökat under finskt flagg i gemförelse till år 2008.

1.1 Målsättning

I denna undersökning strävar jag till att ta reda på om dessa kaffebordsdiskussioner är sanna. Och om ett såkallat kadettsystem skulle kunna lösa problemen kring ämnet. Också har det varit meningen att kartlägga problemen kring praktik i nuläget.

1.2 Problemformulering

1.2.1 Antagna problemen

Tidigare har det varit vanligt att en studerande som sökt ut vaktmans behörighetsbrev jobbat som vaktman under praktik- och lediga perioder. Man fick alltså två nyttor av detta, man fick lön och man fick praktik. En utbildad vaktman kan ännu söka jobb som vaktman på finskflaggade fartyg. Utgående från dom såkallade

kaffebordsdiskussionerna får man uppfattningen att vaktmans befattningarna är i allt större utsträckning ockuperade av billig arbetskraft. Och att jobbmöjligheterna har minskat på grund av detta. Enligt statistik verkar detta inte ändå vara hela sanningen, eftersom pensionsbetalningar från vaktmän till Sjömanspensionskassan ökar och minskar nästan direkt i förhållande till mängden fartyg under finskt flagg. Vad är problemet och vad beror det på?

Första antagna problemet uppstår i frågan om motivation. Kommer unga människor att vara intresserade av att studera sjöfart också i framtiden? ifall man måste studera och praktisera i 3 år (gymnasialstadiet) och eller 4,5 år (högskola). När första gången man har möjlighet att jobba inom branschen är då man sökt ut vaktstyrmansbrevet. Kommer det alltså att vara lönsamt i framtiden för en ung person att studera till däckbefäl? Om man inte har möjlighet att jobba inom branschen före man sökt ut vaktstyrmansbrev.

Andra antagna problemet uppstår i redarnas nackdel. Tidigare kunde en redare ta samma praktikant ombord många gånger och på detta vis utbilda och binda en kommande sjöfarare till sitt bolag som framtida arbetskraft. Nu är detta inte längre möjligt p.g.a. Praktik Kvarnen som delar ut och kordinerar praktikplatser på finska fartyg. Redare som driver verksamhet inom fraktmarknaden endast med fartyg som har blandbesättning kan inte längre binda framtida befäl till sitt bolag genom att anställa folk som vaktmän. Också antas såkallade juniorstyrmans befattningar vara på minskande. Vid fallet att ett rederi inte anställer vaktmän eller juniorstyrmän måste rederiet söka sin arbetskraft utanför ifrån bolaget. Eftersom det är lagligt möjligt att alla finska rederier kan gå för blandbesättningsmodellen, kan teoretiskt sätt "finska" vaktmans befattningar minska till en sådan nivå att även tillgängligt befäl minskar till en ohållbar nivå, är detta ett framtida problem?

1.3 Begränsning

Undersökningen begränsas till att gälla finskflaggade fartyg över 500BRT i utlandstrafik samt. rederier som är verksamma inom sjöfarten med finskflaggade fartyg. Undersökningen begränsas ytterligare att gälla befäls praktikanter, vaktmans befattningar och styrmans befattningar d.v.s. lägsta däcksmanskap och befattningar där man kan få praktik för däckbefälsbrev inom finska handelsflottan. Där utöver begränsas undersökningen att gälla däckbefäls studeranden på andra året som börjat sina studier efter våren 2010. Dessa begränsningar har vissa undantag (se punkt 7.2.7 och 8.2.8).

Att begränsa undersökningen att gälla endast finskflaggade fartyg är naturligt när man talar om finsk sjöfart. Även om finska rederier äger fartyg under andra flagg är det mera ett undantag än regel att finska studeranden skaffar sin praktik under andra flagg än Finskt.

Begränsningen gällande vaktmans befattningar och befäls befattningar på fartygen motiveras med att det är där som studeranden skaffar sin praktik. Alla sjömansskolor i Finland utbildar inte längre såkallade äldre däcksmän (matroser och båtsmän). Alltså är det ovanligt att styrmans- och kapten studeranden jobbar inom dessa befattningar ombord.

Begränsningen gällande studeranden på andra året som börjat sina studier efter våren 2010, motiveras med att det såkallade blandbesättningsavtalet är undertecknat hösten 2009. Alltså fanns inte problemställningen i beskrivna formen före hösten 2009.

2 Hierarkin på däck ombord ett finskt handelsfartyg

En kort beskrivning av hierarki uppbyggnaden på ett finskt handelsfartyg.

2.1 Praktikant

En praktikant är en arbetande som inte hör till fartygets egentliga besättning. Praktikantens uppgifter varierar mycket beroende på personens egna färdigheter och läsår. Vanligaste är att man börjar som "lägsta" på däck under lättmatrosen och lär sig hans/hennes uppgifter. Tanken är att man tilldelas svårare uppgifter vart efter man lär sig till personen i fråga kan fungera själv utan handledning.

2.2 Vaktman

En vaktman är så kallade lägsta i rang på finska fartyg (kallades förut till lättmatros). Han/hon jobbar på däck eller i maskin med underhållsuppgifter, och på kommandobryggan som utkik. Med andra ord kan man kalla personen för en allmän hjälpreda. Eller kanske också en som kan grunderna men har inte så mycket erfarenhet. Behörighetskraven för en vaktman undertill:

Vaktman däck:

- *"utbildning till vaktman i däckavdelningen (STCW A-II/4)*
- *2 månader godkänd handledd praktik i däckavdelningen på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart**

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

** Den handledda praktiken kan fullgöras på ett skolfartyg med en bruttodräktighet under 500." (Trafiksäkerhetsverket)*

Vaktman i allmän tjänst (funktionerar deltid i maskin vid behov):

- *"vaktmansutbildning (STCW A-II/4 och III/4)*

- *sammanlagt 4 månader handledd praktik: 2 månader sjötjänstgöring i däcksavdelningen på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart** och 2 månader i maskinavdelningen på ett fartyg med en maskineffekt av minst 750 kW." (Trafiksäkerhetsverket)*

2.3 Matros

Matrosen är en erfaren däcksmän. En matros är specialiserad inom däck underhåll. Man kan också definiera matrosen som båtsmans högra hand. Behörighetskraven för en matros undertill:

- *"behörighetsbrev för vaktman eller för vaktman, däck och matrosutbildning (STCW A-II/5) samt 12 månader sjötjänstgöring i däcksavdelningen på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 eller*
- *behörighetsbrev för vaktman eller för vaktman, däck och matrosutbildning fullgjord i form av en fristående examen och 18 månaders sjötjänstgöring i däcksavdelningen på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500, fullgjord efter den sjötjänstgöring som krävs för behörighetsbrevet för vaktman eller vaktman, däck." (Trafiksäkerhetsverket)*

2.4 Båtsman

Mest erfarna av däckmanskaper. Klassas till ett så kallat underbefäl. Planerar däckmanskapets arbetsuppgifter i samarbete med överstyrmannan. Dirigerar och granskar praktiska arbetet på däck och rapporterar vidare till befälet. En med ingående kunskap och erfarenhet om däckunderhåll. Kraven för båtsmansbehörighet undertill:

- *" behörighetsbrev för matros (finländskt, behöver ej vara för allmän tjänst)*
- *matrosutbildning (STCW A-II/5) eller fristående examen*
- *18 månader sjötjänstgöring i däcksavdelningen på ett handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500,*

fullgjord efter den tjänstgöring som krävs för behörighetsbrevet för matros." (Trafiksäkerhetsverket)

2.5 Styrman

Är en professionell navigatör med grundläggande kunskaper inom navigation, säkerhet och lasthantering på fartyg. Till huvud uppgifter är att köra sjövak, alltså att köra fartyget på öppet hav. Har också om säkerhetsgranskningar och testning av bryggutrustning med mera. Styrman hör till däckbefälet. Även om han teoretiskt sätt är förman till däckmanskap är han inte inblandad i däckunderhåll. Om man gemför till land yrken är han på sätt och vis befälhavarens sekreterare. Behörighetskrav för styrman:

- *"vaktstyrmansutbildning (STCW A-II/1)*
- *sjötjänstgöring enligt följande:*
 1. *minst 12 månader handledd praktik på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart eller*
 2. *minst 36 månader i däckavdelningen på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart."*

(Trafiksäkerhetsverket)

2.6 Överstyrman

Näst högst i rang efter kapten. Utbildad sjökaptan. Teoretiskt sätt är överstyrman en kapten med mindre erfarenhet. Till huvud uppgifter hör sjövak, däckunderhålls planering i samarbete med båtsman, lastplanering och lastövervakning. Överstyrman har ingående kunskap inom navigation, säkerhet, lasthantering och administrativa uppgifter på fartyget. Behörighetskraven undertill:

- *"sjökaptansutbildning (STCW A-II/2)*

- *vaktstyrmansbrev (STCW II/1)*
- *12 månader (360 dagar) sjötjänstgöring som styrman på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart."*

(Trafiksäkerhetsverket)

2.7 Kapten/Befälhavare

En befälhavare (också kallad till kapten) är högsta i rang ombord. Han/hon är rederiets representant på fartyget och har ultimata ansvaret om fartyget. Befälhavarens uppgift är mest administrativ. Det är befälhavarens uppgift att se till att flaggstatens lag uppföljs, rederiets intressen uppfylls, och inte minst ansvarar han/hon för besättningens och möjliga passagerares säkerhet. Hans dagsrutin varierar mycket beroende på fartyg. Allt mellan sjövakt och kontorsarbete. Behörighetskraven undertill:

- *"sjökaptensutbildning (STCW A-II/2)*
- *vaktstyrmansbrev (STCW A-II/1)*
- *sjötjänstgöring på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500:*
- *36 månader (1 080 dagar) som styrman eller*
- *24 månader (720 dagar) som styrman, varav minst 12 månader (360 dagar) som överstyrman."*

(Trafiksäkerhetsverket)

3 Utbildning

En kort beskrivning av navigatörs utbildningen i Finland.

3.1 Sjökapensutbildning i Finland

Om man vill studera till styrman eller sjökaptens i Finland kan man gå två vägar. Man kan studera rakt till styrman på yrkesskola och sedan fortsätta till sjökaptens i yrkeshögskola. Andra möjligheten är att studera i gymnasium eller i en annan yrkesskola och sedan fortsätta till sjökaptens på högskola.

3.1.1 Vaktmans utbildning

Alla som utbildar sig till sjöfarare i Finland blir först vaktmän. I styrmansutbildning är vaktmans utbildningen i praktiken första läsåret. Man kan alltså säga att alla styrmän har varit vaktmän.

3.1.2 Styrmansutbildning på yrkesskola:

Man kan välja att studera till styrman i yrkesskola som omfattar 120 studieveckor (ca. 3 läsår), varav 12 månader är ombordpraktik. *(AXXEL)*

Efter att man avlagt en examen för styrman, kan man anhålla om ett styrmans behörighetsbrev från ansvarig myndighet. I Finland är ansvariga myndigheten Trafiksäkerhetsverket "TraFi".

3.1.3 Sjökapensutbildning:

För att ha möjlighet att studera till sjökaptens i Finland skall man ha avlagt en examen på en yrkesskola eller ett gymnasium. Sjökapensutbildningen i Finland är en yrkeshögskoleutbildning omfattande 270 studiepoäng (4,5 läsår). *(Novia)* Sjökapensutbildningen omfattar ca 3 år styrmansstudier och 1,5 år sjökaptensstudier. *(Aboa Mare)* Efter är man färdigt utbildad styrman, och kan uppgradera sin behörighet vart efter man jobbar tills man får sjökaptensbehörighet. *(Finlex. 166/2013)*

3.2 Ombord praktik

För att vara kvalificerad till en praktikplats på ett finskflaggat fartyg över 500BRT i internationell trafik, skall en studerande uppfylla följande krav.

- Han/hon skall ha en studieplats på en yrkesskola eller yrkeshögskola.
- Han/hon skall ha gått en såkallad "Basic Training". Basic Training omfattar Personal Survival Techniques and Personal Safety and Social Responsibilities, A VI/1-4, Basic Training in Fire Fighting, A-VI/1-2 Course in Elementary First Aid, A-VI/1-3, Security-related Training and Instructions for Seafarers with Designated Security Duties, A-VI/6-2.

D.v.s. Räddningskurs för sjöfarare, brandkurs för sjöfarare, första hjälp, och fartygsskydd för sjöfarare.

- Ha ett turist pass.
- Ha ett sjömanspass (krävs inte på alla fartyg).
- Ha ett sjömansläkarintyg.

Utbildningsanstalten skall försäkra sig om att eleven uppfyller dessa krav före han/hon godkänns för ombordpraktik.

När eleven har uppfyllt nämnda krav kan han/hon ansöka om praktikplats på ett fartyg över 500 BRT i utlandstrafik. När eleven går ombord på fartyget skall nämnda dokument och intyg på utbildning presenteras till ansvarig person på fartyget. Utöver detta skall eleven göra ett kontrakt med praktikansvarig och rederiet om praktik, **se bilaga 4**. (*Aboa Mare, On board training information*)

Under praktiken skall en praktikant uppfölja en "praktikbok" med fartygets praktikhandledare. Praktikboken är till för att uppfölja att praktikanten lär dom saker som definieras i utbildningsprogrammet under sina ombordpraktiker.

3.2.1 Regler gällande praktik på finskflaggade fartyg

En praktikant är inte i ett arbetsförhållande på arbetsplatsen där han/hon gör sin ombordpraktik. (*Finlex. 21.8.1998/630 Kapitel 3, 16§*) Så även om eleven gjort ett praktikavtal med rederiet, får han/hon inte lön för sin ombordtid ifall inte annat avtalas.

Ett fartyg där man kan få godkänd praktik är över 500 BRT och i utlandstrafik. Undantagen till denna regel är nämnda i Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse 2920/03.04.0.01/2013 punkt 2.

3.2.2 Praktik kvarnen "HarjoitteluMyly"

Rederierna i Finland r.f, och finska sjöfartsläroverk har i samarbete lagt upp en internet portal med uppgift att kordinera och dela ut jämt praktikplatser på finska fartyg. Alla praktikplatser till sjöss i rederier som hör till Rederierna i Finland delas ut via Praktik Kvarnen. En studerande kan skriva sig in på internetportalen för att anmäla sitt intresse till en praktikplats, och tidpunkten för när han/hon är tillgänglig. Praktik kvarnen kom till (*Aboa Mare*) (*Rederierna i Finland*)

Värt att nämna är att Prakti Kvarnen planeras bli en egen förening under året 2015.

4 Blandbesättnings avtalet

Hösten 2009 undertecknade Rederierna i Finland, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Sjömansunion och Finlands Maskinbefälsförbund ett avtal med officiella finska namnet "AMMATTITAITOISEN ALUSHENKILÖKUNNAN TURVAAMINEN SUOMALAISILLA LASTIALUKSILLA". Översatt till svenska skulle avtalet heta "Försäkran om tillgänglighet av arbetskunig personal på finska lastfartyg". I denna undersökning refereras detta avtal till "Bland besättnings avtalet".

Blandbesättnings avtalet tillåter att en redare med fartyg under finskt flagg kan förhandla om att få anställa 1/3 av besättningen från länder utanför Europeiska Unionen. Redaren får alltså anställa en del av besättningen med sämre anställnings villkor än en finsk sjöman skulle få. Med andra ord, 1/3 av besättningen får vara billig arbetskraft. (*Bilaga 2*)

5 Forskningen kortfattat

Huvudsakliga forskningen kring ämnet utfördes på två olika vis delat i tre grupper. Första gruppen var sjöfartstuderandena. Andra gruppen var nu aktiva däckbefälet under finskt flagg. Tredje gruppen var redarna.

Sjöfartsstuderandenas motivation studerades genom en internet enkät på Google Drive. Likaså aktiva däckbefälets åsikter frågades genom en enkät på Google. Redarnas åsikter frågades genom intervjuer som utfördes på rederikontorena, två rederier valde svara på frågorna via e-post p.g.a. avstånd. Enkät svaren samlades in anonymt och det bjöds på anonymitet också åt rederierna. Tre(3) rederier valde anonymitet.

Referensmaterial om hur ett kadettsystem kan se ut begärdes från både Norge och Danmark. Ett e-post om begäran om referensmaterial skickades till en skola och ett befälsförbund per land. Norska modellen valdes som referens p.g.a. materialets kvalité. Att redovisa för Danska modellen skulle ha krävt ingående studie i lag och utbildning i Danmark. Medan Norska befälsförbundet "Norsk Sjøofficersforbund" gav en lättläst och tydlig beskrivning om Norsk ombordpraktik.

Ytterligare utfördes en intervju av en norsk sjökaptensstuderande på Nordisk Navigatørkongress i Göteborg, vecka 5 år 2015. Detta för att få en beskrivning om hur det går till i praktiken i Norge. Också önskade jag höra Norska studerandenas egna åsikter om sin ombordpraktik.

Meningen med referensmaterialet från Norge var att kunna göra egna förslag om ändringar i Finska modellen i slutet av forskningen. Tanken kan beskrivas som följande:

- Man behöver inte hitta på allt själv om någon annan gör redan något liknande. Lär av andra.

6 Kadettsystemet

Ett kadettsystem är en modell för ombordpraktik där befälspraktikanter mönstras ombord som kadetter. Alltså jobbar han/hon som styrmanspraktikant ombord och får lön. Som en kadett riktar sig praktikanten till sitt kommande yrkes uppgifter istället för att vara anställd i däckmanskabet.

6.1 Norska modellen för ombordpraktik

Efter utbildning och ombordpraktik 12 månader i Norska modellen får man söka ut ett så kallat "Deck Officer Class 3" behörighetsbrev (vaktstyrmans brev). Efter detta är det bara frågan om erfarenhet för att få söka ut Sjökapitensbrev. Lättare sagt, man får högre brev vart efter man seglar.

Det finns tre olika sätt att skaffa styrmansbrev i Norge.

1. Utan tidigare yrkesutbildning som däcksmän eller fiskare.
2. Med tidigare yrkesutbildning som däcksmän eller fiskare.
3. 36 månader godkända sjödagar ombord på ett fartyg.

Vilken väg eleven väljer beror på eleven själv.

6.1.1 No 1

Grundskolan i Norge är 10 år. Efter det kan en studerande välja att studera i ett gymnasium. Efter det kan studerande välja att studera nautiska ämnen på en högskola.

Högskoleutbildningen är ca 3 år (180 studiepoäng), och räknas som en yrkeshögskoleutbildning. När eleven avlagt examen kan han/hon välja att segla som kadett eller fortsätta sina studier på universitet.

Efter att eleven studerat färdigt på högskolan bör han/hon avlägga 12 månader ombordpraktik enligt reglerna i STCW för att få söka ut styrmansbrev. Denna praktik måste vara en del av ett godkänt utbildningsprogram. Eleven måste ha med sig ombord en praktikkbok för däckkadetter. Godkänd praktik måste dokumenteras i praktikkboken och därpå behövs ett intyg på praktik från rederiets praktikansvariga. Elever får göra sina praktiker under lediga perioder från skolan osv. Men åtminstone fyra(4) av totalt 12 månader måste avläggas före examen från högskolan. Denna praktik avläggs som kadett. Med andra ord, man är anställd ombord på ett fartyg under praktiken.

6.1.2 No 2

En studerande kan också välja att studera till ett yrke på en yrkesskola. Själva skolan är två(2) år, och efter det bör eleven avlägga två(2) år ombordpraktik som matros/motorman/fiskar elev. Efter två års praktik gör eleven ett yrkesprov, ett godkänt prov ger ett yrkesbrev. Yrkesbrevet tillåter personen i fråga att jobba inom yrket.

Efter yrkesexamen kan personen i fråga jobba inom yrket eller söka in på högskola. Vid fallet att personen forstatter studera på högskola bör han/hon avlägga samma examen som en person som studerat i gymnasiet.

Praktikkraven för en som studerat på yrkesskola är sex(6) månader som däck kadett. Varav åtminstone fyra(4) månader bör avläggas före examen.

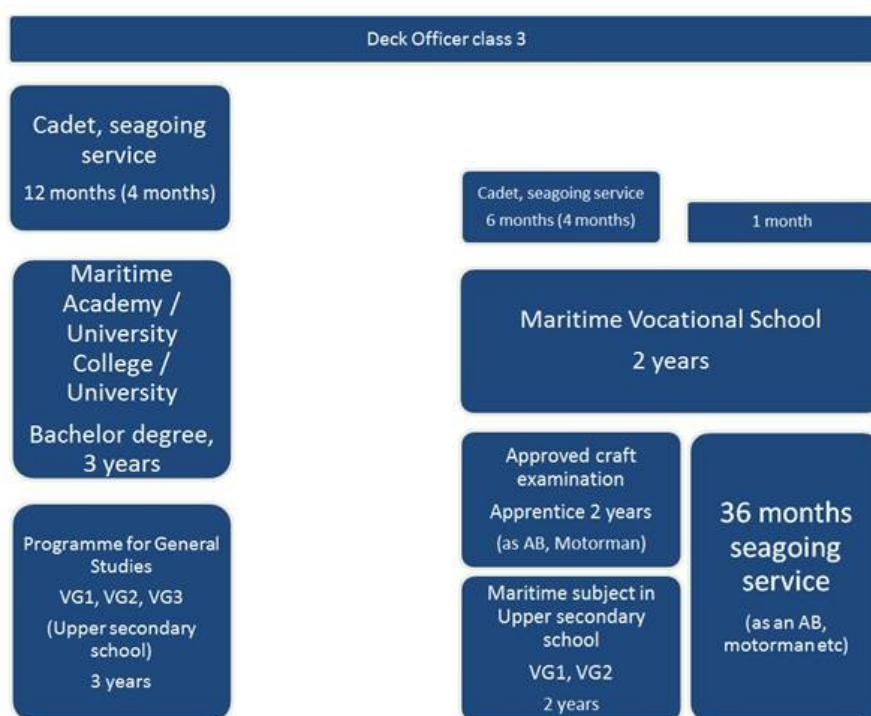
En som studerat yrkesskolevägen kan inte fortsätta sina studier på ett universitet. Eftersom gymnasiet är ett krav för universitetsstudier (undantag finns).

6.1.3 No 3

Om en elev har avlagt en yrkesexamen till matros/motorman/fiskare och jobbat inom yrket är kraven följande.

Minst tre år sjöjänst eller med andra ord 36 månader ombordtid på ett fartyg som trafikerar enligt norska bestämmelser utanför "trade area 3" eller längre. Fartyget skall vara minst 15 meter lång. Och minst 6 månader av 36 skall utföras under övervakning av ett kompetent befäl. Eleven skall utvärderas efter teoretiska studier under en period av minst en månad. Utvärderingen skall ske av en godkänd utvärderare. Vid detta fall behövs ingen praktikbok. (e-post. Løfgren)

Bild 1. I bilden illustreras Norska utbildningsmodellen



6.1.4 Hur Norska modellen fungerar i praktiken

Norska studerande får söka in till högskola med inriktning navigation utan krav på avtal med ett rederi. Alltså detta är helt som i Finland. Under studierna har eleven möjlighet att jobba som kadett ombord på fartyg. Avtalet som eleven gör med rederiet är ett vanligt arbetsavtal, alltså behövs inget skilt avtal om praktik. När eleven avslutar sitt arbetsavtal skall han/hon begära om ett intyg om praktik från rederiet.

Efter examen seglar eleven som kadett oftast i ett vanligt 1/1 bytessystem. Alltså en dag ombord tillåter till en dag ledigt. Eleven seglar på detta vis tills han/hon har praktiken full.

När eleven har examen, praktikboken ifylld och tillräckligt många dagar praktik, presenteras praktikintygen, praktikboken och betyget från skolan till myndigheterna vid ansökan av "Styrmansbrev klass 3" alltså motsvarigheten till Finska vaktstyrmansbrev.

Intervjuade studerande upplevde att detta fungerar bra. Även om personen ville anmärkka att han gillade svenska modellen mera, p.g.a att man kan söka ut sitt styrmansbrev direkt man är färdig från skolan. (*Intervju, Jakobsen*)

7 Enkäten för studeranden

Enkäten delades ut via e-post till Ålands Sjömansskola, Högskolan på Åland, Kymenlaakson Ammattikorkeakoulu, Satakunnan Ammattikorkeakoulu, Aboa Mare. I telefon och och e-post begärdes enkäten skickas vidare till kaptens- samt. styrmansstuderanden (yrkeskola och högskola).

7.1 Enkätens uppbyggnad

Första frågorna i enkäten var för att dela upp eleverna i grupper enligt begränsningen. Enkäten var uppdelad i tre olika sidor. Svarande som inte var i målgruppen kunde inte svara på resten av frågorna. Detta för att få svar endast av målgruppen. Modell på enkäterna som bilagor.

På första sidan av enkäten frågades det om när studeranden hade börjat sina studier, och vilken inriktning han/hon hade. Svarsmöjligheterna på inriktningen var "Däck" och "Maskin". Om man svarade "Maskin" kom man inte framåt i enkäten. På andra sidan frågades det om man hade behörighetsbrev som tillåter till arbete på ett handelsfartyg i utlandstrafik. Svarsmöjligheterna var "Ja" och "Nej". Om man svarade "Nej" kom man inte framåt i enkäten. Svaren på tredje sidan var enligt modellen "mångval", alltså kunde man välja en eller flera av svarsalternativen.

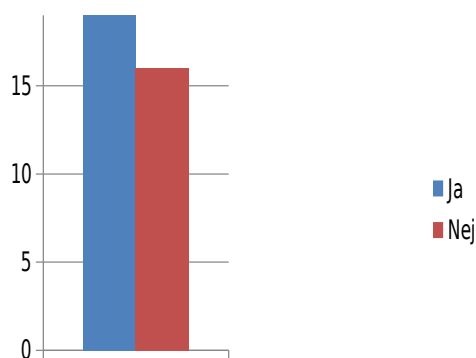
Enkäten delades ut som tre olika enkäter enligt språk. Språken var svenska, finska, engelska. Detta på grund av att personen som svarade på enkäten skulle ha lättare att läsa och förstå frågorna, istället om samma sak skulle frågas på tre olika språk i en enkät. Under en del av frågor fanns en förklaring till vad som frågades efter, detta för att göra enkäten ännu tydligare. Vid sista frågan hade endast svenskspråkiga studeranden möjlighet att svara "vet inte". Detta på grund av ett mänskligt misstag. Men eftersom frågan ändå har betydelse, och endast en svenskspråkig hade svarat "vet inte", har resultaten inte exkluderats.

7.2 Resultat

7.2.1 "Har du varit ombord på ett finskflaggat handelsfartyg i utlandstrafik som praktikant efter att du sökt ut vatkmansbrev?"

Denna fråga frågades för att få en blick av hur många av svaranden som varit på ren praktik efter att dom sökt ut behörighetsbrev. Alltså att ge enkäten trovärdighet genom att visa hur stor veta om frågorna svaranden kan antas ha.

Diagram 1



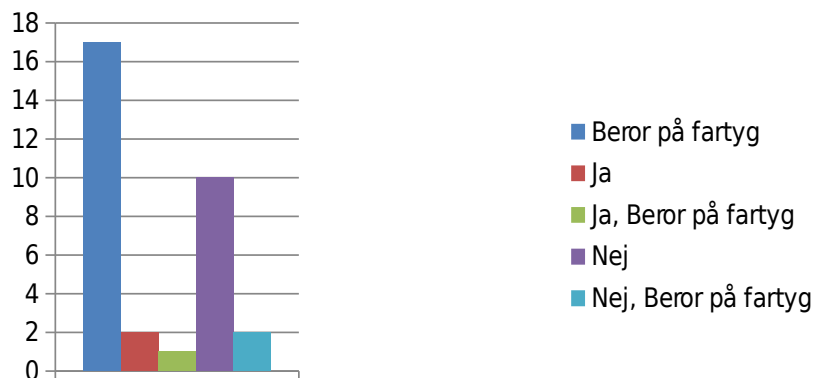
Har du varit ombord på ett finskflaggat handelsfartyg i utlandstrafik som praktikant efter att du sökt ut vatkmansbrev?

7.2.2 "Upplever du att man får öva tillräckligt på styrmansuppgifter som praktikant med vaktmansbrev?"

Svarsalternativen var "Ja", "Nej" och "Beror på fartyg". Man kunde också välja flera av svarsalternativen. Meningen med frågan var att

ta reda på om eleverna själv upplever att dom får tillräkligt bra styrmanspraktik. Resultaten var:

Diagram 2



Upplever du att man får öva tillräkligt på styrmansuppgifter som praktikant med vaktmansbrev?

Majoriteten svarade "Beror på fartyg". Man kan se detta på två vis. Åtminstone på en del av fartygen som bjuder på praktikplatser lär upp styrmanspraktikanter på ett tillfredställande vis. Andra argumentet är att styrmanspraktiken ombord på åtminstone en del av fartygen inte är tillräkligt bra. Åt vilket håll det lutar mer kan inte sägas utgående ifrån denna enkät.

Näst största gruppen var de som svarade "Nej". I denna grupp kan man inkludera de som svarade "Nej" och "Beror på fartyg". Alltså tio(10) upplevde att man inte får öva tillräkligt på styrmansuppgifter. Och två(2) var osäkra men det lutade mot "Nej".

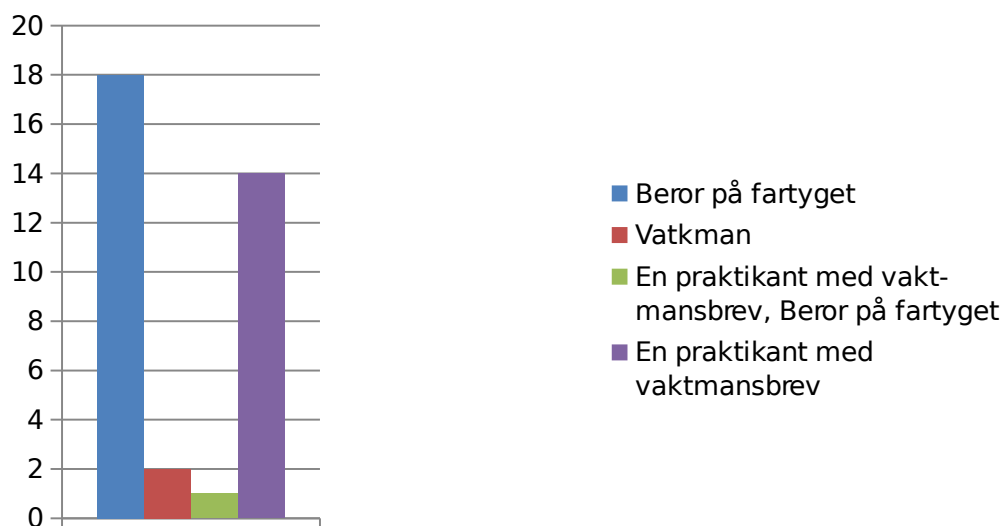
Två(2) svarade "Ja", och en(1) svarade "Ja" och "Beror på fartyg". Alltså tre stycken upplevde att man får öva på styrmansuppgifter i tillräklig grad på finska fartyg.

7.2.3 "Vilkendera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter?"

Denna fråga frågades p.g.a. att en tidigare anställning ofta ses som en merit när en person söker jobb. Också hör såkallad sjöväkt till vaktmannens uppgifter. Alltså har han/hon åtminstone en teoretisk möjlighet att följa med styrmansuppgifter när han/hon fungerar som utkik. Men har en som fungerat som vaktman fått öva

tillräkligt på styrmansuppgifter när personen söker jobb som styrman för första gången? Resultaten var:

Diagram 3



Vem dera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter?

Igen svarade majoriteten att det beror på fartyget. Och igen kan man se på svaren från två olika vinklar. Och förhållandet mellan fartygen kan inte tas ställning till.

Näst största gruppen med 14 svarande var av den åsikten att man fick öva mera styrmansuppgifter som ren praktikant. I denna grupp kan man inkludera en svarande som svarade både "En praktikant med vaktmansbrev" och "Beror på fartyget".

Två(2) svarande var av den åsikten att en vaktman ombord på ett fartyg får öva mera på styrmansuppgifter.

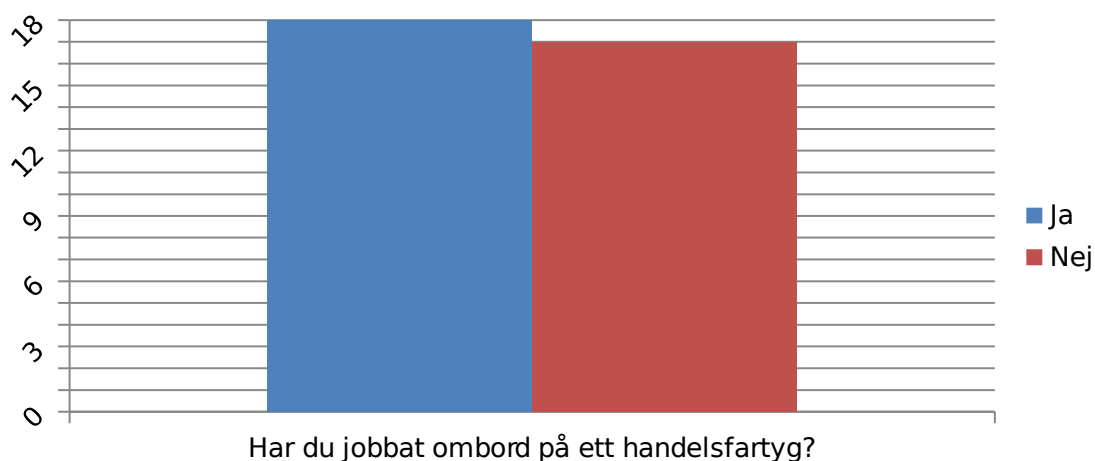
Man kan alltså på basis av svaren på frågan göra följande påståendet. Av dom som tog ställning enligt modellen "för eller emot". Var majoriteten av den åsikten att man får öva styrmansuppgifter mera som praktikant än som vaktman ombord.

7.2.4 "Har du jobbat ombord på ett handelsfartyg?"

Meningen med denna fråga var att få en bild av hurdan erfarenhet svaranden har. Detta för att ge läsaren en bild av hurdana personer som svarat på enkäten. Också hade frågan en mening att ge en blick av hur arbetssituationen ser ut för finska

sjöfartsstuderanden för tillfället. Ungefär hälften hade haft möjlighet att få lön från branschen.

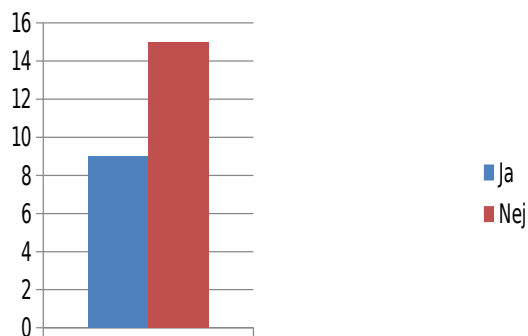
Diagram 4



7.2.5 "Om du inte jobbat på ett handelsfartyg. Kommer du att fortsätta till sjöss ifall du inte får ett jobb i utlandstrafik inom nästa fem(5) år?"

Meningen med denna fråga var att få en aning av om hurdant bortfall man kan anta ifall nutida sjöfartsstuderanden inte får jobb. Att fråga om fem år istället för tre eller fyra grundar sig på en variation av saker. Enligt utbildningsprogrammet för sjökaptten i Aboa Mare tar utbildningen 4,5 år. Och man kan inte förvänta sig att få ett jobb samma dag som man utexamineras. Därför valdes det att lämna en buffert. Andra orsaken var att även om man läser till styrman på yrkesskola som omfattar 3 år. Är det vanligt att man gör sin militärtjänstgöring efter yrkesskolexamen.

Diagram 5

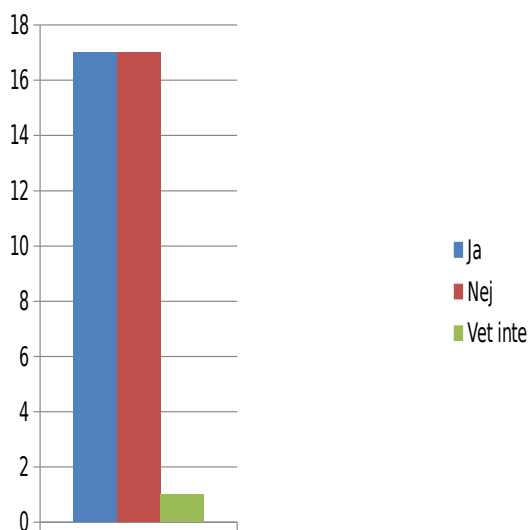


Om du inte jobbat på ett handelsfartyg. Kommer du att fortsätta till sjöss ifall du inte får ett jobb i utlandstrafik inom nästa fem(5) år?

7.2.6 "Kommer du att fortsätta till att sträva till befäl ifall du inte får ett jobb i befälposition ombord på ett fartyg i utlandstrafik inom fem(5) år efter examen?"

Denna fråga hade meningen att kartlägga möjligt bortfall av tillgängliga juniorstyrmän. Det valdes att fråga om tiden fem år p.g.a. att befälsbrev måste förnyas vart femte år. Om man inte har jobbat minst ett av dessa fem år som minst styrman, måste man gå om en del kurser i skolan för att få förnya sina befälsbrev.

Diagram 6



Kommer du att fortsätta till att sträva till befäl ifall du inte får ett jobb i befälposition ombord på ett fartyg i utlandstrafik inom fem(5) år efter examen?

Utgående från denna enkät kan man räkna med ett bortfall av hälften av ny arbetskraft av dem som inte får möjligheten att utvecklas till befäl.

7.2.7 Fritt ord

Sista delen i enkäten fick man svara med egna kommentarer. Fria orden på de språken som svarats och utan rättelser eller andra ändringar, översättning till svenska under varje svar. Börjar med svaren på svenska, sen finska, sen engelska. Ett svenskspråkigt svar som påpekade stavfel i enkäten har lämnats bort. Också ett finskspråkigt svar har lämnats bort eftersom svaret påpekade möjligt olagligt utnyttjande av praktikanter. Svaret gick vidare till förbundet, och visas inte i resultaten för att undvika dömande av ett bolag utan bevis. I fria ordet finns svar från även såna som börjat sina studier före 2009.

8.1.2015 16:11:06:

Låt oss på Åland gå genom SUI (Sverige) för praktik istället

10.1.2015 17:55:40

Jag tycker praktikkvarnen fungerar dåligt. Det är för liten framflrhållning när man skall ut på en båt under praktikperioden. Vet att de svenska SUI ger ut praktikplatser för hela praktikperioden så man vet i förväg och kan planera sitt privatliv med familj och barn på ett värtigt sätt. Detta tycker jag är uruselt i det finska systemet. Jag studerar på Åland.

20.1.2015 19:57:02

Massor! Gamla systemet tillbaka. Först sjömanskola 2 år och sen ut och segla. Sen styrman 2 år och med praktik ut Överstyrmansbrevet och sen tillbaka och gå Skepparn klar! Och innan det få staten att förstå att vi behöver vår egen handelsflotta! vi är utan fartyg

21.1.2015 17:52:40

Skaff cadettsystem

19.1.2015 12:04:13

Perämiesharjoittelu olisi erittäin hyvä vaihtoehto, sillä nyt saadessaan vahtiperämiehen kirjat, mennään ihan kylmiltä hommiin joita ei ole tullut harjoiteltua melkein lainkaan, vaan luotetaan siihen että olisi homma jotenkin hallussa perämiesopinnoista jotka lopetettiin jo yli vuosi siitä kun realistisesti voitaisiin kuvitella saavansa vahtiperämiehen kirjat.

Översättning:

Styrmanspraktik skulle kunna vara ett mycket bra alternativ, för nu när man får vaktmans brev, åker man bara kallt ut på jobb till uppgifter som man inte övat i praktiken alls, utan bara litar på att saken är på grej från styrmans studier som man avslutat över ett år tidigare än man kan realistiskt tänka sig få vaktstyrmans brev.

19.1.2015 13:27:35

Itse olen ns. vanhan tyylin skönäri. Eli olen ollut merikoulussa v.96 ja saanut sitä kautta matruusin ja myöhemmin perämiehen kirjan. Nyt seilaan aktiiviperämiehenä matkustajalaivalla ja näin ollen kysely ei ehkä suoraan minuun kohdistunutkaan, niin vastasin kuten se esim. meillä toimii. Olen merikapteeniopiskelija myös tällä hetkellä.

Översättning:

Jag är såkallad gamla stilens sjöman. Alltså började jag mina studier på sjömansskola år 96 och fått den vägen matros brev och senare styrmans brev. Nu seglar jag som aktiv styrman på ett passagerarfartyg och enkäten kanske inte berör direkt mig, så jag svarade hur det fungerar t.ex. hos oss. Jag studerar till sjökapten för tillfället.

19.1.2015 11:42:47

Due to the fact that University of Applied Sciences -level students in Finland have to spend their summer vacations (e.g. the time usually

used for summer job) working just like other ratings but without salary, personal economy is very hard to keep in balance. Thus a system of minimum salary cadet positions would be extremely good.

Översättning:

P.g.a. faktumet att högskolestuderanden i Finland måste spendera sina sommar ledigheter (tiden man vanligtvis skulle ha ett sommar jobb) jobbandes som vilken som helst vaktman men utan lön, personlig ekonomi är mycket svår att hålla i balans. För detta skulle ett system med minimilön kadett befattningar vara mycket bra.

8 Enkäten för aktiva däckbefälet

Enkäten delades ut till fartyg via befälsförbundets förtroendemän. Enkäten var tvåspråkig (svenska och finska).

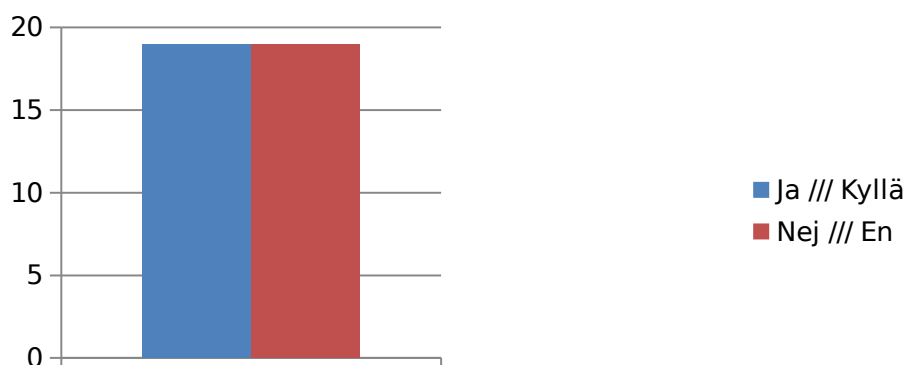
8.1 Enkätens uppbyggnad

Enkäten var uppbyggd som tvåsidig. Första sidan hade bara en fråga "Tar ni praktikanter ombord på fartyget där du jobbar?". Om man valde svarsalternativet "nej" kom man inte framåt i enkäten, utan svaret skickades direkt. Detta berodde på begränsningen.

8.2 Resultat

8.2.1 Är du fartygets praktikansvarig?

Diagram 7



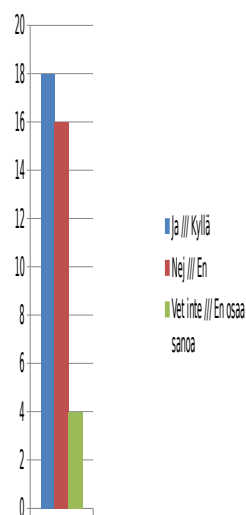
Är du fartygets praktikansvarig? /// Oletko laivan harjoitteluvastaava?

Detta frågades för att få veta hur många av svaranden hade direkt inverkan på praktiken ombord. Och hurdana personer som svarat på enkäten. Hälften av svaranden hade direkt möjlighet att inverka på praktikens kvalitet ombord på samtliga fartyg.

8.2.2 Upplever du att en praktikant med vaktmansbrev får öva på styrmansuppgifter i tillräcklig grad ombord på ert fartyg?

Med frågan strävades det att få veta om befälet själv var av den åsikten att dom lär sina praktikanter tillräckligt bra.

Diagram 8



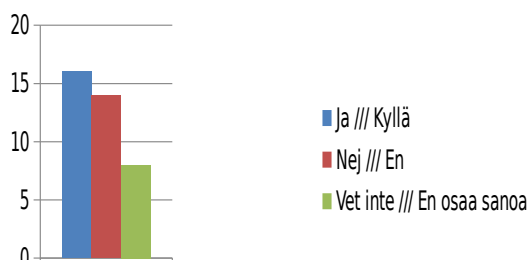
Upplever du att en praktikant med vaktmansbrev får öva på styrmansuppgifter i tillräcklig grad ombord på ert fartyg? /// Oletko sinä että harjoittelija jolla on vahtimiehenkirjat saa harjoitella perämiehen tehtäviä riittävästi teidän laivalla?

Majoriteten var av åsikten att praktikanterna får öva tillräckligt. Men man skall lägga märke till att här gäller endast två(2) personers marginal. Fyra(4) tog inte ställning för eller emot.

8.2.3 Upplever du att praktikens kvalité är tillräkligt bra under finskt flagg?

Med denna fråga strävades det efter åsikt om praktiken generellt under finskt flagg.

Diagram 9

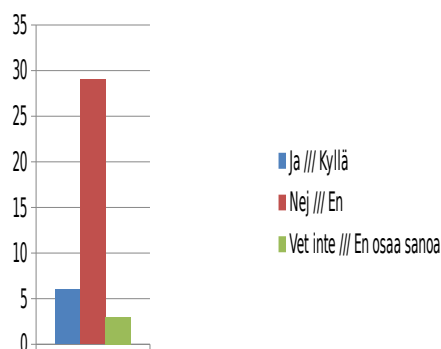


Upplever du att praktikens kvalite är tillräkligt bra under finskt flagg? /// Koetko että työharjoittelun taso on tarpeeksi hyvä suomen lipun alla?

Majoriteten var av åsikten att praktiken på finska båtar är tillräkligt bra. Igen var det bara en två(2) personers marginal. Skillnaden till förra frågan var att åtta(8) tog inte ställning för eller emot.

8.2.4 Skulle du anställa en styrman ombord som aldrig jobbat ombord på ett fartyg, endast praktiserat?

Diagram 10

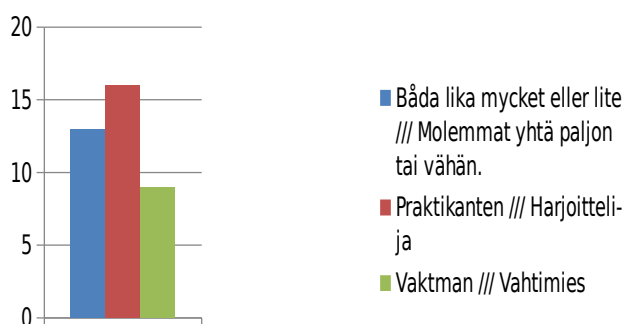


Skulle du anställa en styman ombord som aldrig jobbat ombord på ett fartyg, endast praktiserat? /// Palkkaisitko perämiehen joka ei koskaan ole työskennellyt laivalla, vain ollut harjoittelija?

I förra frågorna frågades det om praktiken generellt. Enligt problemställningen gäller frågan om det är lönsamt för unga att studera navigation, vid fallet att man inte har möjlighet att jobba som vaktman under praktikperioder. Även om praktiken sågs som tillräkligt bra. Sågs en person som inte jobbat i däckmanskapet som inkompetent till styrmansuppgifter.

8.2.5 Vilkendera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter?

Diagram 11



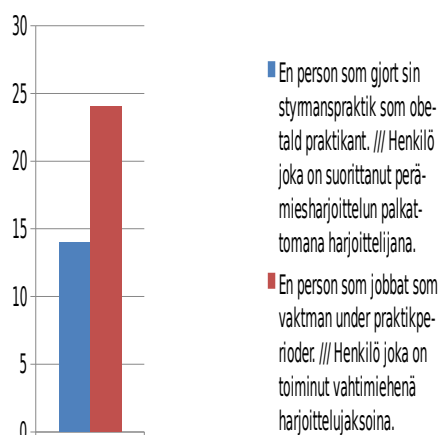
Vem dera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter? // Kumman koet saavan harjoitella enemmän perämiehentehtäviä?

Igen var frågan en uppföljare till förra. Även om majoriteten var av åsikten att en vaktmans anställning var en merit för styrmans anställning. Svarade majoriteten att praktikanten får öva mera styrmansuppgifter än vaktman ombord.

Näst största gruppen var de som inte tog ställning. Och minoriteten var av åsikten att vaktman ombord får öva mera än praktikanten.

8.2.6 Vilkendera upplever du att ha fått bättre färdigheter för styrmans uppgifter när färdig från skolan?

Diagram 12



Vem dera upplever du att ha fått bättre färdigheter för styrmans uppgifter när färdig från skolan? // Kumman koet saaneen paremmat valmiudet perämiehen tehtäviin kun vamiis koulusta?

I denna fråga gavs inte möjligheten att svara neutralt (vet inte/båda). Svaret på frågan kändes viktigt i förhållande till vad undersöks, med motivationen "vilket håll lutar

det". Enligt svaret var majoriteten av åsikten att en som jobbat som vaktman under praktikperioder hade bättre färdigheter för styrmansjobb än en som praktiserat.

8.2.7 Har ni blandbesättning på ert fartyg?

Diagram 13



Har ni blandbesättning på ert fartyg? /// Onko teidän laivassa sekamiehitys?

Detta frågades för att få en bättre bild av hur mycket blandbesättning inverkar på fria ordet.

8.2.8 Fritt ord

Fria orden på de språken som svarats och utan rättelser eller andra ändringar.

22.1.2015 15:39:45

Det är främst fast i personen själv. De som är intresserade frågar och vill öva köra på nattvakten då de är anställda som vaktman.

22.1.2015 13:57:52

Tällä hetkellä kantani on, että vahtimiehenä työskennellyt on todennäköisesti parempi ehdokas perämieheksi, mutta tulevaisuudessa ei valitettavasti taida olla vaihtoehtoja kadettijärjestelmälle.

Översättning:

För tillfället är min åsikt att en som jobbat med vaktmans vakans är förmodligen bättre kandidat till styrman, men i framtiden finns det troligen inget alternativ för ett kadettsystem.

22.1.2015 14:33:03

Harjoittelijaksi laivalle tulevilla pitäisi olla edes perusvalmiudet itsenäiseen hygieniaan ja hyviin käytöstapoihin. Aina välillä tulee harjoittelijoita jotka ei edes osaa pestä omia vaatteitaan eikä myöskään osaa esittäytää toivottaa hyvää huomenta jne.

Översättning:

De som kommer ombord som praktikanter borde kunna åtminstone grunderna till personlig hygien och bra beteende. Lite emellan kommer det praktikanter som inte ens kan byka sina egna kläder och inte heller kan presentera sig eller önska god morgon.

22.1.2015 15:32:55

Laivallamme olevat harjoittelijat eivät ole suoranaisesti perämiesharjoittelussa vaikka merikapteeninlinjalla opiskelisivatkin.

Översättning:

På vårt fartyg är praktikanter inte direkt på styrmanspraktik fast dom skulle studera på sjökaptenslinjen.

22.1.2015 15:48:02

Laivalla kaikki riippuu harjoittelijasta itsestään, kuinka hoitaa harjoittelunsa.

Översättning:

På fartyget beror allt på praktikanten själv, hur man sköter sin praktik.

23.1.2015 20:18:57

Kannatan tulevalle suomalaiselle kansipäällystölle ns. kadettimallia vaikka se saattaa syödä lopullisesti suomalaisen osaavan kansimiehistön tulevaisuudessa.

Översättning:

Jag stöder en sk. kadettmodellens praktik för kommande finskt däckbefäl även om det skulle slutligen äta upp finska kunniga däckmanskapet.

26.1.2015 8:31:02

Jäänmurto on spesiaali ala ja ei anna oikeaa kuvaa normaalista perämiehen työstä

Översättning:

Isbrytning är ett special område och ger inte rätt bild av normalt styrmans arbete.

26.1.2015 9:59:27

liikaa harjoittelijoita nykyisin laivalla. 1 kolmella osastolla ympäri vuoden vie motivaation tehokkaaseen opettamiseen.

Översättning:

För mycket praktikanter ombord på fartygen i nuläget. En på varje avdelning året runt för motivationen till effektivt läring.

31.1.2015 6:59:44

Olen seilannut myös ulkomaanlipun alla missä oli kadettijärjestelmä. Järjestelmä siellä toimi niin, että kadettiharjoittelija teki vain ja ainoastaan perämiehen töitä. Eli ajoi vahtia ja osallistui töijäykseen sekä satamissa teki perämiehen tehtäviä. Meillä tämän hetkiset harjoittelijat ovat päivisin täkillä tehden vahtimiehen töitä ja öisin brykällä toimien enemmän uutsiikkinä kuin perämiehenä. Tulevassa kadettijärjestelmässä siis kadettiharjoittelija tekisi vuoden (360pv) täysin vain perämiehen tehtäviä - näin ollen palkkaisin hänet sen jälkeen pikku perämieheksi. Tämän hetkisiä harjoittelijoita en palkkaisi perämieheksi suoraan koulusta, koska heidän harjoittelunsa on painottunut vahtimieheksi valmistumiseen.

Översättning:

Jag har seglat också under utländskt flagg var det fanns ett kadettsystem. Systemet där fungerade viset att kadettpraktikanten gjorde endast styrmansuppgifter. Alltså körde vakt och deltog i förtöjningar samt. i hamnarna gjorde personen styrmans uppgifter. Hos oss gör praktikanterna på dagen vaktmans arbeten och på natten fungerar dom mera som utkik än i styrmansuppgifter. I kommande kadettsystemet skulle alltså kadettpraktikanten göra ett år (360 dagar) endast styrmansuppgifter - vid detta fall skulle jag anställa personen som styrman. Dom som fungerar som praktikanter för tillfället skulle jag inte anställa som styrman rakt från skolan, eftersom deras praktik riktas till att bli färdig vaktman.

4.2.2015 10:41:35

Ihmettelen kuinka vähillä eväillä/opastuksella opiskelijoita koulun taholta laivoille lähetetään. Ihan perusasiat ovat kertomatta. Kyseessä ei kuitenkaan oo siisti sisätyö/toimistohomma. Joten jos vaikka käskisivät ottaa sen taskulampun ja puukon mukaan. Ihan alkajaisiksi.

Översättning:

Jag undrar över med hur liten introduktion skolorna skickar ut sina praktikanter till fartygen. Inte ens grunderna är berättade. Det är inte ändå frågan om ett snyggt inne/kontorsarbete. Så att om dom skulle beordra och ta med sig en ficklamppa och kniv. Till att börja med.

4.2.2015 15:44:22

Sekä että olisi hyvä. Ohjattu harjoittelija HYVÄSSÄ LAIVASSA jossa motivoitunut henkilökunta opettaa. Ja toiseksi vahtimiehen työ jossain työlaivassa ettei totuus unohtuisi.

Översättning:

Båda vore bra. Handlädd praktik PÅ ETT BRA FARTYG var en väl motiverad besättning lär. Och som andra ett jobb som vaktman på något arbetsfartyg så att inte sanningen glöms.

9 Intervjuer

Två intervjuer utfördes på rederikontorena. Två till svar på intervjufrågor samlades in via e-post, detta på grund av avstånd. Intervjuerna och svaren i helhet finns som bilagor i slutet av arbetet.

Intervjuer begärdes från totalt nio(9) rederier som är aktiva med fartyg under finskt flagg. Att få rederier att delta i undersökningen visade sig vara mycket svårt. Endast fem(5) rederier valde svara på begäran av intervju. Alla fem lovade en intervju eller att svara på frågorna via e-post. Även om rederierna först uttryckte sig vilja delta i undersökningen deltog i slutändan endast fyra(4) rederier, två(2) via e-post och två(2) med en intervju.

Enligt intervjuerna ställde sig två av rederierna för en kadettmodells praktik. Men andra rederiet pointerade klart att kadettmodellen skall vara av sådan form att rederiet har något att få ut av det. Att börja bjuda på avlönade praktikplatser bara för att man inte anställer finska vaktmän längre dög inte, rederiet rekommenderade en större helhet. De två rederier som ställde sig för var aktiva under finskt flagg med fartyg som var är bemannade med såkallade blandbesättningar.

Tredje rederiet ställde sig inte för en kadettmodells praktik på sina fartyg eftersom de har vaktmans befattningar öppna för finska arbetare på alla sina fartyg. Också sade rederiet ha ett sätt att flytta upp vaktmän till styrmän eftersom de anställer finska vaktmän.

Sari Törnros på Godby Shipping ställde sig varken för eller emot kadettmodellen. Men hon ville pointera ekonomiska pressen på rederiet. Också att det finns många öppna frågor kring ämnet. Man

kan anta svaret som att vidare forskning och studie kring ämnet önskas.

10 Sammanfattning av samlad data

En kort sammanfattning av insamlad data och hur situationen ser ut för tillfället.

10.1 Aktiva däckbefälet

Även om majoriteten var av åsikten att praktiken under finskt flagg var tillräckligt bra. Var befälet ändå av åsikten att en som haft anställning som vaktman var bättre alternativet vid val av styrman. Majoriteten av åsikten att en som endast praktiserat inte är kompetent styrman. Svaren kan tolkas vara milt i strid med varandra. Även om praktiken ses som tillräckligt bra, ses inte praktiken ge färdigheter till yrket man studerat.

"Jag har seglat också under utländskt flagg var det fanns ett kadettsystem. Systemet där fungerade viset att kadettpraktikanten gjorde endast styrmansuppgifter. Alltså körde vakt och deltog i förtöjningar samt. i hamnarna gjorde personen styrmans uppgifter. Hos oss gör praktikanterna på dagen vaktmans arbeten och på natten fungerar dom mera som utkik än i styrmansuppgifter. I kommande kadettsystemet skulle alltså kadettpraktikanten göra ett år (360 dagar) endast styrmansuppgifter - vid detta fall skulle jag anställa personen som styrman. Dom som fungerar som praktikanter för tillfället skulle jag inte anställa som styrman rakt från skolan, eftersom deras praktik riktas till att bli färdig vaktman." (Enkät svar, 31.1.2015) Se originalet under punkt 8.2.8

10.2 Studeranden

Studerandens åsikter verkar vara i linje med aktiva däckbefälet i en del frågor. Vad som skilde på studeranden och befälet var att

studeranden verkar se på praktiken mycket mer kritiskt. Majoriteten av däckbefälet var av åsikten att praktikanterna får öva styrmansuppgifter i tillräklig grad. Medan majoriteten av studeranden svarade på motsvariga frågan "Beror på fartyg" eller "Nej". Man kan göra antagelsen att studeranden ser inte praktiken som tillräkligt bra för ett jobb som styrman.

10.3 Rederier

Två av rederierna var aktiva inom finska handelsflottan med blandbesättningsfartyg. Båda hade noterat problemet med att om det inte finns vaktmans befattningar måste man blint lita på att praktiken gått bra. Eller bygga upp ett kadettsystem. Också hade problemet med försvinnande juniorstyrmans befattningar noterats. Alltså vill rederierna ha överstyrmän, och såna växer inte upp inom egna rederiet ifall det inte bjuds på juniorstyrmans jobb.

Ingen av rederierna lade sig direkt emot ett Kadettsystem. Men många frågor förblev öppna. Också var andra mer kritiska än andra. Alltså kvarstår tanken att rederierna måste få något ut ur en möjlig kadettmodellens praktik.

Endast ett rederi såg en kadettmodellens praktik som direkt positiv och att den skulle kunna lösa problem för dem.

10.4 Första antagna problemet kan anses sann.

I problemställningen nämns det att studeranden verkar ha det ökande svårt att hitta jobb inom branschen före examen. Utbildningen är lång, och kravet på praktik är 12 månader. Om man skulle göra sin praktik med såkallat 1/1 bytessystem med en månad ombord och en månad hemma, skulle det gå åt två år att få ihop sin praktik. Att förvänta sig att en elev har råd att studera hela vägen till styrmansbrevet utan lön från branschen kan kallas orimligt.

"P.g.a. faktumet att högskolestuderanden i Finland måste spendera sina sommar ledigheter (tiden man vanligtvis skulle ha ett sommar jobb) jobbandes som vilken som helst vaktman men utan lön, personlig ekonomi är mycket svår att hålla i balans. För detta skulle ett system med minimilön kadett befattningar vara mycket bra." (Enkät svar, 19.1.2015) Se originalet under punkt 7.2.7

10.5 Andra antagna problemet förblev öppen.

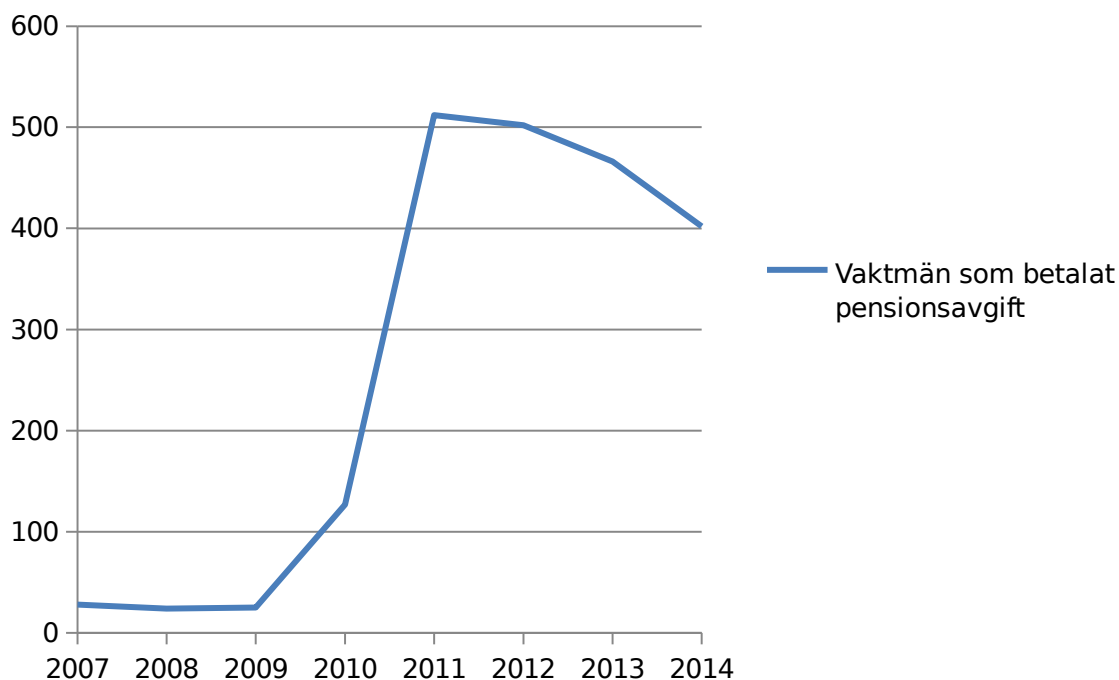
De två rederier som var aktiva inom finska handelsflottan med blandbesättningsfartyg hade noterat att det inte växer upp äldre däckbefäl ifall de inte bjuder på befattningar där unga sjöfarare kan växa. Men problemet sågs från rederiernas synvinkel mera som ett möjligt framtida problem. Alltså kan problemet inte bekräftas i nuläget.

Också nämnvärt är att rederiernas representanter svarade på intervjuerna i samma linje med aktiva däckbefälet (praktiken är tillräckligt bra, men räcker inte till styrmans befattning).

Värt att nämna om finska rederier är att vaktmans befattningar har ökat nästan lika i förhållande till mängden fartyg. Om vaktmans befattningar kommer i framtiden att minska är endast en gissning vid denna tidpunkt.

Diagram 14. Antal personer som betalat pensionsavgift från vaktmans befattningar

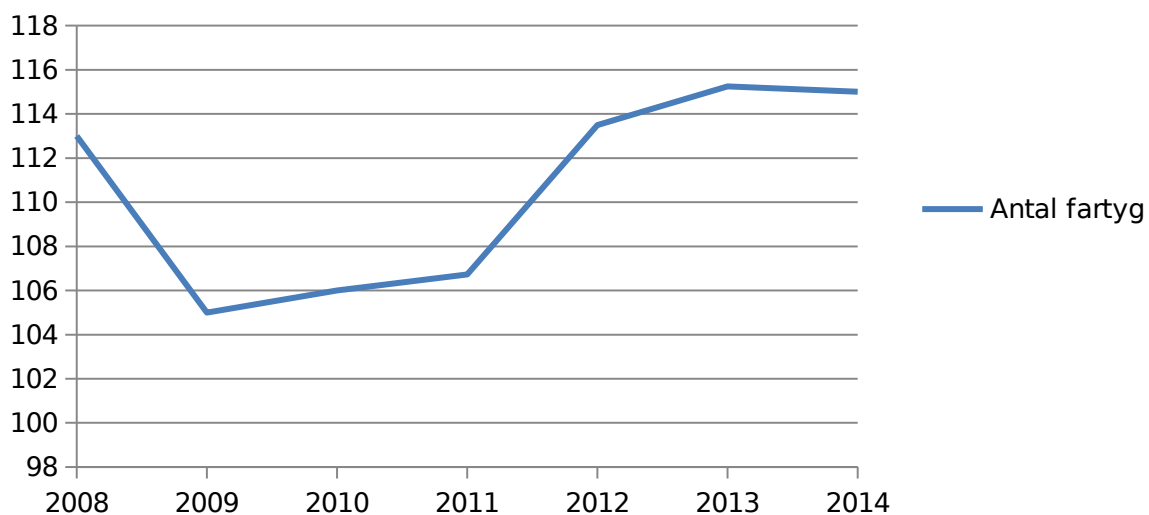
Vaktmän som betalat pensionsavgift



Källa: Sjömanspensionskassan

Diagram 15. Antal fartyg över 500BRT under finskt flag

Antal fartyg



Källa: Trafiksäkerhetverket

10.6 Styrmanspraktik antogs lära mera styrmansuppgifter än vaktmansarbete.

Av dom studeranden som tog ställning i frågorna *"Vilkendera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter?"* Var majoriteten av åsikten att en praktikant med vaktmansbrev får öva mera på styrmansuppgifter än en anställd vaktman. Samma fråga frågades i enkäten för aktiva däckbefälet. Majoriteten av däckbefälet var av samma åsikt.

"Styrmanspraktik skulle kunna vara ett mycket bra alternativ, för nu när man får vaktmans brev, åker man bara kallt ut på jobb till uppgifter som man inte övat i praktiken alls, utan bara litar på att saken är på grej från styrmans studier som man avslutat över ett år tidigare än man kan realistiskt tänka sig få vaktstyrmans brev." (Enkät svar, 4.2.2015) Se originalet under punkt 8.2.8

10.7 Ett jobb på däck anses vara bättre merit för ett styrmansjobb än bara praktik.

I enkäten för däck befälet frågades det *"Vilkendera upplever du att ha fått bättre färdigheter för styrmans uppgifter när färdig från skolan?"* Majoriteten svarade att en person som jobbat som vaktman har bättre färdigheter. Att öva endast på styrmansuppgifter stöddes inte heller av rederierna.

"Båda vore bra. Handlädd praktik PÅ ETT BRA FARTYG var en väl motiverad besättning lär. Och som andra ett jobb som vaktman på något arbetsfartyg så att inte sanningen glöms." (Enkät svar, 4.2.2015) Se originalet under 7.2.7

Översättning:

Det att en person inte jobbar som vaktman är enligt mig en dålig sak, för personen lär sig via arbete. Nuförtiden fokuseras utbildningen för mycket på skolan fast egentliga arbetet lärs ombord på fartyget. Om vaktman förflyttas direkt till kadett och lär

sig bara styrmans uppgifter, kan han inte vara förman åt matrosen och båtsman, när han/hon inte vet något om arbetet. Alltså måste du veta arbetet som du ger. Annars klarar du inte jobbet. Alltså som kadett gör man också däck jobb. Vid detta fall får personen i fråga också arbetskunskap, så att han/hon kan med tiden leda och vara förman.

Alltså behöver en möjlig framtida praktikmodell också innehålla däckutbildning. Oberoende om man studerar på yrkesskola eller yrkeshögskola. Att öva endast på styrmansuppgifter kan inte antas räcka till för att få en styrmans anställning.

10.8 Man kan anta ett bortfall av ny arbetskraft.

Enligt intervjuerna med rederier samt. enkäten för befålet sågs en vaktmans anställning som ett krav för en möjlig styrmansanställning.

Enligt enkäten för studeranden har hälften haft en anställning inom branschen.

Om man utgår från scenariot i enkäten för studeranden kan man räkna med att 1/4 av utbildat juniorbefäl kommer att vara tillgängligt vid fallet att de inte får en anställning i befålet.

Också med syn på om vaktmans befattningar som är tillgängliga för finska arbetare minskar, kan situationen ses som ohållbar.

11 Egna förslag

Meningen med undersökningen var att ta reda på om kadettsystemet skulle kunna lösa problem inom arbetsmarknadsfrågor, och utbildning av kommande sjöfarare. Svaret är inte klart och tydligt för eller emot. Men man kan säga att kadettmodellen löser studerandenas problem med ekonomin. Eftersom detta skulle lösa problem mest ensidigt i studerandenas

fördel, förslår jag som undersökare en större helhet av ändringar i finsk utbildning och praktik, som skulle gynna både arbetsgivare, arbetstagare och kommande sjömän.

11.1 Utbildning, skolornas andel

I Finland utbildas det styrmän på två nivåer, andra stadiet och yrkeshögskola. På båda nivåerna läser man till styrman på samma vis. Endast statligt gemensamma ämnen är olika på de olika nivåerna, och enligt Aboa Mare är endast 1,5 år kaptensutbildning på högskolan. Vid examen från yrkeskola eller yrkeshögskola har man oftast samma behörighet (vaktstyrman). Men endast de som studerat på yrkeshögskola kan arbeta sig vidare till överstyrman och kapten, fränsätt mindre fartyg där vaktstyrmans brev räcker till överstyrmans och befälhavar befattningar.

Intervjuade rederiers representanter uttryckte sig att dom önskar kunna ha möjligheten att utveckla sina styrmän till överstyrmän och kaptener vid behov.

"Meidän ideaalilähtökohtamme on ollut jo kauan se, että otamme harjoittelijan, ja hänestä tulee joskus meille päällikkö. Mutta kuviot muuttuvat koko ajan, ei vain laivapuolella vaan myös maapuolella ja meidän täytyy sopeutua siihen. Jos vain on mahdollista, niin mielellään otamme harjoittelijan, josta voisi tulla meille päällikkö."
(Anonym skeppsrederis representant)

Översättning:

Vår idealstartpunkt har redan länge varit att, vi tar en praktikant, och han/hon blir nån dag kapten hos oss. Men saker ändras hela tiden, inte bara på fartygen utan också i land och vi måste anpassa oss till det. Om det bara är möjligt, tar vi gärna en praktikant som kan bli kapten hos oss.

Även om vaktmans befattningarna verka ha ökat kraftigt senaste åren finns uppfattningen kvar att det inte finns jobb åt alla. Att utbilda styrmän på två nivåer till jobb som kan antas att inte räcka till åt alla kan ses som olönsamt med syn på finsk sjöfart som helhet.

Därför föreslår jag som undersökare att styrmansutbildning på yrkeskolor i Finland avslutas.

"Onko varustamossanne tarjolla nk. Juniori Perämiehen paikkoja? Eli työpaikkoja joihin voi palkata henkilön ensimmäiseen perämiehentyöhön.

"Ei, enkä usko että suomalaisiin laivoihin jää juniori / suomalainen päällystö."

Översättning:

Har ni i ert rederi sk. Junior styrmans befattningar? Med andra ord positioner som man kan anställa en person till sitt första styrmansjobb.

Nej, och jag tror inte att det förblir på finska fartyg junior/finskt befäl."

11.1.1 Matrosutbildning på yrkesskola, modell från Norge.

Alla intervjuade rederier svarade att dom har matroser med finskt arbetsavtal ombord på sina finskflaggade fartyg. Eftersom man under finskt flagg inte är tillåten att anställas som matros med styrmansbehörighet. Föreslår jag som undersökare att man istället för att utbilda styrmän så skulle man utbilda matroser på yrkesskola. Om man ser på praktik kraven för en styrman och matros är dom nästan lika. Men ändå anses en styrman vara förman till en matros, även om erfarenhetskraven är nästan lika.

Styrman:

1. minst 12 månader handledd praktik på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart eller
2. minst 36 månader i däckavdelningen på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i internationell fart." (Trafiksäkerhetsverket)

Matros:

- "behörighetsbrev för vaktman eller för vaktman, däck och matrosutbildning (STCW A-II/5) samt 12 månader sjötjänstgöring i däckavdelningen på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 eller
- behörighetsbrev för vaktman eller för vaktman, däck och matrosutbildning fullgjord i form av en fristående examen och 18 månaders sjötjänstgöring i däckavdelningen på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500, fullgjord efter den sjötjänstgöring som krävs för behörighetsbrevet för vaktman eller vaktman, däck." (Trafiksäkerhetsverket)

Enligt denna modell skulle man utbilda folk till såna jobb som finns tillgängliga. Tillika skulle detta minska på utbudet av styrmän till en hållbarare nivå. Alltså skulle förhållandet mellan tillgängliga styrmansjobb och tillgängliga styrmän förbättras i kommande styrmäns fördel. Också skulle det i framtiden minska på färdigt utbildade styrmän som önskar ockupera vaktmans befattningar i brist på styrmansjobb.

Alltså skulle Matrosutbildningen ersätta Styrmansutbildningen på yrkesskolnivå.

"Emme pidä koululaisia vain jotta heistä tulisi perämiehiä. On vahtimiehiä jotka hakevat päiviä matruusiksi ja sitä kautta myös kansi- tai konekorjausmieheksi." (Intervjusvar, personalchef)

Översättning:

Vi håller inte studeranden ombord endast för att dom skulle kunna bli styrmän. Det finns vaktmän som söker dagar till matros och den vägen till däck- eller maskinreparatör.

Enligt referatet kan man anta att rederiet i fråga önskar ha tillgängligt av äldre manskap också i framtiden. Och styrmän är inte i fokus över presterande befattningar.

11.1.2 Förberedande inför praktik

Att förbättra förberedande inför praktik i finska skolor kan antas vara önskat från arbetslivet. Också kan man anta att inläringen på fartygen kan förbättras genom att studeranden skulle ha bättre kunskap om vardagliga arbetet ombord, som i sin del skulle i slutet av studierna ge bättre färdigheter för yrket man studerat.

"Mainittavan arvoista on myös, että harjoittelijathan valitaan Myllyn kautta laivaan. Eli heidän kuuluisi myös itse informoida päällikköä siitä, miksi he ovat siellä. Välillä on tullut palautetta, että harjoitteliija ei itse tiedä "miksi" hän on siellä. Jos harjoitteliija itse ei tiedä, että hän on harjoittelemassa perämieheksi, niin miten laivan henkilökunta voisi tietää sen." (Intervjusvar, anonym skeppsrederis representant)

Översättning:

Det är också värt att nämna, att praktikanten väljs via Kvarnen till fartyget. Alltså borde dom själva också informera kaptenen om varför de är där. Emellan har vi fått respons, att praktikanten själv inte vet varför han/hon är där. Om praktikanten inte själv vet att han/hon är på styrmans praktik, så hur skulle personalen kunna veta det.

Vid fall av möjlig anställning av styrmän att dom vill höra hur personen klarat sig ombord. Prestanda i skolan eller vitsord nämndes inte alls. Praktiken ombord är alltså viktigaste delen av utbildningen med tanke på en framtida anställning.

Nämnda fallet i referatet verkade inte vara ett enstaka fall. För den orsaken rekommenderas det att skapa mera och klarare instruktioner till studeranden som skall ut på praktik. På detta vis kan skolan hjälpa studeranden att lära sig saker ombord genom vägvisning till hurdana saker man kan fråga om av besättningen. Också att studeranden själv skulle veta bättre vad det är han/hon borde lära sig under praktiken.

"Jag undrar över med hur liten introduktion skolorna skickar ut sina praktikanter till fartygen. Inte ens grundsakerna är berättade. Det är inte ändå frågan om ett snyggt inne/kontorsarbete. Så att om dom skulle beordra och ta med sig en ficklampa och kniv. Till att börja med." (Enkät svar, 4.2.2015) Se originalet under 8.2.8

"Koulutus suomessa on ollut syösykierteessä niin kauan kuin muistan. Panostetaan enemmän YH aineisiin kuin ammatti aineisiin ja todelliseen oppimiseen. Työharjoittelun monipuolistamisella saataisiin tämä kohdalle, esimerkiksi (laivatyön lisäksi) konepajojen harjoittelu, automaatioharjoittelu, ahtaus harjoittelu, meklari harjoittelu ym.

Tällä hetkellä tämä osaamisalue jää paitsi, osaamme teorian mutta emme osaa työtä."

Översättning:

Utbildningen i Finland har varit i störtlopp så länge jag minns. Det fokuseras mer på YH ämnen mer än yrkesämnen och riktig inläring. Med mångsidigare praktik skulle detta förbättras, som exempel (som tillägg till fartygsarbete) maskinverkstadspraktik, automationspraktik, stuveripraktik, agentur praktik mm.

För tillfället går man miste om dessa områden, vi kan teorin men inte arbetet.

11.2 Kadettsystemet/modellen

Följande är menade som förslag och inte som absoluta riktningar.

11.2.1 Förslagna modellen, kadetter.

1. Första årets studeranden skulle praktisera ombord utan lön som förut. Att kräva lön åt obeprövade arbetare kan ses som orimligt.
2. När en studerande har läst första året och har vaktmansbrev (maskin, däck eller at). Skulle en befäls studerande kunna söka jobb som kadett ombord på ett fartyg. Kadetten skulle få en lön för sin tid ombord, kadetten skulle inte höra till fartygets egentliga bemanning, utan vara en överlopps hjälpreda. Lönens storlek tas inte ställning till i detta förslag.

"Tämä olisi taloudellisesti houkuttelevampi. Kun henkilö ei olisi ns. normaalitasoinen lisäkustannus. Hänestä olisi aitoa hyötyä ja apua, henkilölle maksettava korvaus motivoisi häntä vielä enemmän. Kyllä näen, että tästä olisi hyötyä, jos muut olosuhteet sen sallisivat."
(Anonym skeppsrederis representant)

Översättning:

Detta skulle kunna vara ekonomiskt mer lockande. När personen inte skulle vara en sk. normal nivå tilläggskostnad. Personen skulle vara till riktig hjälp, och ersättningen som personen skulle få skulle motivera honom/henne ännu mer. Ja, jag ser att detta skulle vara till nytta, om andra omständigheter tillåter det.

3. Praktikkvarnen kan även i denna modell funktionera som en utdelare av praktikplatser. Men till skillnad till nuvarande situationen skulle studeranden med vaktmansbrev kunna ladda upp CV:n och annan information om sig själv som arbetsgivaren kan vara intresserad av. Och rederiet skulle själv få välja mellan kadetter, helt som dom kan välja vem som får vilket jobb som helst.

Ett kadettavtal mellan ett rederi och en studerande skulle också kunna möjliggöras. Alltså att rederiet skulle kunna garantera en kadettplats åt en studerande under sina praktikperioder. Med andra ord, rederiet skulle kunna binda framtida arbetskraft ifall de så önskar.

4. Nu för finnar tillgängliga vaktmans befattningar skulle reserveras åt personer med inriktning däckmanskap. Också att ett rederi skulle t.ex. kunna välja mellan att ta en jungman eller kadett, med tanke på hurdan framtida arbetskraft rederiet vill ha.

"För tillfället är min åsikt att en som jobbat med vaktmans vakans är förmodligen bättre kandidat till styrman, men i framtiden finns det troligen inget alternativ för ett kadettsystem." (Enkät svar, 22.1.2015) Se originalet under punkt 8.2.8

"Jag tycker att kadettsystemet definitivt bör upprättas och jag ser det som ett bra alternativ, att "praktik-/kadettplatserna" skulle gå till befälsstuderanden medan vaktmansplatserna ges till blivande manskap. Pengarna som sjöfartsskolorna idag betalar till rederierna för praktikplatserna, borde istället gå oavkortade till kadetterna. Kadettsystemet kommer dock aldrig att fungera ifall inte rederierna själva ser kopplingen och ger avkast på sina krav. Dessutom tycker jag att branschen gemensamt borde satsa på skolfartyg, ombord vilket/vilka vaktmannens första 60 (120) dagars praktik kunde utföras och därmed inte belasta kadett- eller praktikantsystemet." (e-post. Troberg)

11.3 "Däckstyrmän"

Det finns redan i nuläget styrmän som jobba både som däckmanskap och som styrman. På fartyg som inte har en såkallad "lillstyrman", skulle en förmånlig styrman som jobbar halva tiden på däck och andra halvan i befälet kunna vara lockande. I dessa befattningar skulle man kunna anställa nyutexaminerade styrmän,

och detta skulle kunna vara en plattform för att komma in i arbetslivet som befäl. Också skulle det skapa mera tillgängliga överstyrmän till arbetsmarknaden. På nutida två navigatörers fartyg kan detta även öka på säkerhetsnivå genom ökande vilotider för befälet.

"Ei ole, asiaa on mietitty. Eli jos sekamiehitämme lisää laivoja niin joko täytyy järjestää kadettijärjestelmä tai joku muu järjestely, jonka avulla perämiehet voivat kerätä seilauspäiviä edetäkseen yliperämieheksi." (Intervjusvar, personalchef)

Översättning:

Nej, vi har tänkt på saken. Alltså om vi tar blandbesättning på mer fartyg så måste vi endera organisera ett kadettsystem eller ett annat arrangemang, med vilket styrmän kan samla dagar för att framskrida till överstyrmän.

11.4 Egna förslagen kortfattat

- Minska på utbudet av vaktstyrmän.
- Öka på utbudet av manskap genom utbildning.
- Endast utbilda däckbefäl som kan utvecklas till överstyrmän och kaptener.
- Förbättra förberedandet inför för praktik.
- Öka på jobb möjligheter var man kan utvecklas till äldre däck befäl.

12 Förslag på fortsatt forskning

Förslagen hänger ihop med rubriken "Egna förslag". Eftersom denna undersöknings mening var att få svar på frågan om kadettsystemet

har blivit nödvändigt i finsk sjöfart. Förblir många frågor öppna kring olika modeller.

12.1 Utbildning

12.1.1 Matrosutbildning

Hurdan borde matrosutbildningen i Finland bli. Eller borde man utgå ifrån gamla modellen och utbilda lättmatrosar som sedan seglar breven åt sig? Jungmans befattningarna tillbaka? Borde matrosutbildningen utvecklas till att också innehålla utbildning i hamnarbete? Detta kan också vara en möjlig arbetsplats för en utbildad matros.

"För manskapsutbildningen ser jag inte någon direkt lösning i ett eget kadettsystem, detta då sjötiden ska utgöras av sjötjänstgöring och inte som handledd praktik." (e-post, Troberg)

12.1.2 Styrmansutbildning

Avslutande av styrmansutbildningen på andra stadiet och implementeringen (övergångstid o.s.v).

12.1.3 Befälsutbildning generellt

Vad skall vara skolans roll i att en redare skulle känna sig säkra med att anställa en nyutexaminerad vaktstyrman.

12.2 Praktik

12.2.1 Kadettmodellen

Hurdan borde den slutliga kadettmodellen vara ifall en implementeras. Hur länge får man segla som kadett? Vad skall en person uppfylla för att få jobba som kadett. Skall man ha studieplats eller får vem som helst anställas? Borde oavlönad praktik avslutas helt? Lön nivå/nivåer med mera.

12.2.2 Skolans andel

Hur skall skolorna förbereda studeranden inför praktiken? Förbättringar i detta? Klarare instruktioner om vad praktikanter borde lära sig ombord? Organiserande av läseordningar på ett sådant vis att yrkesämnen är i färskt minne när studeranden åker ut på praktik? Vilka ämnen borde vara i fokus?

12.3 Organiserande av olika praktikant/kadett/däckstyrmans befattningar

Att alla fartyg skulle ta av alla studeranden kan ses som orimligt. Ifall kadettmodellen implementeras, och styrmansutbildningen på yrkesnivå avslutas. Kan det t.ex. vara en bra idé att reservera de vaktmans befattningar som är tillgängliga för finska sjöfarare åt folk med inriktningen till däckmanskap. Vem tar av vad och hurdana mängder?

Källor

Aboa Mare. On board training information

Aboa Mare. Sjökapten [Online]

<http://www.aboamare.fi/sv/akademi/sjokapten/> [hämtat 25.11.2014]

AXXEL. Läroplan 2013 -. Grundexamen inom sjöfart.

Utbildningsprogrammet för däcksbefäl, Vakthavande Styrman.

Finlex. Bestämmelse 166/2013 Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet

Finlex. Lag om grundläggande yrkesutbildning 21.8.1998/630 Kapitel 3, 16§

Jessica Troberg. Sjömansunionen, e-post - SV: Excelen och Kadettarbetet

Kari Välimäki. Sjömanspensionskassan, e-post - VL: Vahtimiehen paikat, Justus Berg

Novia. Sjökapten (YH), dagstudier [Online]

<http://www.novia.fi/utbildning/sjofart/sjokapten-yh-dagstudier/> [hämtat 25.11.2014]

Rederierna i Finland. HarjoitteluMylly [Online]

<http://www.shipowners.fi/fi/koulutus/> [Hämtat 2.12.2014]

Trafiksäkerhetsverket. Vaktmans behörighetsbrev [Online]

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/behorighetsbrev/manskap/vaktman [Hämtat 27.2.2015]

Trafiksäkerhetsverket. Behörighetsbrev för matros [Online]

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/behorighe tsbrev/manskap/matros [Hämtat 5.12.2014]

Trafiksäkerhetsverket. Behörighetsbrev för båtsman [Online]

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/behorighetsbrev/manskap/batsman [Hämtat 5.12.2014]

Trafiksäkerhetsverket. Vaktstyrmansbrev [Online]

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/behorighe tsbrev/dacksbefal/vaktstyrman [Hämtat 5.12.2014]

Trafiksäkerhetsverket. Överstyrmansbrev [Online]

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/behorighe tsbrev/dacksbefal/overstyrman [Hämtat 5.12.2014]

Trafiksäkerhetsverket. Sjökaptenbrev [Online]

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/behorighe tsbrev/dacksbefal/sjokapten [Hämtat 5.12.2014]

Trond Løfgren. Norwegian Maritime Officers Association, e-post - SV:
Question about kadett system.

Bilagor

Bilaga 1. Sammanfattning av antal fartyg under finsk flagg.

Bilaga 2. SOPIMUS AMMATTITAITOISEN ALUSHENKILÖKUNNAN
TURVAAMINEN SUOMALAISILLA LASTIALUKSILLA

Bilaga 3. TRAFI/2920/03.04.01.01/2013 Anvisning - Sjötjänstgöring,
handledt praktik och godkännande av utbildning

Bilaga 4. CONTRACT FOR ONBOARD TRAINING - Maritime Studies
(Finland)

Bilaga 5. Enkäten för studerande på svenska

Bilaga 6. Enkäten för studerande på finska

Bilaga 7. Enkäten för studerande på engelska

Bilaga 8. Enkät om praktik för däckbefälet ombord på fartyget.

Bilaga 9. Svar på intervjufrågor av ett skeppsrederis representant.

Bilaga 10. Intervju med ett Finländskt skeppsrederis representanter.

Bilaga 11. Svar på intervjufrågor från Godby Shipping

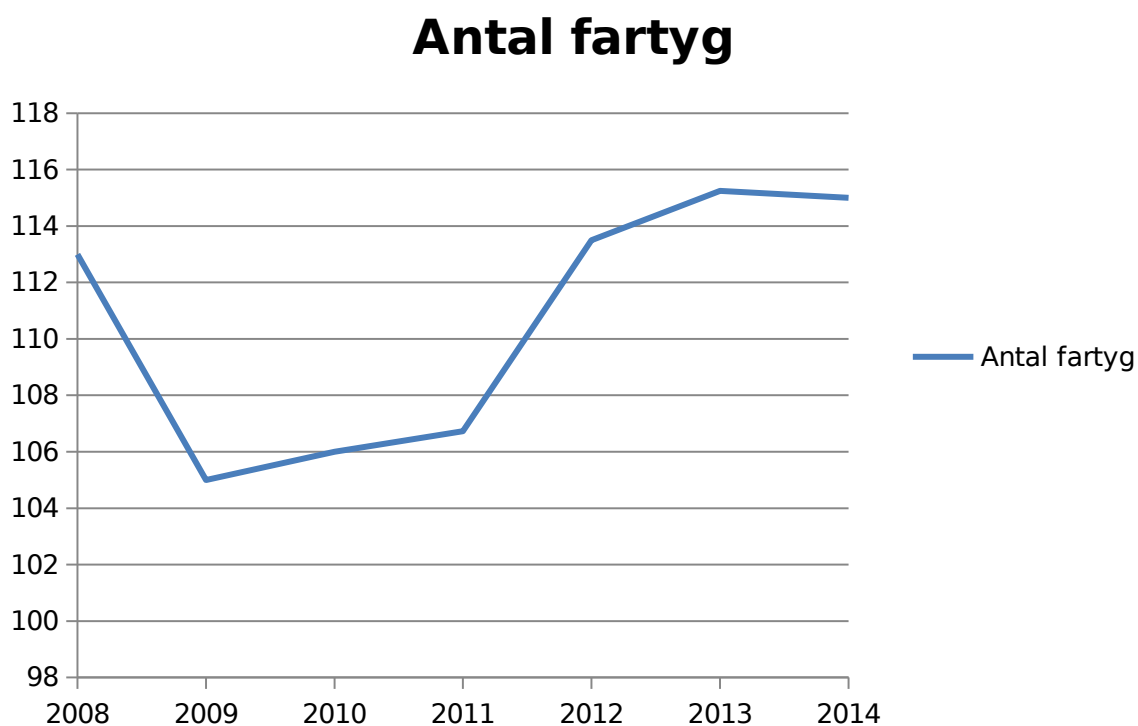
Bilaga 12. Intervju med en personalchef

Bilaga 13. Svar på intervjufrågor från en befälhavare på ett
finländskt fartyg.

Bilaga 14. Intervju med en norsk sjökaptensstuderande.

Bilaga 1, Sammanfattning av antal fartyg under finsk flagg

Diagram över utväklingen av antal fartyg över 500brt under finskt flagg mellan 30.12.2008 till 28.2.2014



I diagrammet överrom illustreras utvecklingen av antal fartyg under finskt flagg börjandes från året 2008.

Undertill tabell med siffrorna illustrerade i diagrammet.

År 2008	113 handelsfartyg
År 2009	105 handelsfartyg
År 2010	Medeltal 106 handelsfartyg
År 2011	Medeltal 107 handelsfartyg
År 2012	Medeltal 114 handelsfartyg
År 2013	Medeltal 115 handelsfartyg
År 2014	Medeltal 115 handelsfartyg

Informationen är hämtat och sammanställt från Trafiksäkerhetsverkets års och månads statistik. I tabellerna är inkluderat fartyg över 500 brutto register ton från följande

kategorier: Passagerarfartyg, RoRo passagerarfartyg, RoRo Lastfartyg, Bulkfartyg, Torrlastfartyg, Tankfartyg. Exkluderat är två kategorier (Specialfartyg och Annat fartyg) eftersom nämnda kategorierna innehöll pråmar och bogserare. Antalen för år 2008 och 2009 är hämtade ur år-statistiken för 2009. Åren 2010 - 2014 är beräknade medeltal av månads statistiker. Exkluderat information från Juni 2010 och Februari 2011 eftersom dessa statistiker inte var tillgängliga.

**Bilaga 2, AMMATTITAITOISEN
ALUSHENKILÖKUNNAN TURVAAMINEN
SUOMALAISILLA LASTIALUKSILLA**

Suomen Laivanpäälystöliitto ry
Suomen Varustamot ry

AMMATTITAITOISEN ALUSHENKILÖKUNNAN SAATAVUUDEN TURVAAMINEN SUOMALAISILLA LASTIALUKSILLA

Sopimuksen tarkoituksena on turvata pätevän ja osaavan alushenkilökunnan saaminen suomalaisiin lastialuksiin tilanteessa, jossa suomalaisista merenkulkijoista on pulaa ja jossa rekrytointivaikeuksien odotetaan vain kasvavan. Osapuolet ovat yhtä mieltä siitä, että ongelman hallittu ratkaiseminen on kaikkien kannalta paras vaihtoehto. Lisäksi osapuolet ovat yhtä mieltä siitä, että niiden päämäärä on säilyttää nykyiset työpaikat suomalaisessa kauppalaivastossa ja pyrkiä siihen, että työpaikkojen määrä kasvaa.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) 6 §:n perusteella osapuolet ovat sopineet työvoimapulan johdosta seuraavaa:

1. tämä sopimus ei koske matkustaja-aluksia;
2. yksittäinen Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamo ja yllä mainitut ammattiliitot voivat yhdessä sopia siitä, että varustamon alukselle, johon sovelletaan ulkomaanliikenteen työehtosopimusta tai ulkomaanliikenteen pientonnistosopimusta, voidaan palkata muita kuin Euroopan Unionin tai Euroopan Talousalueella asuvia merenkulkijoita jäljempänä sovituin ehdoin;
3. edellä 2. kohdassa tarkoitettujen työntekijöiden (jäljempänä *määräaikaisten työntekijöiden*) lukumäärästä ja jakautumisesta miehistön, konepäälystön ja kansipäälystön kesken sovitaan yllä mainittujen ammattiliittojen ja varustamon kesken ottaen erityisesti huomioon miehistön, konepäälystön ja kansipäälystön työllisyystilanne ja se, että määräaikaisia työntekijöitä käytetään kaikissa henkilöstöryhmissä;
4. määräaikaiseen työntekijään sovelletaan Suomen lainsäädäntöä ja osapuolten välillä voimassa olevaa ulkomaanliikenteen työehtosopimusta tai ulkomaanliikenteen pientonniston työehtosopimusta ellei jonkin asian osalta ole erityisesti jäljempänä tai muutoin työehtosopimuksen osapuolten kesken toisin sovittu;
5. määräaikaisen työntekijän työsopimussuhteen kesto riippuu aluksen liikennöntialueesta ja liikenteen luonteesta ollen normaalisti noin 6 kuukautta, mutta enintään 9 kuukautta;



Bilaga 3, TRAFI/23173/03.04.01.00/2012



Anvisning
1 (3)
Asianumero

Utfärdad: 26.2.2013	Träder i kraft: 1.3.2013	Giltighetstid: tills vidare
Anvisningen bygger på följande lagstiftning: Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013), Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om fartygspersonalens behörigheter (TRAFI/23173/03.04.01.00/2012)		
Andringsuppgifter: Ny anvisning		

Sjötjänstgöring, handledd praktik och godkännande av utbildning

1 SJÖTJÄNSTGÖRING VID ANSÖKAN OM BEHÖRIGHETS-BREV OCH CERTIFIKAT ÖVER SPECIALBEHÖRIGHET

Sjötjänstgöring upprätthåller sjömannens kompetens då fartyget är i trafik under sjötjänstgöringen. Ett fartyg anses vara i trafik när fartyget är till sjöss, ligger till ankars eller förtöjd vid kaj och det är bemannat enligt kraven för fartygets fartområde och normala arbetsrutiner iaktas ombord. Förtöjning vid kaj, lastning och lossning och annan sedvanlig drift anses utgöra en del av att fartyget är i trafik. Tjänstgöring i samband med ankring och kortvarig dockning som anknyter till fartygets sedvanliga drift kan också godkännas som sjötjänstgöring, om fartyget är bemannat enligt bemanningscertifikatet.

2 SJÖTJÄNSTGÖRING VID ANSÖKAN OM SJÖKAPTENS-, ÖVERSTYRMANS-, ÖVERMASKINMÄSTAR- OCH MASKINMÄSTARBREV SAMT BEHÖRIGHETS-BREV FÖR BEFÄLHAVARE OCH STYRMAN I NÄRTRAFIK

Enligt 26 och 27 § i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013) (bemanningsförordningen) kan viss sjötjänstgöring på fartyg i inrikes fart godkännas som berättigande till högre behörighetsbrev för däcksbefäl, om fartygets storlek och maskineffekt uppfyller kraven i förordningen. Viss sjötjänstgöring på MODU-plattform kan godkännas som sjötjänstgöring berättigande till högre behörighetsbrev för däcksbefäl.

Trafiksäkerhetsverket kan godkänna:

- 1) högst sex månader av sjötjänstgöring fullgjord på isbrytare i inrikes fart samt på försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som sjötjänstgöring som berättigar till sjökaptensbrev (27 §) och överstyrmansbrev (26 §). Med isbrytare avses i detta sammanhang ett fartyg som utifrån ett eller flera avtal ingångna med Trafikverket assisterar handelsfartyg genom att öppna rännor, bogsera och lösgöra fartyg ur is och trygga säkerheten för den övriga trafiken,
- 2) högst sex månader av sjötjänstgöring fullgjord på MODU-plattform utrustad med eget framdrivningsmaskineri som berättigande till sjökaptensbrev (27 §), överstyrmansbrev (26 §), övermaskinmästarbrev (39 §) och maskinmästarbrev (38 §).

Av den sjötjänstgöring som avses i underpunkterna 1 och 2 ovan kan sammanlagt högst sex månader godkännas som berättigande till högre behörighetsbrev för däcksbefäl.

Den sjötjänstgöring som krävs för styrmansbrev i närtrafik (24 §) och befälhavarbrev i närtrafik (25 §) kan godkännas, om den är fullgjord på fartyg i internationell fart, dock inte hyresbåt.

3 GODKÄNNANDE AV HANDLEDD PRAKTIK

Enligt bemanningsförordningen kan viss sjötjänstgöring fullgjord i simulator eller på fartyg i inrikes fart godkännas som en del av den handledda praktiken. Denna punkt är avsedd att bringa klarhet i de alternativ för fullgörande av handledd praktik som nämns i nedan nämnda bestämmelser i förordningen. Listan är inte avsedd att vara uttömmande.

Om den handledda praktiken är införd i den godkända utbildningsjournalen, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna:

- 1) en månad handledd praktik i simulator för vaktstyrmansbrev (23 §) och vaktmaskinmästarbrev (35 §) på så sätt att sex timmar simulatorträning motsvarar en dag sjötjänstgöring. Den godkända utbildningsanordnaren gör en anteckning om praktiken i intyget över handledd praktik,
- 2) två månader sjötjänstgöring som en del av den handledda praktiken för styrmansbrev (23 §) och vaktmansbrev (42 §) även på skolfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 500,
- 3) två månader sjötjänstgöring som en del av den handledda praktiken för vaktmaskinmästarbrev (35 §) även på skolfartyg som har en maskineffekt under 750 kW,
- 4) två månader sjötjänstgöring som en del av den handledda praktiken för vaktstyrmansbrev (23 §) och vaktmaskinmästarbrev (35 §) under värnpliktstiden även på fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 500,
- 5) en månad sjötjänstgöring som en del av den handledda praktiken för styrmansbrev (23 §) även på isbrytare i inrikes fart. Med isbrytare avses i detta sammanhang ett fartyg som utifrån ett eller flera avtal ingångna med Trafikverket assisterar handelsfartyg genom att öppna rännor, bogsera och lösgöra fartyg ur is och trygga säkerheten för den övriga trafiken,
- 6) en månad sjötjänstgöring som en del av den handledda praktiken för vaktstyrmansbrev (23 §) även på segelfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 500.

4 GODKÄNNANDE AV UTBILDNING

Enligt 2 § 28 a underpunkten i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009, lagen om fartygspersonal) avses med *utbildning* examen eller del därav som krävs för utfärdande eller förnyande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som nämns i denna lag eller i författningar som utfärdats med stöd av den, om vilka det föreskrivs i yrkeshögskolelagen (351/2003) eller med stöd av den, lagen om yrkesutbildning (630/1998) eller med stöd av den, lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) eller med stöd av den, eller i föreskrifter som meddelats med stöd av ovan nämnda lagar, eller annan utbildning som Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl har godkänt med stöd av denna lag.

I flera bestämmelser i bemanningsförordningen är utbildning en förutsättning för behörighetsbrev, varvid hänvisning görs till relevant regel i STCW-konventionen. Den utbildning som krävs för behörighetsbrev fastställs dock alltjämt i utbildningsstyrelsens handlingar, som styr sjöfartsutbildningen. Det framgår också av motiveringarna i lagen om fartygspersonal att relationen mellan examina och delexamina också framöver kommer att definieras i de lagar som bereds inom undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde och de författningar, föreskrifter, undervisningsplaner, examensgrunder och utbildningsprogram som utfärdas med

stöd av dem. Således är det inte Trafiksäkerhetsverket som bestämmer om innehållet i den sjöfartsutbildning som krävs för behörighetsbrev.

Med annan utbildning som Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl har godkänt avses sådan utbildning i smärre skala som inte ingår i den allmänna sjöfartsutbildningen. Sådan utbildning är exempelvis däcksmans utbildning. Trafiksäkerhetsverket kan också med stöd av lagen om fartygspersonal kräva att de som innehar befattningar ombord har genomgått vissa utbildningar vilkas innehåll har fastställts i internationella bestämmelser eller koder och meddela närmare föreskrifter för genomförande av IMO:s riktlinjer eller rekommendationer eller resolutioner med anknytning till behörighetsbrev eller motsvarande resolutioner antagna av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa. Dessa utbildningar ingår dock inte i yrkesutbildningen inom sjöfarten.

Stella Wallenius
Enhetschefens ställföreträdare

Bilaga 4. Praktikavtal



CONTRACT FOR ONBOARD TRAINING – Maritime Studies (Finland)

This form is used by the contracting parties (the shipping company, educational institution and trainee) when entering into an agreement for onboard training within the field of maritime studies. While conducting the onboard training, the recommendation given by the Committee for Maritime Education of the Ministry of Education (on the 10th of February 1999) should be followed. The contract is issued under the regulations of national legislation and in accordance to MLC 2006.

Student data / General information	
Polytechnic Academy / School	Axxell, Aboa Mare, Juhana Herttuan puistokatu 21, 20100 Turku, Finland
Head of unit	Per-Olof Karlsson
Training responsible – name and contact details	Leif-Christian Östergård Tel:+358 44 762 34 22 e-mail: leif-christian.ostergard@novia.fi
Student's full name	
Social security number	
Student address	
Student phone number	
Medical certificate - date of issue	
Passport number and validity	
Place of Birth (POB)	
Valid Certificate of Competency	
Next of Kin, name and phone number	
Insurance	
Insurance company:	Veritas
Insurance number:	01-52302-01
Private leisure time accident and health insurance / Private travel insurance	yes: <input type="checkbox"/> no: <input type="checkbox"/>
Company:	Insurance number:

Bilaga 5. Enkäten för studerande på svenska

När började du studera på ett sjöfartsläroverk?

Välj det alternativet som passar dig närmast. Om du studerar på Yrkeshögskola men har före det tagit examen inom sjöfart på en yrkesskola, gäller det att välja närmaste möjligheten till när du började på yrkesskolan.

- Före 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013
- 2014

Vilken är din inriktning?

I den här förfrågan hör däckbefäl och däcksmän till däck, resten till maskin.

- Däck
- Maskin

Har du behörighetsbrev för att jobba på ett Finskt handelsfartyg i utlandstrafik?

Med behörighetsbrev menas minst Vaktmansbrev (f.d lättmatros), inrikeskepparbrev eller dylikt tillåter inte arbete på ett handelsfartyg i utlandstrafik.

- Ja
- Nej

Har du varit ombord på ett finskflaggat handelsfartyg i utlandstrafik som praktikant efter att du sökt ut vatkmansbrev?

- Ja
- Nej

Upplever du att man får öva tillräckligt på styrmansuppgifter som praktikant med vaktmansbrev?

- Ja
- Nej
- Beror på fartyg

Vem dera uplever du att får öva mera på styrmansuppgifter?

- En praktikant med vaktmansbrev
- Vatkmannen

- Beror på fartyget

Har du jobbat ombord på ett handelsfartyg?

Med att jobba menas arbete när man har varit anställd och fått lön.

- Ja
- Nej

Om du inte jobbat på ett handelsfartyg. Kommer du att fortsätta till sjöss ifall du inte får ett jobb i utlandstrafik inom nästa fem(5) år?

- Ja
- Nej

Kommer du att fortsätta till att sträva till befäl ifall du inte får ett jobb i befälposition ombord på ett fartyg i utlandstrafik inom fem(5) år efter examen?

Med befäl menas styrman eller högre på däck.

- Ja
- Nej

Har du något att tillägga? Om praktik eller praktik via arbete.

Bilaga 6. Enkäten för studerande på finska

Milloin aloitit opiskelun merenkulkuoppilaitoksessa?

Jos opiskelet ammattikorkeakoulussa mutta olet jo suorittanut tutkinnon meriammattiin ammattikoulussa. Valitse silloin valinta joka on lähinnä milloin aloitit ensimmäistä kertaa merenkulku opistossa.

- Ennen 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013
- 2014

Mikä on suuntautumisesi?

Tässä kyselyssä kansipääallystö ja kansimiehet kuuluu kannelle. Muut koneeseen.

- Kansi
- Kone

Onko sinulla pätevyyskirja joka oikeuttaa työhön Suomalaisessa kauppalaivassa.

Pätevyyskirjalla tarkoitetaan vähintään Vahtimiehenkirjaa(entinen puolimatruusi), kotimaan laivuri tai muut samankaltaiset pätevyudet ei oikeuta työhön kauppalaivassa ulkomaan liikenteessä.

- Kyllä
- Ei

Oletko ollut harjoittelijana kauppalaivassa suomen lipun alla sen jälkeen kun olet hakenut vahtimiehen pätevyyskirjan?

- Kyllä
- Ei

Koetko että suomalaisessa laivassa saa harjoitella perämiehen tehtäviä harjoittelijana jolla on vahtimiehen pätevyys?

- Kyllä
- Ei
- Riippuu laivasta

Kumman koet saavan harjoitella enemmän perämiehentehtäviä?

- Harjoittelija jolla on Vahtimiehen pätevyys
- Vahtimies
- Riippuu laivasta

Oletko ollut töissä kauppalaivalla ulkomaanliikenteessä?

Työllä tarkoitetaan että on ollut palkattuna ja saanut palkkaa tehdystä työstä.

- Kyllä
- Ei

Jos et ole ollut töissä kauppalaivassa. Tuletko jatkamaan merellä ellet saa työtä kauppalaivalla ulkomaanliikenteestä seuraavan viiden(5) vuoden sisällä?

- Kyllä
- En

Tuletko jatkamaan päällystään pyrkimistä jos et saa työtä viiden(5) vuoden sisällä tutkinnon suorittamisesta?

Päällystöllä tarkoitetaan perämiestä tai korkeampaa kannella.

- Kyllä
- En

Onko sinulla lisättävää? Työharjoittelusta tai harjoittelusta työn kautta.

Bilaga 7. Enkäten för studerande på engelska

When did you start your studies in a maritime school?

If you study in a maritime college, but have a seafarers degree from a vocational school. Please choose the date that is closest to when you started for the first time in a vocational school.

- Before 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013
- 2014

What is your orientation?

In this questionnaire deck officers and deck personell should choose deck, the rest engine.

- Deck
- Engine

Do you have a Certificate of proficiency that permits you to work on a Finnish merchant vessel in foreign trade?

Certificate of proficiency is atleast a Finnish Watchkeeping Rating certificate or foreign certificate with Finnish endorsement, a national inshore certificate does not permit work on merchant vessels in foreign trade.

- Yes
- No

Have you been onboard as an apprentice onboard a merchant vessel under Finnish flag after you've applied for your Watchkeeping Rating Certificate?

- Yes
- No

Do you feel that you get to practice officers duties onboard Finnish vessels as an apprentice with Watchkeeping Rating certification?

- Yes
- No
- Varies from ship to ship

Which one do you feel get's to do more officers training?

- A apprentice with Watchkeeping Rating certificates.

- The watchkeeping rating
- Varies from ship to ship

Have you worked onboard a merchant vessel in foreign trade?

In this context work means that you have been hired and been paid a wage for your work.

- Yes
- No

If you have not worked on a vessel in foreign trade. Will you continue your career at sea if you do not get a job onboard a vessel in foreign trade within the next five(5) years?

- Yes
- No

Will continue to pursue for a vacancy as an officer if you do not get work as an officer within five(5) years after you have got your degree?

An officer is a Mate or higher on deck.

- Yes
- No

Do you have something to ad? About onboard training or training trough work.

Bilaga 8. Enkät om praktik för däckbefälet ombord på fartyget. /// Kylesylomake työharjoittelusta laivan kansipäällystölle.

Tar ni praktikanter till fartyget där du jobbar? /// Otatteko harjoittelijoita laivaan missä olet töissä?

- Ja /// Kyllä

- Nej /// En

Är du fartygets praktikansvarig? /// Oletko laivan harjoitteluvastaava?

- Ja /// Kyllä

- Nej /// En

Upplever du att en praktikant med vaktmansbrev får öva på styrmansuppgifter i tillräcklig grad ombord på ert fartyg? /// Koetko sinä että harjoittelija jolla on vahtimiehenkirjat saa harjoitella perämiehen tehtäviä riittävästi teidän laivalla? Alltså uppgifter som en styrman gör i sin dagliga rutin. /// Eli tehtäviä jotka kuuluvat perämiehen päivittäiseen työhön.

- Ja /// Kyllä

- Nej /// En

- Vet inte /// En osaa sanoa

Upplever du att praktikens kvalite är tillräckligt bra under finskt flagg? /// Koetko että työharjoittelun taso on tarpeeksi hyvä suomen lipun alla?

- Ja /// Kyllä
- Nej /// En
- Vet inte /// En osaa sanoa

Skulle du anställa en styrman ombord som aldrig jobbat ombord på ett fartyg, endast praktiserat? /// Palkkaisitko perämiehen joka ei koskaan ole työskennellyt laivalla, vain ollut harjoittelija?

Om du skulle få bestämma. /// Jos sinä saisit valita.

- Ja /// Kyllä
- Nej /// En
- Vet inte /// En osaa sanoa

Vem dera upplever du att får öva mera på styrmansuppgifter? /// Kumman koet saavan harjoitella enemmän perämiehentehtäviä?

Vid fallet att praktikanten har vaktmansbrev. /// Tilanteessa jossa harjoittelijalla on vahtimiehenkirjat.

- Vaktman /// Vahtimies
- Praktikanten /// Harjoittelija
- Båda lika mycket eller lite /// Molemmat yhtä paljon tai vähän.

Vem dera upplever du att ha fått bättre färdigheter för styrmans uppgifter när färdig från skolan? /// Kumman koet saaneen paremmat valmiudet perämiehen tehtäviin kun vamlis koulusta?

- En person som jobbat som vaktman under praktikperioder. /// Henkilö

joka on toiminut vahtimiehenä harjoittelujaksoina.

- En person som gjort sin styrmanspraktik som obetald praktikant. ///

Henkilö joka on suorittanut perämiesharjoittelun palkattomana harjoittelijana.

Har ni blandbesättning på ert fartyg? /// Onko teidän laivassa sekamiehitys?

Med blandbesättning menas att max. 1/3 av besättningen är utanförifrån EU, och är anställda med sämre villkor än finska sjömän skulle få. /// Sekamiehityksellä tarkoitetaan että korkeintaan 1/3 miehistöstä on EU:n ulkopuolelta ja palkattu huonommilla eduilla kuin suomalainen merenkulkija saisi.

Bilaga 9. Svar på intervjufrågor av ett skeppsrederis representant.

Personen i fråga valde förbli anonym. Svaren på intervjufrågorna gavs via e-post p.g.a. distansproblem. Svaren representerar ca. 33900 dödvikttton av finska handelsflottan.

1. Hur ser ni ombord praktiken under finskt flagg? Bra och dåligt?

Bra, det är det första arbetstillfället för den studerande och det är redan då vid denna första praktik som de ombordanställda ser vad praktikanten har för potential. D v s är yrkesvalet rätt eller fel. De praktikanter som visat framfötterna och är duktiga ombord får ofta jobb hos oss framöver och det blir således deras inkörspport till arbetslivet. Vi har många ombord som börjat som praktikanter och nu är däck/ maskinbefäl.

2. Hur ser ni era fartyg som praktikplats? Hur bra inläring får man på era fartyg?

Denna fråga borde besvaras av befälet ombord på fartygen.

3. Har ert rederi skilda instruktioner gällande praktikanter?

Eftersom det är Kvarnen som delar ut praktikplatserna så är det de som ger de studerande instruktioner innan de kommer ombord.

4. Skiljer ni i ert rederi på praktikanter enligt nivå? Däck/Maskin/Däcksbefäl/Maskinbefäl

Vi tar endast ombord däck-och maskinpraktikanter på manskapsnivå. Vi har hela tiden en praktikant ombord i taget antingen på däck eller i maskin. Ytterst sällan har vi två praktikanter ombord samtidigt.

5. Praktik genom arbete. Anställer ni finska vaktmän? Eller är era fartyg så kallade blandbesättningsfartyg?

Ja, vi anställer finska vaktmän. Vi har endast finsk besättning på samtliga lastfartyg.

6. Hur ser ni på framtiden. Kommer ni att ännu anställa finska vaktmän?

Som det ser ut i dagsläget och med tanke på fartygens trafikområden så kommer vi fortsättningsvis att segla under finsk flagg och med finsk besättning.

7. Har ni i ert rederi sk. Junior styrmans positioner. Med andra ord positioner som man kan anställa en person till sitt första styrmansjobb.

Nej vi har inte Junior styrmän, utan flyttar istället internt upp de som t ex går som vaktmän men har vaktstyrmansbrev till styrmän. Då blir det en naturlig väg att gå från lättmatros till däcksbefäl.

8. Vilka saker ser ni på före ni anställer en styrman som ni inte känner från förut?

Tidigare erfarenhet, referenser från tidigare arbetsgivare, att alla behörigheter och certifikat är i skick, språkkunskaper, vad för fartygstyper de seglat på innan.

9. Skulle ni anställa till sk. Junior Styrman en person som gjort sin ombord praktik enda till styrman som obetald praktikant? Med andra ord en person som aldrig haft en anställning inom branschen.

Nej, eftersom vi har så liten besättning på lastfartygen så måste den som går som styrman vara självgående och säker i sitt arbete. Det finns inte alltid tid till att visa och lära upp en oerfaren styrman för de andra anställda. Jag anser att det har stor betydelse att börja som lättmatros och arbeta sig uppåt, det är det bästa sättet att få arbetserfarenhet. Viktigt är att känna till fartygets rutiner, bryggutrustning, besättning m m .

10. Hur ser ni på framtiden. Kommer det att finnas sk. Junior Styrmans jobb i ert rederi i framtiden.

Det är svårt att säga. Det är inget vi diskuterat.

11. Hur säkerställer ni i ert rederi arbetskraftens tillgänglighet i framtiden? Mest med tanke på däcksbefäl.

Det är omöjligt att säkerställa något på sikt i dessa lågkonjunktur tider, men däcksbefäl finns att tillgå på marknaden och vår filosofi är att så långt det är möjligt flytta upp besättning från lägre position till befäl. Det sporrar även den anställde då den vet att det inom kort blir dennes tur att stiga i befattning. Då har den anställde erfarenhet och god lokalkännedom om fartyget.

12. Hur ser ni på kadettsystem? Skulle det kunna lösa problem kring praktik och nya styrmäns kunnande? Alltså skulle situationen bli bättre?

På våra lastfartyg tror jag inte på ett kadettsystem. Däremot fungerar det säkert mycket bra på större fartyg som har fler i besättningen och därigenom har tid att lära upp en kadett och handleda denne på ett bra och lärande sätt.

13. Fritt ord.

I mina svar har jag endast berört lastfartyg.

Bilaga 10. Intervju med ett Finländskt skeppsrederis representanter.

Intervjun utfördes på finska som en diskussion runt på förhand givna frågor. I intervjun deltog två (2) rederiets representanter, varav en presenterades som den egentliga intervjuade (personal) och andra som stöd vid andra aspekter. De intervjuade valde förbli anonyma. Rederiet representerar ca. 19 000 dödvikttton av Finlands handelsflotta.

1. Millaisena näette työharjoittelun Suomen lipun alla? Hyvää ja huonoa?

Suomen lipun alla olevissa aluksissa on selkeä lainsäädäntö, joka on tiedossa sekä työntekijöillä että harjoittelijoilla. Tämä tekee työympäristöstä turvallisen, eikä työpaikalla oteta tietoisia riskejä.

Huonona puolena näemme sen, että Suomen lipun alla olevissa aluksissa on yleisesti melko pieni miehistö. Henkilöstön mahdollisuudet harjoittelijan opastamiseen ovat myös pienet. Tämä taas johtaa siihen, että harjoittelijan itse täytyy olla hyvin aktiivinen ja pyöriä mukana, jotta hän saa sitä opastusta, mitä hän tarvitsee.

1.1 Mainitsitte opastuskapasiteetin. Näettekö, että varustamo itse voisi tehdä tälle asialle jotain?

Yksi mahdollisuus on, että perämiehiä kurssitettaisiin, jolloin he vetäisivät tietynlaista ohjelmaa laivalla. Tässä tulee kuitenkin aikaresurssit vastaan. Koska varustamomme toimii hakurahtimarkkinoilla, työpäivät vaihtelevat paljon. Tällöin tietystä ohjelmasta on vaikea pitää kiinni, koska vaihtelevassa työympäristössä on vaikea suunnitella kiinteän aikataulun mukaan toimintoja.

Toinen asia on se, että harva suostuu omalla vapaa-ajallaan kursseille. Työpaikalla on tarpeeksi kuormitusta ennestään, ja vapaa-aika on tarkoitettu sitä varten, että saa ladattua omat akkunsa. Ei oikein ole ylimääräistä varaa kuormittaa vapaalla.

Meillä on myös ollut sellainen linjaus, että otamme mielellään harjoittelijoita, ja harjoittelijapalkkio tulee koko miehistön hyväksi. Jokaisella laivalla on melko pieni miehistö, joten esim. yliperämies ei kuitenkaan ole ainoana päävastuussa harjoittelijan opastamisessa, se voi olla esim. matruusi, joka näyttää uudelle kaverille tehtävät, ja jokainen muukin on ajoittain mukana. Se, että harjoittelijaohjauksesta saisi rahallisen lisäbonuksen ehkä motivoisi vielä enemmän. Olemme keskustelleet asiasta, mutta päädyimme kuitenkin jatkamaan vanhalla mallilla (harjoittelijapalkkio jaetaan koko miehistön kesken).

2. Miten näette varustamonne harjoittelupaikkana? Kuinka hyvää opetusta laivoillanne saa?

Näemme varustamomme hyvänä harjoitteluympäristönä. Alukset ovat pieniä ja harjoittelija näkee hyvin kokonaisuuden. Hän ei ole vain esimerkiksi kone- tai talousosastolla jne. Hän näkee, millainen merimiehen työpäivä on ja pääsee osalliseksi kaikenlaiseen työhön, mitä hän itse haluaa tehdä tai kokeilla.

Tämä riippuu tietenkin henkilön omasta persoonasta, taidoista ja kokemusteesta. Hän ei saa vahingoittua laivalla, kokematon henkilö on aina riskialttiimpi. Siksi hän ei luonnollisestikaan saa tehdä kaikkea, mitä hän ehkä haluaisi tehdä.

3. Onko varustamossanne erillisiä ohjeita koskien työharjoittelijoita?

Meillä ei ole varustamon omia kirjallisia ohjeita harjoittelua varten. Mylly on ohjeistanut esim. työaikojen ja MLC-vaatimusten suhteen. MLC:n myötä tuli säädöksiä, jotka koskevat myös harjoittelijoita. Esimerkiksi koskien vaarallisia töitä, kemikaalien kanssa työskentelyä jne, eli tarkennuksia siihen, missä töissä harjoittelija saa olla mukana.

4. Eritelläänkö teidän varustamossanne harjoittelijat tason mukaan? Kansi/Kone/Kansipäällystö/Konepäällystö

Meillä ei ole erillisiä ohjeita tästä. Meidän alusten konetehot ovat suhteellisen pieniä. On tietenkin pyritty ohjaamaan esimerkiksi koneharjoittelijat niihin aluksiin, joissa on suurin kone. Eli paikkaan, jossa hän saa eniten mahdollisuuksia koneharjoitteluun. Meidän varustamomme ei ole ollut perinteisesti kovin houkutteleva koneharjoittelupaikka juuri pienten koneiden vuoksi.

Mainittavan arvoista on myös, että harjoittelijathan valitaan Myllyn kautta laivaan. Eli heidän kuuluisi myös itse informoida päällikköä siitä, miksi he ovat siellä. Välillä on tullut palautetta, että harjoittelija ei itse tiedä "miksi" hän on siellä. Jos harjoittelija itse ei tiedä, että hän on harjoittelemassa perämieheksi, niin miten laivan henkilökunta voisi tietää sen.

Jos harjoittelija ei itse tiedä tai saa sanottua tarkemmin, niin hän todennäköisesti sijoittuu enemmän kansipuolelle. Hänen täytyy itse osata sanoa esimerkiksi, että pääseekö konehuoneeseen. Jos joku pyytää jotain, niin tietenkin se otetaan huomioon. Oma-aloitteisuus on isossa osassa.

4.1 Opastetaanko tätä varustamon puolelta? Eli jos tulee tietynlaisia henkilöitä niin miten heitä kuuluisi kouluttaa?

Myllyn harjoittelijaviestissä lukee, onko henkilö kansi- tai konepuolen harjoittelija. Emme erikseen opasta, että nyt nämä työtehtävät harjoitellaan laivalla. Harjoittelija on mukana normaalissa

arkipäivässä, tehtävät ja olosuhteet riippuvat siitä, mitä laivalla kullakin hetkellä tapahtuu. Jos hän on konehuoneessa, niin sehän on tietenkin konepuolen arkea.

Tietenkin jos tulee palautetta, niin ohjeistamme. Esim. voi tulla tieto, että harjoittelija on yleisessä harjoittelussa, mutta hän tarvitsee praktiikkaa koneessa. Olemme silloin ohjanneet hänet koneeseen ja kirjoittaneet hänelle sitä praktiikkaa, jota hän tarvitsee. Tämäkin asia kuuluisi henkilön itse tietää, koska ei välttämättä Myllykään tiedä, mitä harjoittelijat yksilöllisesti tarvitsevat. STCW-uudistusten myötä harjoittelijat eivät enää saa yt-pätevyyttä suoraan, he tarvitsevat erikseen erikseen kone- ja kansipuolen harjoittelu. Ja jos henkilö vain menee laivalle, niin silloin se on ensisijaisesti kansipuolen harjoittelua. Tässä pitää olla tarkkana.

On myös pyydetty palautetta laivoilta siitä, näkevätkö he harjoittelun rasitteena vai positiivisena asiana. Päällikkö on yleensä vastannut, että jos harjoittelijalla on oikea asenne (ihan niin kuin työntekijälläkin), hommat sujuvat. Jos harjoittelija käärii hihansa ja kysyy "mitä mä voin tehdä" ja vähän tyrkyttää itseänsä, niin hyvin mielellään annetaan olla mukana. Mutta paljon on myös ujoja tai mahdollisesti myös vähän löysiä kavereita, jotka ei oikein saa sanottua mitään ja seisovat tumput suorina. Silloin kokemus laivalla jää aika yksipuoliseksi. Olemme korostaneet, että itse täytyy tarjota itseänsä eri tehtäviin. Eli "minä haluaisin nyt olla mukana tässä ja tässä operaatiossa".

4.2 Jos viittaa tutkimuksen rajaukseen. Eli Perämiesharjoittelijat, Vahtimiehet ja Juniori perämiehet. Näettekö että pelkän perämiesharjoittelun kautta saa tarpeeksi hyvää opastusta perämiehen tehtäviin? Ja voisi siirtyä suoraan siitä perämieheksi.

Meillä on enemmän kokemusta aloittelevista merimiehistä eli vahtimiesharjoittelun alkumetreiltä. Siihen henkilömateriaaliin me emme voi enää vaikuttaa, koska harjoittelijathan tulevat suoraan Myllyn kautta. Laivoilla toivotaan, että harjoittelija olisi kokeneempi, jolloin hän ei olisi enää niin työllistävä opastusta ajatellen. Hän olisi enemmän itseohjautuva, jolloin hän ei tarvitsisi niin paljon ulkopuolista ohjausta. En osaa äkkiseltään sanoa, kuinka paljon ohjausta perämiesharjoittelijat tarvitsevat, ja kuinka hyviä heistä silloin saa.

Jos henkilö on ollut hyvin pitkään harjoittelijana ja kyseessä on ns. Juniori Perämies -paikka, niin hän on silloin jo saanut melko hyvin kokemusta pitkästä harjoittelustaan. Uskoisin, että hän on saanut olla mukana perämiehen kyljessä.

Meillä on myös ollut tapauksia, joissa henkilö on ensin tullut harjoittelijaksi laivaan. Sen jälkeen vahtimiehen työhön, ja sen

jälkeen taas harjoittelijaksi. Ja sen jälkeen jopa välillä perämieheksi. Niitäkin on muutama.

Näissä tapauksissa paino on vielä enemmän henkilön persoonassa ja siinä, millaisen palautteen kyseisestä ihmisestä laivalta saa. Jos laivalla on "tosi hyvä jätkä" niin kyllä ne sieltä laivalta kertovat eteenpäin, että "tässä on tosi hyvä kundi, tästä tulee vielä jotain". Henkilö on ehkä otettu vain harjoitteluun, mutta hänestä tulee niin hyvää palautetta, että hän todennäköisesti pärjää muissakin tehtävissä. On todella paljon kyse kokonaisuudesta; ei voi suoraan sanoa sen perusteella, onko hän ollut harjoittelijana tai vahtimiehenä. Henkilö on voinut olla vaikka 10 vuotta ansiotöissä ja on ihan nolla. Tai sitten voi olla aivan uransa alkumetreillä jo todella lupaava.

5. Harjoittelu työn kautta. Palkkaatteko suomalaisia vahtimiehiä? Tai onko teidän laivat nk. sekamiehitys laivoja?

Puolet meidän laivoista ottaa vielä suomalaisia vahtimiehiä.

6. Miten näette tulevaisuuden. Tuletteko vielä palkkaamaan suomalaisia vahtimiehiä?

Tulee olemaan vielä jatkossa niillä laivoilla, joissa ei ole sekamiehitystä.

Sekamiehitysaluksilla ei tule lähtökohtaisesti olemaan suomalaisia vahtimiehiä. Me kokeilemme tätä järjestelyä. Näissä laivoissa on kuitenkin muita suomalaisia kansimiehiä kuten esimerkiksi matruuseja. Eli paikkoja on sellaisille, joilla on yt-matruusin pätevyys.

6.1 Eli onko tämä myös tulevaisuutta että on suomalaisia vahtimiehiä? Tai onko tämä enää vain siirtymävaihe?

Meillä on kovin lyhyt ja niukka kokemus sekamiehityksestä, koska meillä on ollut vain yksi sekamiehitysalus puoli vuotta. On siis vielä aikaista analysoida. Tämän vuoden alusta tilanne on muuttunut, joten saamme enemmän kokemusta asiasta; työyhteisö muuttuu monikulttuurisemmaksi. Miten asiat toimivat, kun on erityyppistä porukkaa, eri palkkausjärjestelmiä, eripituisia törnejä, erilaisia henkilöstöryhmiä? Haluamme myös tietää, miten viihtyvyys laivalla muuttuu, paraneeko se, huononeeko se vai vaikuttaako asetelma merkittävästi mihinkään. Tämä määrää sen, miten jatketaan. Jos uudesta toimintamallista ei ole paljon hyötyä ja tulokset huononevat, luonnollisesti mietimme silloin, miten kannattaa jatkaa.

Yksi mikä rajoittaa tulevaisuudessa merenkulkijoiden määrää laivoilla, on majoitustilat ja pelastautumisvarustus. Ovat he sitten kadetteja, harjoittelijoita, vahtimiehiä tai ihan mitä vaan. Kun ei kerta kaikkiaan ole tilaa. Tämä ei ole ollut iso ongelma ennen, mutta näissä uuden tyyppisissä aluksissa (sekamiehitys) tuli ensimmäistä kertaa vastaan esim. se, että pelastautumisvarustus ei riitä.

Aikaisemmin laivalla ei ollut niin paljon ihmisiä, että laivalle ei olisi mahtunut ylimääräistä henkilöä.

7. Onko varustamossanne tarjolla nk. Juniori Perämiehen paikkoja? Eli työpaikkoja joihin voi palkata henkilön ensimmäiseen perämiehentyöhön.

Tällä hetkellä ei ole.

8. Mitä asioita katsotte/arvioitte ennen uuden ennestään tuntemattoman henkilön palkkaamista perämiehen tehtäviin?

Katsomme työkokemusta tai harjoittelukokemusta. Missä hän on ollut aikaisemmin. Minkä tyyppisissä aluksissa hän on työskennellyt, tai missä hän on saanut harjoittelunsa. Keskustelemme tietenkin siitä, minkälainen asenne hänellä on merityöhön, koska nykypäivänä ihmiset ovat aika mukavuudenhaluisia. Merityö ei ole enää niin houkuttelevaa, kotoa ollaan useita viikkoja poissa. Merityön sovittaminen normaalielämään on haasteellisempaa. Eli asenteen pitää olla kohdallaan sekä löytyä halua tehdä merityötä. Kokemus ja asenne ovat asioita, jotka vaikuttavat siihen, miten hän sopeutuu kyseiseen laivatiimiin.

Meillä on haasteena hakurahtimarkkinoilla, että emme voi sanoa esimerkiksi "sinä vaihdat kolmen viikon päästä Turussa", "varaa vaan se etelän matka". Me emme voi tarkkaan tietää milloin työvuorot vaihtuvat; tässä asenne vaikuttaa. Merenkulkijan ei pitäisi tehdä itsellensä liian isoa ongelmaa tästä, se repii myös ihmistä, ja myös työvuoroja järjestävän henkilön hermoja, koska emme voi asialle mitään.

8.1 Entä jos katsotaan vain teidän näkökulmasta? Mikä on teille edullisinta? Millaisen henkilön te haluatte. Eli mikä näistä ominaisuuksista painottuu eniten?

Taidot. Toisaalta jos on hyvin taitava mutta hieman eristäytynyt, niin ei sekään ole hyvä. Tai hyvä tyyppi mutta ei niin taitava, niin ei sekään ole hyvä.

Mutta taidot on kuitenkin se painavin, tai se vaikutelma, että tästä henkilöstä tulee vielä jotain.

9. Palkkaisitteko nk. Juniori Perämieheksi henkilön joka on suorittanut kaiken harjoittelunsa perämiehenkirjoihin asti palkattomassa harjoittelussa? Toisin sanoin henkilön joka ei ole ollut palkallisessa työssä alalla.

Jos kyseessä olisi suomalainen henkilö, kyllä. Tällöin olisi suurempi luottamus hänen koulutustasoonsa. Emme näe siinä estettä, että hänellä ei ole palkallista työkokemusta, jos hänellä on hyvä harjoittelu takana, ja hänestä on saatu hyvät suositukset. Tällaisessa tapauksessa on tietysti erittäin tärkeää, millaista palautetta hänestä

on saatu harjoittelupaikoista. Asenne tulee yleensä myös esille palautteesta. Tässä tapauksessa kyllä uskaltaisimme kokeilla häntä.

9.1 Entä laivoihin jonne saa palkata yliperämieheksi vahtiperämiehen kirjoilla?

Tällaiseen työhön emme palkkaisi pelkän harjoittelun perusteella. Eli emme yliperämieheksi. Niin sanotuksi perinteiseksi kakkoseksi mutta yliperämieheksi ei.

10. Miltä tulevaisuus näyttää? Tuleeko teidän varustamossa olemaan nk. Juniori Perämiehen työpaikkoja tulevaisuudessa?

Tulevaisuudesta emme osaa sanoa, mutta tällä hetkellä ei ole.

11. Miten teidän varustamossa varmistetaan työvoiman saatavuus tulevaisuudessa? Ensisijaisesti kansipäällystä ajatellen.

Haastattelija lisäsi:

Onko tätä asiaa mietitty? Jos ei ole juniori perämiehen paikkoja, ja yliperämieheksi ei pääse heti.

Asiaa on mietitty aika paljonkin. Mutta meillä ei ole siihen mitään fiksumuutosta. Meillä on ekonomisia paineita markkinoilta, eli emme voi pitää ylimääräisiä henkilöitä "kasvamassa". Tämä on erittäin suuri haaste. Paljon on asiaa pohdittu, mutta ei ole mitään selkeää ratkaisua.

Meidän ideaalilähtökohtamme on ollut jo kauan se, että otamme harjoittelijan, ja hänestä tulee joskus meille päällikkö. Mutta kuviot muuttuvat koko ajan, ei vain laivapuolella vaan myös maapuolella ja meidän täytyy sopeutua siihen. Jos vain on mahdollista, niin mielellään otamme harjoittelijan, josta voisi tulla meille päällikkö.

12. Miten näette kadettijärjestelmä? Ratkaisisiko se työharjoitteluun ja uusien perämiesten osaamiseen liittyviä ongelmia. Eli paranisiko tilanne?

Haastateltava pyysi tarkentamaan kadettijärjestelmän muodosta:

Malli mitä on kaavailtu. Ensimmäisen vuoden opiskelijat on jätetty tutkimuksen ulkopuolelle. Heidän osaltaan ei ole mikään muuttunut ongelman asettelussa. Mutta toisen vuoden opintojen kohdalla, koska ei ole enää vahtimiehen töitä. Eli saisi toimia palkallisena kadettina. Eli perämiehen apulaisena, ja tämän kautta saada kunnollista perämiehen harjoittelua. Jolloin voi siirtyä sellaisiin tehtäviin johon kelpuutetaan vahtiperämiehen kirjoilla. On selvää että tämä on ekonominen paine.

Samankaltaiset asiat olivat esillä myös eilen. Mutta niin kuin aikaisemmin todettu, ongelmana on tilat ja pelastautumisvarustus. Tällä hetkellä meillä ei kerta kaikkiaan ole tilaa laivoilla.

12.1 Entä jos lähtee hypoteesista että tilaa on? Näettekö tällaisessa ratkaisua tai onko tällainen idea kokonaan "torpattu" ajatus?

Ei todellakaan ole "torpattu" ajatus. Tämä olisi taloudellisesti houkuttelevampi. Kun henkilö ei olisi ns. normaalitasoinen lisäkustannus. Hänestä olisi aitoa hyötyä ja apua, henkilölle maksettava korvaus motivoisi häntä vielä enemmän. Kyllä näen, että tästä olisi hyötyä, jos muut olosuhteet sen sallisivat.

Ja henkilökohtaisesti ottaisin suomalaisia merimiehiä, varsinkin päällystöön. Heillä on käsitys suomalaisesta yhteiskunnasta ja suomalaisesta talousrakenteesta (paremmin kuin ulkomaalaisella). Tietyllä tavalla se luo turvallisuutta myös varustamoon päin. Siinä mielessä kansallisuudella on merkitystä Suomen lipun alla.

13. Vapaa sana

Se on vieläkin se asenne. Jos joku tulee laivan päälle ja pyörii siellä tunnin, jonka jälkeen sanoo "tämä ei ole minun paikka" niin... Meillä on viime vuonna ollut kolme tällaista harjoittelijaa, yksi nais- ja kaksi miespuolista. Nämä olivat tietenkin ihan aloittelijoita. Yhtään kertaa ei ollut vielä ehditty merille. Sitten on niitä, jotka ovat vain yhden merimatkan ja huomaavat tulevansa merisairaaksi, tai muuten ahdistaa. Laivalta on kyllä selvitetty, ettei taustalla ole ollut mitään konfliktia tai muuta, mutta niin ei ole ollut. Vastaus on ollut, että harjoittelijalle "se ei vaan sovi tämä". Sittenhän oli yksi, joka luuli, että merimieselämä on niin kuin ennen, alkoi vielä vähän ottaa viinaa.

Jollain tavalla koulu voisi tehdä taustalla töitä, jotta selvitetäisiin/valmisteltaisiin, ketkä sopivat laivalle töihin.

Bilaga 11. Svar på intervjufrågor från Godby Shipping

Nimi ja toimi varustamossa?

Sari Törnroos Merihenkilöstöpäällikkö

1. Millaisena näette työharjoittelun suomen lipun alla? Hyvää ja huonoa?

Tällä hetkellä erittäin ongelmallisena harvojen harjoittelupaikkojen takia. On hyvä että harjoittelu tehdään vielä ainakin osittain "tavallisena" kansityönä eli tulevilla kansipäällystön jäsenillä on ainakin teoriassa mahdollisuus oppia perinteisiä kansitöitä, joiden tekemistä he myöhemmin joutuvat johtamaan.

2. Miten näette varustamonne harjoittelupaikkana? Kuinka hyvää opetusta laivoillanne saa?

Erittäin hyvänä, varustamon puolelta suhtaudutaan positiivisesti harjoittelijoihin ja laivoillakaan ei vielä olla täysin väsyneitä heihin. Ongelman tuottavat rajoitetut hyttitilat ja nykyiset säädökset, jotka kieltävät hytin jakamisen rahtialuksilla.

3. Onko varustamossanne erillisiä ohjeita koskien työharjoittelijoita?

Ei

4. Eritelläänkö teidän varustamossanne harjoittelijat tason mukaan? Kansi/Kone/Kansipäällystö/Konepäällystö

Ei. Tietenkin laivalla taso otetaan huomioon.

5. Harjoittelu työn kautta. Palkkaatteko suomalaisia vahtimiehiä? Tai onko teidän laivat nk. sekamiehitys laivoja?

Suurimmalla osalla aluksistamme on vielä suomalaiset vahtimiehet.

6. Miten näette tulevaisuuden. Tuletteko vielä palkkaamaan suomalaisia vahtimiehiä?

Osa aluksistamme tulee varmaan tulevaisuudessakin olemaan suomalaisittain miehitettyjä.

7. Onko varustamossanne tarjolla nk. Juniori Perämiehen paikkoja? Eli työpaikkoja joihin voi palkata henkilön ensimmäiseen perämiehentyöhön.

Kyllä

8. Mitä asioita katsotte/arvioitte ennen uuden ennestään tuntemattoman henkilön palkkaamista perämiehen tehtäviin?

Otamme erittäin harvoin ”ulkopuolelta” perämiehiä, sillä laivoillamme on useita kansivahtimiehiä, joilla on perämiehen pätevyys ja käytämme aina heitä ensisijaisesti.

Jos otamme ulkopuolelta, kriteerimme ovat laivatyyppin ja liikennealueen tuntemus sekä tietenkin edellisistä varustamoista saamamme palaute; Suomalaisilla rahtivarustamoilla on erittäin hyvä verkosto uusien henkilöiden taustojen tarkastamiseksi.

9. Palkkaisitteko nk. Juniori Perämieheksi henkilön joka on suorittanut kaiken harjoittelunsa perämiehenkirjoihin asti palkattomassa harjoittelussa? Toisin sanoin henkilön joka ei ole ollut palkallisessa työssä alalla.

Asia ei ole koskaan ollut ajankohtainen meille, mutta suosimme kyllä ilman muuta henkilöitä, jotka ovat työskennelleet myös tavallisissa kansitehtävissä. Onko työstä / harjoittelusta saanut palkkaa, on toissijainen asia, mutta pelkällä perämiesharjoittelulla ei ikävä kyllä pääse niiden ensimmäisten joukkoon, joista valikoimme perämiehiä.

10. Miltä tulevaisuus näyttää? Tuleeko teidän varustamossa olemaan nk. Juniori Perämiehen työpaikkoja tulevaisuudessa?

Osassa aluksista varmastikin.

11. Miten teidän varustamossa varmistetaan työvoiman saatavuus tulevaisuudessa? Ensisijaisesti kansipäällystä ajatellen.

Suurelta osin me ”kasvatamme” oman päällystömme eli ne jotka ovat osoittaneet kiitettävää kiinnostusta ja taitoa harjoittelu aikanaan, pääsevät ensin meille kesäksi ylimääräisiksi kansivahtimiehiksi, myöhemmin kenties vakituisiksi ja tilaisuuden tullen saavat määrääkäsisiä perämiehen sijaisuuksia ja sitten vähitellen vakituisen perämiehen paikan ja siitä eteenpäin yliperämieheksi ja viimein päälliköksi.

12. Miten näette kadettijärjestelmä? Ratkaisisiko se työharjoitteluun ja uusien perämiesten osaamiseen liittyviä ongelmia. Eli paranisiko tilanne?

Kadettijärjestelmässä täytyy olla hyviä puolia, kun sitä niin monessa maassa harjoitetaan, mutta ikävä kyllä siinä on myös monia kysymysmerkkejä; kustannuskysymykset, aluksen päällystön ajan ja energian riittäminen.

13. Vapaa sana

Ikävä kyllä miehistöjen aina vain pienetessä, harjoittelijoiden täysipainoinen ohjaaminen kärsii.

Bilaga 12. Intervju med en personalchef

Rederiet representerar ca. 287,000 dödviktton av finska handelsflottan. Den intervjuade valde förbli anonym. Intervjun gicks på finska och utfördes på rederikontoret.

Toimi varustamossa.

Henkilöstöpäällikkö

1. Millaisena näette työharjoittelun suomen lipun alla? Hyvää ja huonoa?

Minun mielestä suomalainen harjoittelumuoto toimii. Harjoittelupaikkoja ei ole tarpeeksi, tai niin paljon kuin tarvittaisiin, niistä on jatkuva pula. Meille riittäisi harjoittelijoita enemmän kuin pystymme ottamaan, nykypäivän trendi on että laivat rakennetaan niin että niissä ei ole ylimääräisiä majoituspaikkoja.

Olen ollut tyytyväinen Myllyyn joka välittää harjoittelu paikat.

2. Miten näette varustamonne harjoittelupaikkana? Kuinka hyvää opetusta laivoillanne saa?

Ainakin mitä olen saanut palautetta niin se on hyvää. Porukka on halunnut tulla meille harjoitteluun ja minun mielestä se kertoo aika paljon.

3. Onko varustamossanne erillisiä ohjeita koskien työharjoittelijoita?

Sitä en tiedä onko laivat tehneet omat ohjeet. Harjoittelijalla itselläänhän on omat ohjeet mitä hänen kuuluisi tehdä, ja niiden perusteella mennään. Pääsääntöisesti mennään niiden ohjeitten mukaan mitkä on koululta tullut.

4. Eritelläänkö teidän varustamossanne harjoittelijat tason mukaan? Kansi/Kone/Kansipäällystö/Konepäällystö

Harjoittelu Myllystä tulee tieto että millä harjoittelu jaksolla henkilö on. Eli kansipäällystö tai konepäällystö, tai sitten kansi tai kone. Sama tieto joka tulee Myllystä minulle menee myös laivalle.

5. Harjoittelu työn kautta. Palkkaatteko suomalaisia vahtimiehiä? Tai onko teidän laivat nk. sekamiehitys laivoja?

Kyllä jatkuvasti. Teemme näin ihan tarkoituksella jotta saamme pyöritettyä opiskelijoita laivoilla. Jos olisi vakituiset vahtimiehet, emme pystyisi ottamaan kuin kesäsesongiksi ylimääräisiä. Nimenomaan on pyritty koululaisia käyttämään vahtimiehinä, jotta he saisivat seilauspäiviä.

5.1 Ymmärsinkö oikein että pidätte koululaisia vahtimiehinä jotta heidät voisi tulevaisuudessa "nosta ylöspäin", esimerkiksi perämieheksi?

Emme pidä koululaisia vain jotta heistä tulisi perämiehiä. On vahtimiehiä jotka hakevat päiviä matruusiksi ja sitä kautta myös kansi- tai konekorjausmieheksi.

6. Miten näette tulevaisuuden. Tuletteko vielä palkkaamaan suomalaisia vahtimiehiä?

Jatkossa suomalaisten vahtimiesten paikat ehkä vähenevät.

7. Onko varustamossanne tarjolla nk. Juniori Perämiehen paikkoja? Eli työpaikkoja joihin voi palkata henkilön ensimmäiseen perämiehentyöhön.

Meillä on aluksia joissa on 2. perämiehen paikkoja. 2. perämiehen paikkaan otamme juuri ne joilla ei ole aikaisempaa perämiehen kokemusta.

Sekamiehitetyissä aluksissa näitä paikkoja ei ole.

7.1 Onko näissä sekamiehitetyissä aluksissa paikkoja johon voi palkata perämiehen vaikka hänellä ei ole Yliperämiehen kirjoja?

Ei ole, asiaa on mietitty. Eli jos sekamiehitämme lisää laivoja niin joko täytyy järjestää kadettijärjestelmä tai joku muu järjestely, jonka avulla perämiehet voivat kerätä seilauspäiviä edetäkseen yliperämieheksi.

8. Mitä asioita katsotte/arvioitte ennen uuden ennestään tuntemattoman henkilön palkkaamista perämiehen tehtäviin?

CV on ensimmäinen josta lähden liikkeelle. Jos on mahdollisuus niin pyydän henkilön käymään konttorilla. Jos etäisyydet estää niin CV:n perusteella valitsen.

8.1 Miltä CV:n kuuluisi siinä tapauksessa näyttää jotta henkilö näyttäisi hyvältä?

Yleensä kun pyydän lähettämään hakemuksen niin mainitsen että kertoo missä on seilannut ja työhistorian muutenkin. Aika paljon tulee perämiehiä jotka on entuudestaan tuntemattomia. Yhdessä vaiheessa meillä oli juuri yliperämiehistä pula, mutta nyt on tilanne parantunut.

8.2 Millainen kokemus teillä on, jos otetaan yhtiölle ennestään tuntematon henkilö perämieheksi? Onko ne ollut ihan "käytettävää porukkaa"?

Suurin osa on ihan hyviä.

9. Palkkaisitteko nk. Juniori Perämieheksi henkilön joka on suorittanut kaiken harjoittelunsa perämiehenkirjoihin asti palkattomassa harjoittelussa? Toisin sanoin henkilön joka ei ole ollut palkallisessa työssä alalla.

Haastateltava lisäsi:

Tässä siis kysytään sitä että onko se harjoittelu tarpeeksi hyvää?

Haastattelija vastasi myöntävästi.

Jostain henkilön on aloitettava jotta hän pääsee työuran alkuun. Joten täytyy luottaa siihen että harjoittelujärjestelmä on toiminut. Harjoittelussa on hyvin paljon kiinni siitä, että kenen ohjauksessa he ovat aluksella ja sitten siitä kuinka motivoitunut henkilö itse on. Näistä se on aika pitkälti kiinni. Ja ne tekijät vaikuttaa varmasti henkilön harjoitteluun. Toivon että myös päällikkö puuttuu asiaan mikäli harjoittelu ei suju ja tavoite on että harjoittelu ei mene hukkaan.

9.1 Entä tilanne jossa yhtiölle ennestään tuntematon henkilö hakee perämiehen paikkaa, mutta ei ole ollut palkallisessa työssä? Onko teillä tapoja selvittää "onko tää kova jätkä tai ei"?

Joskus on tuttuja kollegoja joilta voi kysyä. Silloin voi soittaa ja kysyä miten hän pärjää, jos ei tosiaan ole ollut meillä. Tämä on oikeastaan ainoa keino ottaa selvää.

10. Miltä tulevaisuus näyttää? Tuleeko teidän varustamossa olemaan nk. Juniori Perämiehen työpaikkoja tulevaisuudessa?

En tiedä tulevaisuudesta vielä mikä tulee olemaan tilanne. Niin kauan kuin laivassa on suomalainen miehistö niin on 2. perämiehenpaikka johon otetaan yleensä se nuori. Mutta jos tulee sellainen tilanne että on sekamiehitettyjä laivoja niin... Olemme tiedostaneet että yliperämiehiä emme saa mistä vaan, toisin sanoen heitä ei tule ellei he saa praktiikkaa. Tähän täytyy keksiä joku ratkaisu.

10.1 Käsitinkö oikein että paikkoja on ja tilanne pyritään pitämään samana?

Kyllä, tai meidän täytyy ainakin jotenkin taata että meille tulee myös suomalaisia yliperämiehiä.

11. Miten teidän varustamossa varmistetaan työvoiman saatavuus tulevaisuudessa? Ensisijaisesti kansipäällystä ajatellen.

Vastaus tähän todettiin jo selvinneen aikaisemmin.

12. Miten näette kadettijärjestelmä? Ratkaisisiko se työharjoitteluun ja uusien perämiesten osaamiseen liittyviä ongelmia. Eli paranisiko tilanne?

Haastateltavalle kuvailtiin tilanne jossa vahtimiehen kirjat omaava henkilö palkattaisiin kadetiksi, perämiehen apulaiseksi. He saisivat siitä palkkaa. Malli jossa yhtiö saisi päättää kenet he haluavat kadeteiksi ja kenet ei.

Voi se olla ratkaisu, en ole varma onko se ihan paras ratkaisu.

12.1 Helpottaisiko tämä sinun elämää mitenkään? Eli että "jätkillä olisi meriitti näyttää että mä olen ollut ja mä osaan"?

Kyllä helpottaisi. Kun tiedän että henkilö on ollut meillä töissä, ja miten hän on pärjännyt laivoilla. Silloin laivan päällikkö tietää "millaista kaveria" hän on sinne ottamassa.

12.2 Entä verrattuna tämän hetkiseen tilanteeseen kun harjoittelija joutuvat kannelle. Joutuisivatko he kuitenkin kannelle vaikka he ovat kadetteja. Olisiko yhtiöllä intressi ohjata heitä opettelemaan päällystön tehtäviä esimerkiksi maalaamisen sijaan?

Se että henkilö ei toimi vahtimiehenä on minun mielestäni huono asia, koska henkilö oppii työn kautta. Nykyisin opetus painottuu liikaa kouluun vaikka varsinainen työnteko opitaan laivalla. Jos vahtimies menee suoraan kadetiksi ja oppii vain perämiehen työt, hän ei voi olla esimiehenä matruusille ja pursimiehelle, kun hän ei tiedä heidän töistä yhtään mitään. Eli sinun täytyy osata ne työt joita määrää. Muuten sinusta ei ole siihen työhön. Eli kadettina ollessa siellä tehdään myös kansitöitä. Tällöin asianomainen henkilö saa myös sitä ammattitaitoa, jotta hän pystyy aikanaan johtamaan ja olemaan esimiehenä.

Bilaga 13. Svar på intervjufrågor från en befälhavare på ett finländskt fartyg.

Svaren gavs via e-post på begäran av rederiets personalchef. Svarande är befälhavare på ett intervjuat rederis fartyg. På önskan av rederikontoret nämns inte befälhavarens namn eller rederiet. Rederiet representerar ca 287 000 dödviktton av Finlands handelsflotta.

1. Millaisena näette työharjoittelun suomen lipun alla? Hyvää ja huonoa?

Näen että tulevaisuuden harjoittelu tapahtuu siten että miehistöpuolen harjoittelu niin kuin nyt mutta päällystön harjoittelu tapahtuu kouluaikana, harjoitteluna niin kuin nykypäivänä mutta kadettijärjestelmän mukaisesti valmistumisen jälkeen. Koska vastavalmistuneilla puuttuu työkokemus vaikkakin on koulutukseltaan valmiita, laivalla esimerkiksi 4. perämies olisi ensiaskeleilla mukana muiden perämiesten kanssa, ja hänelle luovutettaisiin pikkuhiljaa enemmän vastuuta.

2. Miten näette varustamonne harjoittelupaikkana? Kuinka hyvää opetusta laivoillanne saa?

Jos laiva lähtee ulos Itämereltä on vaikea saada harjoittelijoita, nykypäivän sosiaalinen media saattaa katkoilla ja näyttää siltä että ihmiset ei halua jäädä päivityksistä paitsi. Myöskin television puuttuminen vaikuttaa harjoittelijoiden tuloon.

3. Onko varustamossanne erillisiä ohjeita koskien työharjoittelijoita?

Ei varsinaisesti, mutta pyritään laivassa toimia siten että harjoittelija saa mahdollisimman oikean kuvan työstään, joka valitettavasti on paljon siivoamista.

4. Eritelläänkö teidän varustamossanne harjoittelijat tason mukaan? Kansi/Kone/Kansipäällystö/Konepäällystö

Kyllä

5. Harjoittelu työn kautta. Palkkaatteko suomalaisia vahtimiehiä? Tai onko teidän laivat nk. sekamiehitys laivoja?

Laiva on sekamiehitys laiva, laivassa ei ole suomalaisia vahtimiehiä

6. Miten näette tulevaisuuden. Tuletteko vielä palkkaamaan suomalaisia vahtimiehiä?

En usko, ainoa tapa pitää suomalaisia laivassa on harjoittelun ja kadettijärjestelmän kautta, siten että henkilö pääsee näyttämään omat kyvyt, ja oppimaan oma työ todellisuudessa.

7. Onko varustamossanne tarjolla nk. Juniori Perämiehen paikkoja? Eli työpaikkoja joihin voi palkata henkilön ensimmäiseen perämiehentyöhön.

Ei, enkä usko että suomalaisiin laivoihin jää juniori / suomalainen päällystö.

8. Mitä asioita katsotte/arvioitte ennen uuden ennestään tuntemattoman henkilön palkkaamista perämiehen tehtäviin?

Sosiaaliset kyvyt tulla toimeen eri kansallisuuden/kielten ja ihmisten kanssa. Monikielinen, mielellään Suomi, Ruotsi, Englanti, Venäjä on lisäbonus. Työmotivaatio eli halu oppia ja tehdä ns. likaisia töitä.

9. Palkkaisitteko nk. Juniori Perämieheksi henkilön joka on suorittanut kaiken harjoittelunsa perämiehenkirjoihin asti palkattomassa harjoittelussa? Toisin sanoin henkilön joka ei ole ollut palkallisessa työssä alalla.

Olen sitä mieltä että Kadetille pitäisi maksaa palkkaa laivassa olosta mutta ei loma ajasta, ja että kadetti harjoittelu olisi enemmän yhtiön eri laivoissa monta kuukautta minimi vuosi koulutuksen jälkeen.

10. Miltä tulevaisuus näyttää? Tuleeko teidän varustamossa olemaan nk. Juniori Perämiehen työpaikkoja tulevaisuudessa?

Ei, muutaman vuoden sisällä en näe monta juniori päällystön jäsentä.

11. Miten teidän varustamossa varmistetaan työvoiman saatavuus tulevaisuudessa? Ensisijaisesti kansipäällystöä ajatellen.

Kouluttamalla oma porukka, parantamalla laivaolosuhteet.

12. Miten näette kadettijärjestelmä? Ratkaisisiko se työharjoitteluun ja uusien perämiesten osaamiseen liittyviä ongelmia. Eli paranisiko tilanne?

Ratkaisee enemmän sen ongelman että ennen kun palkataan perämiestä niin tiedetään että hän on valmis omaan työhön. Niin kuin aikaisemmin kirjoitin, kukaan ei ole valmis perämies/mestari/sähkömies kun tulee koulusta, laivassa ei ole varoja pitää tupla miehitys opetuksen aikana.

13. Vapaa sana

Olen itse ollut keskustelemassa 2014 kadetti järjestelmästä liittojen kanssa. Laivayhtiö ehdotti kadettijärjestelmää mutta laivapäällystöliitto enemmän tai vähemmän tyrmäsi ajatuksen.

Koska tilanne nyt on kohta edessä että suomalainen päällystö ei pääse harjoittelemaan omaa ammattia, niin näen ettei suomalaisella päällystöllä ole tulevaisuutta päästä ulkomaille töihin koska työkokemus puuttuu.

Koulutus suomessa on ollut syöksykierteessä niin kauan kuin muistan. Panostetaan enemmän YH aineisiin kuin ammatti aineisiin ja todelliseen oppimiseen. Työharjoittelun monipuolistamisella saataisiin tämä kohdalle, esimerkiksi (laivatyön lisäksi) konepajojen harjoittelu, automaatioharjoittelu, ahtaus harjoittelu, meklari harjoittelu ym.

Tällä hetkellä tämä osaamisalue jää paitsi, osaamme teorian mutta emme osaa työtä.

Bilaga 14. Intervju med en norsk sjökaptensstuderande.

Intervjun utfördes som en diskussion runt frågorna.

1. Name, position onboard or year of studies.

Martin Andre Jakobsen, Second year of studies in Høyskole. Previous education Able Seaman.

2. Who does validate your onboard practise?

You receive a letter from the company about the time spent onboard. When applying for the officers certificate you present the school diploma, and the letter from the shipping company to the authorities.

3. How do you feel about the quality of onboard practise you get?

The Norwegians has started with a electronic Cadet Book. So now it is easier to follow up my progress.

For those who has not been at sea before Høyskole. The shipping companies usually puts the cadets on deck before they can start training on the bridge.

In my point of view this works. In this way you get a overall understanding about the ship.

4. What kind of contract do you do with the shipping company?

We apply for a job onboard just as applying for any other job. We make a normal working contract with the company.

5. For how long do you stay at a time?

Usually one month on, one month of. So you follow the crew.

6. Do you change shipping company between contracts?

No contract before school. And you can change companies as you like. But you can also make a contract before school and then the company provides a position as you need it.

7. Free word. Is there something you would like to ad?

I like the Swedish model. That you have your time onboard when you finish school. So that you can apply for your certificate. A lot of people I Norway does not actually know how long you have to be an cadet. So it comes as a surprise for many new students that they will not be officers when finished with school.

