

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Sjöfart (sjökaptén)

DET FINLÄNDSKA DÄCKSBEFÄLET'S FRAMTID

Carl-Julius Rolin



38:2016

Datum för godkännande: 14.12.2016
Handledare: Björn-Olof Erikson

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Utbildningsprogrammet för sjöfart (sjökaptén)
Författare:	Carl-Julius Rolin
Arbetets namn:	Det finländska däcksbefälets framtid
Handledare:	Björn-Olof Erikson
Uppdragsgivare:	

Abstrakt

Detta arbetes syfte är att göra en kartläggning över hur framtiden kan se ut för finländskt däcksbefäl. Med detta arbete vill jag hjälpa mig själv och andra att bättre förstå hurdan situationen är på arbetsmarknaden för däcksbefäl samt att få fram de utmaningar vi står inför. Arbetet skall förhoppningsvis hjälpa aktörer inom sjöfarten att fatta beslut som kan hjälpa branschen att blomstra igen.

Detta arbete baserar sig på en webbenkät på 19 aktuella frågor gällande arbetsmarknaden för däcksbefäl. Svarspersonerna är noggrant utvalda och består av personer som representerar olika delar av branschen.

Resultatet jag fått fram visar att finländskt däcksbefäl står inför stora utmaningar. Att komma in på arbetsmarknaden är svårt för nyexaminerade.

Dock visar undersökningen också att bara däcksbefäl lyckas komma ut i arbetslivet och således samla arbetserfarenhet, så finns alla förutsättningar att skapa en lysande karriär inom branschen.

Erfaret däcksbefäl är fortfarande uppskattat både till sjöss och på land.

Nyckelord (sökord)

Enkätundersökning, Däcksbefäl, Framtid, Arbete, Erfarenhet

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
38:2016	1458-1531	Svenska	41 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
25.11.2016	02.12.2016	14.12.2016

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Nautical Science (master mariner)
Author:	Carl-Julius Rolin
Title:	The Future of Finnish Deck Officers
Academic Supervisor:	Björn-Olof Erikson
Technical Supervisor:	

Abstract

The purpose of this degree thesis is to make a survey about the future of Finnish deck officers in the merchant navy. With this thesis I want to help myself and others to better understand the situation on the job market for deck officers and to reveal the challenges we will face in the future. This thesis will hopefully help actors in the branch of industry to take decisions that will help shipping in Finland flourish again.

This Degree thesis is based on a web survey consisting of 19 questions of current interest about the job market for deck officers. The participants were carefully selected persons that represent different parts of the industry.

The results of this survey show that the branch is facing many hard challenges. Getting into the job market is hard for newly graduated deck officers. Despite this fact the survey also shows that if you manage to get some experience you can have a bright future in shipping. Experienced deck officers are still sought after on the job market both on land and at sea.

Keywords

Survey, Deck officer, Future, Job, Experience

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
38:2016	1458-1531	Swedish	41 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
25.11.2016	02.12.2016	14.12.2016

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Figurförteckning.....	5
1. INLEDNING.....	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Motiv och syfte.....	9
1.3 Metod.....	9
1.4 Insamlingsgrupp.....	10
1.5 Frågeställningar.....	11
1.6 Avgränsningar.....	11
2. RESULTAT.....	12
2.1 Resultat - Sysselsättning.....	12
2.2 Resultat – Utbildning & Kompetens.....	16
2.3 Resultat – Näringsidkare & Samhälle.....	20
3. ANALYS.....	24
4. DISKUSSION.....	26
5. SLUTSATS.....	27
KÄLLFÖRTECKNING.....	29
Bilaga 1 Enkät svar	31

FIGURFÖRTECKNING

- Figur 1** Tror ni det kommer att finnas gott om arbete för finländskt juniorbefäl inom den inhemska handelsflottan i framtiden? (sid 15)
- Figur 2** Tror ni det kommer att finnas gott om arbete för finländskt seniorbefäl (överstyrman/kapten) inom den inhemska handelsflottan i framtiden? (sid 15)
- Figur 3** Kommer det att finnas efterfrågan för finländska nyexaminerade sjökaptener på utländska rederier i framtiden? (sid 16)
- Figur 4** Kommer det att finnas efterfrågan för finländskt seniorbefäl på utländska rederier även i framtiden? (sid 16)
- Figur 5** Anser ni det vara lönsammare, med tanke på chansen att få ett styrmansjobb på ett inhemskt fartyg för en nyexaminerad sjökaptener (sid 16)
- Figur 6** Tror ni nyexaminerade sjökaptener har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar utbildningens nivå, utan egentlig erfarenhet till sjöss i framtiden? (sid 17)
- Figur 7** Tror ni erfaret seniorbefäl har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar deras utbildning och erfarenhet? (sid 17)
- Figur 8** Anser ni att den nuvarande sjökaptensutbildningen borde ses över för att förbättra arbetsmöjligheterna för personer med denna utbildning i framtiden? (sid 18)
- Figur 9** Tycker ni att antalet utbildat sjöbefäl borde minska genom? (sid 19)
- Figur 10** Tycker ni att lönen för finskt däcksbefäl är med tanke på utbildningens längd och arbetsuppgiftens nivå och ansvar är? (sid 20)
- Figur 11** Tycker ni att den finländska lönenivån för inhemskt befäl är konkurrenskraftig, då man jämför den med övrigt europeiskt sjöbefäl? (sid 20)
- Figur 12** Tycker ni att den finska lönenivån är skälig med tanke på förhållandet utbildningsnivå/kompetens då man jämför med däcksbefäl från "non-EU" länder? (sid 20)
- Figur 13** Hur anser ni att finsk däcksbefälskompetens ligger då man jämför den med övrigt västerländskt befäl? (sid 21)
- Figur 14** Hur anser ni att finsk däcksbefälskompetens ligger i jämförelse med "non-EU" däcksbefälskompetens? (sid 21)
- Figur 15** Mellan Rederierna i Finland r.f. och Finlands Skeppsbefälsförbund har nyligen ett avtal gjorts. Avtalet möjliggör att en finländsk styrman kan anställas istället för en "non-EU" styrman (på fartyg som har blandbesättning) tills de uppnått ett högre befäl (sid 22)
- Figur 16** Anser ni att det kommer att vara ekonomiskt ohållbart att driva rederiverksamhet i framtiden med helfinskt befäl med tanke på den globala konkurrensen och ekonomin. (sid 23)
- Figur 17** Anser ni att den finska staten borde göra mer för att stöda redare, så att de i längden skulle kunna hålla fartygen finskflaggade och med inhemskt befäl? (sid 24)
- Figur 18** Anser ni att finländskt däcksbefäl borde ändra sin attityd för att bättre säkerställa arbete på marknaden? (sid 25)
- Figur 19** Tycker ni att man borde värna mera allmänheten om vad en sjökaptensutbildning omfattar och vad arbetet som däcksbefäl innebär, för att förbättra arbetsmöjligheterna till landbaserat jobb för befäl? (sid 25)

Figur 20 Färgkodning använd i diagram. (sid 33)

Figur 21 Tror ni det kommer att finnas gott om arbete för finländskt juniorbefäl inom den inhemska handelsflottan i framtiden? (sid 33)

Figur 22 Tror ni det kommer att finnas gott om arbete för finländskt seniorbefäl (överstyrman/kapten) inom den inhemska handelsflottan i framtiden? (sid 34)

Figur 23 Anser ni det vara lönsammare ,med tanke på chansen att få ett styrmansjobb på ett inhemskt fartyg för en nyexaminerad sjökaptan att; (sid 34)

Figur 24 Kommer det att finnas efterfrågan för finländska nyexaminerade sjökaptener på utländska rederier i framtiden? (sid 35)

Figur 25 Kommer det att finnas efterfrågan för finländskt seniorbefäl på utländska rederier även i framtiden? (sid 35)

Figur 26 Tror ni nyexaminerade sjökaptener har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar utbildningens nivå, utan egentlig erfarenhet till sjöss i framtiden? (sid 36)

Figur 27 Tror ni erfaret seniorbefäl har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar deras utbildning och erfarenhet? (sid 36)

Figur 28 Anser ni att den nuvarande sjökaptensutbildningen borde ses över för att förbättra arbetsmöjligheterna för personer med denna utbildning i framtiden? (sid 37)

Figur 29 Tycker ni att antalet utbildat sjöbefäl borde minskas genom? (sid 38)

Figur 30 Tycker ni att lönen för finskt däcksbefäl är med tanke på utbildningens längd och arbetsuppgiftens nivå och ansvar är? (sid 38)

Figur 31 Tycker ni att den finländska lönenivån för inhemskt befäl är konkurrenskraftig, då man jämför den med övrigt europeiskt sjöbefäl (sid 39)

Figur 32 Tycker ni att den finska lönenivån är skälig med tanke på förhållandet utbildningsnivå/kompetens då man jämför med däcksbefäl från "non-EU" länder? (sid 39)

Figur 33 Hur anser ni att finsk däcksbefälskompetens ligger då man jämför den med övrigt västerländskt befäl? (sid 40)

Figur 34 Hur anser ni att finsk däcksbefälskompetens ligger i jämförelse med "non-EU" däcksbefälskompetens? (sid 40)

Figur 35 Mellan Rederierna i Finland r.f. och Finlands Skeppsbefälsförbund har nyligen ett avtal gjorts. Avtalet möjliggör att en finländsk styrman kan anställas istället för en "non-EU" styrman (på fartyg som har blandbesättning) tills de uppnått ett högre befäl (sid 41)

Figur 36 Anser ni att det kommer att vara ekonomiskt ohållbart att driva rederiverksamhet i framtiden med helfinskt befäl med tanke på den globala konkurrensen och ekonomin. (sid 42)

Figur 37 Anser ni att den finska staten borde göra mer för att stöda redare, så att de i längden skulle kunna hålla fartygen finskflaggade och med inhemskt befäl? (sid 42)

Figur 38 Anser ni att finländskt däcksbefäl borde ändra sin attityd för att bättre säkerställa arbete på marknaden? (sid 43)

Figur 39 Tycker ni att man borde värna mera allmänheten om vad en sjökaptensutbildning omfattar och vad arbetet som däcksbefäl innebär, för att förbättra arbetsmöjligheterna till landbaserat jobb för befäl? (sid 44)

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Under ett flertal år nu har vi kunnat uppleva stormiga tider inom den finska sjöfartsnäringen. 88% (mätt i ton år 2012) av Finlands export och 80% av importen till Finland sker sjövägen (Logistiikan maailma, 2016). Trots det faktum att sjötransporter är livsviktiga för den finländska handeln har det under en längre tid varit kämpigt inom den finska sjöfartsbranschen.

Sedan början av 2000-talet har antalet personer som jobbar på sjön minskat med 16% och då man ser på andelen sjöfarande kvinnor är minskningen hela 28% (Liikennejärjestelmä, 2016). Sjöfarten sysselsätter således inte längre lika bra som i början av 2000-talet.

Flera beslut och aktioner har dock tagits för att sjöfartsbranschen i Finland skall kunna fortleva.

Den reformerade tonnageskatten från 2012 där fartygen skattas enligt antalet fartyg och deras lastkapacitet och inte enligt de vinster de gör är ett av dem vilket har inneburit vissa inflagningar av fartyg till Finland. Trots detta har tonnageskatten inte medfört några stora förbättringar då den ekonomiska recessionen sedan har hållit vinsterna nere och därmed inte bidragit till så stora skatteförmåner som systemet skulle kunna ha potential till (YLE, 2013 b).

Godkännandet av blandbesättningar är en annan stor förändring för den finländska sjöfarten. Trots att system med blandbesättningar är mer regel än undantag i utländska flottor är det en stor nyhet och förändring i den finländska sjöfartsnäringen där helfinländsk besättning varit det vedertagna. Systemet med blandbesättningar godkänner att 1/3 av besättningen får vara från länder som inte är medlemmar i Europeiska Unionen.

Då dessa personer inte arbetar med samma arbetsvillkor som finländska sjömän har de lägre lön, längre arbetsperioder och ingen avlösning. Då inget avlösnings-system tillämpas betyder denna tredjedel i praktiken att hälften av all ombordvarande person är utomeuropeisk.

Denna förändring i bemanningen på finska fartyg kan anses vara en nödvändighet för att den finländska flottan skall kunna konkurrera med den utländska och följa med tidens melodi. I stora drag ger detta system en 30% besparing i personalkostnader vilket givetvis är en enorm fördel för redare med finskflaggade fartyg som tidigare varit tvungna att ha helfinsk besättning (Trafik, 2012).

Dock måste man komma ihåg att den utomeuropeiska besättningen delas i Finland i mån om möjlighet jämt mellan de olika avdelningarna ombord vilket för däcksbefälens sida betyder att

juniorstyrmäns positioner ombord går till personer som inte kommer från EU-länder (Enligt Finlands Skeppsbefälsförbunds informationstillfälle i Mariehamn, 2016).

Trots att fartygen bli kvar under finsk flagg bryter man med detta system av den normala karriärstegen för finskt däcksbefäl, vilket avsevärt försämrar finländska styrmäns karriärmöjligheter.

Detta problem har givetvis uppmärksammats och nyligen har ett avtal mellan Rederierna i Finland r.f. och Finlands Skeppsbefälsförbund gjorts. Detta avtal möjliggör de rederier som har blandbesättning att med samma avtal som för utomeuropeiskt befäl anställa finländare till dessa positioner tills de uppnått en högre behörighet (Finlands Skeppsbefälsförbund, 2016). Avtalet kan i sig ge nya arbetsmöjligheter för finländska styrmän men värt att komma ihåg är att det givetvis är en enorm uppoffring i lön.

Tonnageskatt och blandbesättningar har alltså blivit ett faktum. Trots detta har vi under de senaste fem åren sett att finländska fartygsflottor sålts i en rasande takt. Den finska statsägda tankerflottan har så småningom avvecklats och idag finns bara ett fåtal föråldrande tankfartyg kvar under finsk flagg (YLE, 2013). Eckerö/Birka har sålt majoriteten av sina fartyg (Sjöfartstidningen, 2016) och i skrivande stund är det bara någon månad sedan Bore sålde hela sin rederiverksamhet till Holland (YLE, 2016 a) och Finnlines avgått från den finska börsen (HBL, 2016).

Utöver detta har också allt fler konventioner och förändringar kommit som ställer krav på nya behörigheter och ny utrustning på fartyg. Behörigheter för sjömän måste förnyas vart femte år och allt strängare krav på övertid och vilotider har blivit giltiga. För redare betyder detta givetvis att de oftare måste hålla sin personal på dyra kurser under besättningen lediga perioder. Svaveldirektivet och den nyligen godkända ballastvattenkonventionen (Kommunikationsministeriet, 2016) ställer ytterligare krav på redarna i form av ny införskaffning av dyr teknisk utrustning vilket gör det ännu tuffare att kunna klara sig i den redan hårda branschen.

Trenden är alltså tydlig. Den finländska sjöfartsbranschen tycks inte sysselsätta så bra som man kunde önska. Arbetsplatser minskas med oundvikliga förändringar såsom blandbesättningar och då fartygen säljs försvinner ofta de finländska arbetsplatserna med dem.

Konsekvenserna av dessa förändringar har gjort att vi har ett relativt stort överutbud på finskt däcksbefäl (Enligt Finlands Skeppsbefälsförbunds informationstillfälle i Mariehamn, 2016).

Nyexaminerade sjöbefäl har svårt att få sitt första styrmansjobb och befäl som redan har jobb är rädda för uppsägningar. Hur ser då framtiden ut för dessa? Det är det jag skall se närmare på i detta arbete.

1.2 Motiv och syfte

Som sjökaptensstuderande ligger detta ämne nära hjärtat för mig. Så småningom börjar mina studier närma sig sitt slut och då tycker jag det är väldigt bra att ha god insikt i den arbetsmarknad som jag skall ge mig in på.

Under min studietid på sjökaptensprogrammet har jag fått se flera av de förändringar jag räknat upp ovan ske i realtid. Jag har varit med om två samarbetsförhandlingar under mina arbetsperioder på sjön, sett fartyg som jag och mina klasskamrater jobbat på att säljas och varit utsatt för den situation där jag inte fått ett jobb, då det för den platsen endast togs utomeuropeiska sjömän. Jag har också sett de nya Manila-förändringarna (IMO, 2011) påverka hela behörighetsjargongen och blivit bekant med flera av de nya konventioner och avtal som trätt i kraft för sjöfarten.

Under mina år på högskolan har jag lärt mig mycket om branschen och de utmaningar den står inför. Jag har sett allmän pessimism bland elever och sådana som redan är i arbetslivet, flera som hoppat av utbildningen och flera som bytt bransch. Trots allt detta negativa har jag även kunnat se vissa ljusglimtar. Medarbetare på de båtar jag varit på som tror på en framtid och en enorm kämpanda bland mina medstudenter och som trots den svåra arbetsmarknaden orkat kämpa genom studierna och lyckats få jobb. Det är egentligen för dem som är positivt inställda jag gör denna undersökning. Oberoende om resultatet av denna undersökning skulle bli positivt eller negativt, vill jag tro att den kan vara till nytta för dem som vill tro på en framtid inom sjöfarten.

Om resultatet av denna undersökning blir av positiv karaktär, d.v.s. om framtiden verkar ljus för däcksbefäl kan undersökningen vara till nytta på det sätt att t.ex. en elev orkar slutföra sina studier. Däremot om resultatet blir negativt d.v.s. det ser mörkt ut för däcksbefäl i framtiden, hoppas jag att denna undersökning kan vara till nytta genom att t.ex. kunna se vad som borde förändras för att arbetsmarknaden skall bli bättre för däcksbefäl i framtiden.

1.3 Metod

Då mitt arbete är en undersökning av framtidstro och inte ett fastställande av gällande fakta anser jag det enormt viktigt att utgångspunkten i arbetet är objektivitet.

Som grund i mitt arbete har jag valt att använda mig av en kvalitativ metod baserad på ett frågeformulär som skickats ut till en utvald grupp av respondenter. Frågeformuläret består av 19 frågor och är indelat i tre kapitel.

Det första kapitlet går under rubriken Sysselsättning där frågorna i relativt ospecificerad form berör åsikter om hur arbetsmarknaden kommer att se ut i Finland och utomlands för finländskt däcksbefäl.

Arbetets andra rubrik berör utbildningen och kompetensen för finländskt däcksbefäl. Frågorna gällande utbildningsdelen ser närmare på hur utbildningen anses vara och ifall den borde ses över för att förbättra förutsättningarna till en god arbetsmarknad för finländskt däcksbefäl.

Frågorna gällande finländskt däcksbefäls kompetens i sin tur ser på hur kompetensen står sig i förhållande till den utländska marknaden för däcksbefäl samt i den allmänna inhemska arbetsmarknaden.

Den tredje och sista rubriken, Näringsidkare, samhälle & attityd, ser på situationen inom shipping i Finland för redare och i samhället för att se om något inom dessa områden kan utvecklas för att förbättra arbetsmarknaden för däcksbefäl.

Frågeformuläret som används i detta arbete är gjort med hjälp av webbplatsen "Easyquest", som är en norsk websida för frågeformulär, samt med hjälp av tjänsten "Google Forms". Jag har valt att genomföra frågeformuläret helt anonymt, vilket innebär att varken jag eller någon annan kan se vilken svarsperson svarat vad på frågorna. För mig och i arbetet kan man endast se vad och hur många svarat på frågorna.

Trots att det skulle vara intressant att se vem svarat vad på frågorna, såg jag det som viktigare att få fram tillförlitliga svar där svarspersonerna vågar svara ärligt utan att vara rädda för att deras "image" lider eller att svaren senare skulle kunna användas för eller emot dem.

1.4 Insamlingsgrupp

Som svarspersoner har jag valt att använda mig av några olika grupper. Gemensamt för dessa är att de alla har god insikt i shippingbranschen, då de antingen är aktiva inom den eller på annat sätt direkt berörs av den. Jag har försökt vara så mångsidig som möjligt i val av svarspersoner för denna undersökning. Svarspersonerna består av representanter för rederier, representanter för arbetstagare och arbetsgivare, representanter för sjöfartsskolor samt studenter inom däcksbefälsskolor och däcksbefäl redan i arbetslivet. Detta anser jag att ger en väldigt heltäckande bild av de som kan påverka och de som påverkas av branschen för däcksbefäl.

Svaren i undersökningen är sammanställda i olika diagram för de olika frågorna, där andelen personer och vad de svarat presenteras.

Jag har valt att dela in svarspersonerna i tre grupper under själva insamlingsprocessen. Grupp ett består av näringsidkare, fackförbund och övriga organisationer. Grupp två består av arbetstagare och grupp tre av sjökaptensstuderande. Detta har jag gjort för att bättre kunna ha koll på att någon av grupperna inte skall bli över- eller underrepresenterade gentemot de andra.

1.5 Frågeställningar

Den huvudsakliga frågan jag vill få svar på i arbetet är om finländskt däcksbefäl kommer att ha arbete i framtiden eller inte. Kommer arbete då att huvudsakligen finnas på den inhemska eller utländska marknaden och för vilken typ (junior/senior) av däcksbefäl kommer det eventuellt att finnas arbete?

Vidare vill jag med undersökningen få fram om finländskt däcksbefäl är för dyrt jämfört med övrigt däcksbefäl, hur den finländska kompetensnivån ligger i jämförelse med övriga världens befäl samt vilken typ av utveckling borde ske för att öka efterfrågan på finländskt däcksbefäl.

1.6 Avgränsningar

Mitt arbete avgränsas gällande följande aspekter. Arbetet tar endast i beaktande finländskt befäl. Med finländskt befäl avses i detta arbete personer som har en direkt kontakt till den finländska arbetsmarknaden. Denna kontakt kan antingen vara att befälet fått sin utbildning i Finland eller att de är verksamma på den finländska marknaden med finländska avtal. Trots detta kan flera paralleller säkert dras mellan situationen för däcksbefäl i övriga nordiska länder p.g.a. branschens internationella karaktär.

Arbetet avgränsas också till att bara gälla däcksbefäl. Med andra ord kommer arbetet inte att ta i beaktande, exempelvis maskinbefäl, elingenjörer eller andra positioner ombord.

I mitt arbete kommer jag inte heller att särskilja på styrmansbefäl som fått sin utbildning på andra stadiets eller högskolenivå, då detta skulle göra undersökningen för mångfasetterad. Arbetet kommer dock att se på skillnader i arbetsmarknadsutsikterna för senior- respektive juniorbefäl.

2. RESULTAT

De insamlade resultaten presenteras i samma ordning som de ställdes i frågeformuläret, i diagramform. Ett undantag till detta görs dock för fråga nummer tre, där frågan presenteras efter frågorna fyra och fem. Detta har jag valt p.g.a. att fråga tre bättre passar in efter att frågorna fyra och fem redan analyserats. Resultaten visas kapitelvis samt fråga för fråga. Enskilda svar givna i svarsenkäten kan ses i bilaga 1.

Svarsprocenten i förhållande till antalet utdelade enkäter var förhållandevis hög för alla svarsgrupperna i arbetet.

För gruppen näringsidkare, fackförbund och andra organisationer delades enkäten till totalt 10 olika svarspersoner. Svarsprocenten för denna grupp var hela 80%. Gruppen befäl i arbetslivet bestod av 10 personer där 7 stycken svarade på enkäten. Svarsprocenten för denna grupp var således 70%.

Den sista gruppen; Elever bestod av totalt 12 personer. Totalt svarade 8 elever vilket ger en svarsprocent på 67%. Totalt svarade således 23 personer av de 32 den skickats ut till. Den sammanslagna svarsprocenten för hela arbetet uppgick då till nästan 72%.

2.1 Resultat – Sysselsättning

Det första kapitlet i undersökningen ser på det finländska däcksbefällets framtidsutsikter gällande arbete både till sjöss och på land samt den mest fördelaktiga vägen till ett jobb.

Fråga ett och två inleder med att se på om det kommer att finnas gott om arbete för finländskt däcksbefäl inom den inhemska handelsflottan i framtiden. För juniorbefäls del har nästan 70% av svarspersonerna ansett att så inte är fallet och dryga tio procent svarade ja. Gällande seniorbefällets arbetsutsikter har dryga hälften av svarspersonerna ansett att det kommer att finnas gott om arbete och ca 30% att det inte kommer att göra det. De som svarat annat har främst haft synpunkter på mängden jobb som kommer att finnas.

1. Tror ni det kommer att finnas gott om arbete för finländskt juniorbefäl inom den inhemska handelsflottan i framtiden?



Figur 1

2. Tror ni det kommer att finnas gott om arbete för finländskt seniorbefäl (överstyrman/kapten) inom den inhemska handelsflottan i framtiden?

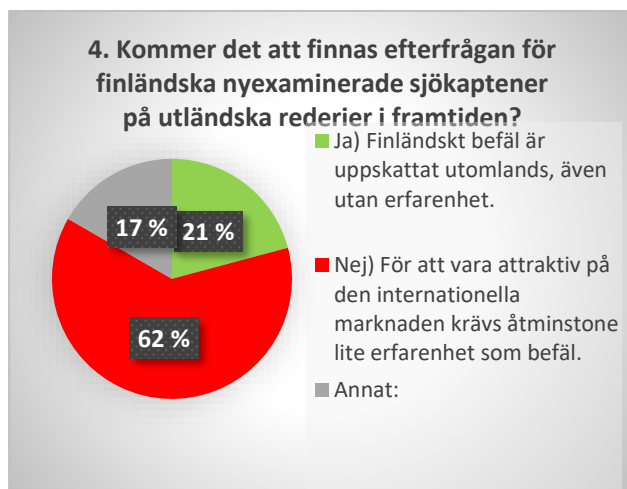


Figur 2

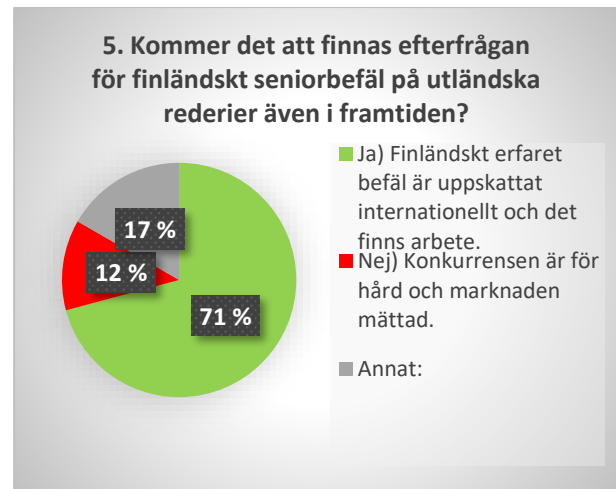
Frågorna fyra och fem ser på jobbutsikterna för däcksbefäl på utländska rederier. Dryga 60% av svarspersonerna har ansett att det inte kommer att finnas efterfrågan på nyexaminerade sjökaptener i utlandet och ca 20% anser att finländskt befäl nog är uppskattat utomlands även utan erfarenhet.

Fråga fem ser på samma sak, men då för seniorbefäls del. Här har över 70% av svarande ansett att för erfaret finländskt däcksbefäl kommer det att finnas arbete utomlands och ca 10% att marknaden är mättad och konkurrensen för hård i utlandet.

Personer som valt att ge ett annat svar har då främst velat påpeka att det nog kan finnas jobb men att man skall var redo att acceptera internationella avtal.

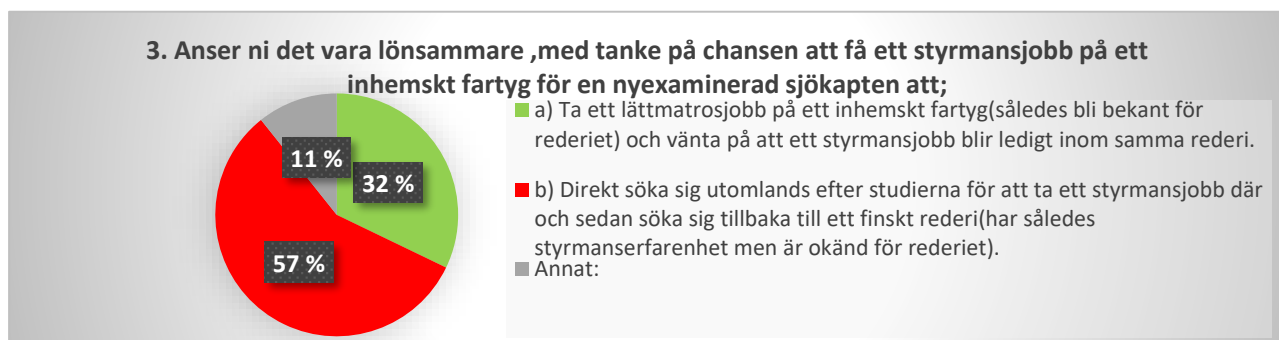


Figur 3



Figur 4

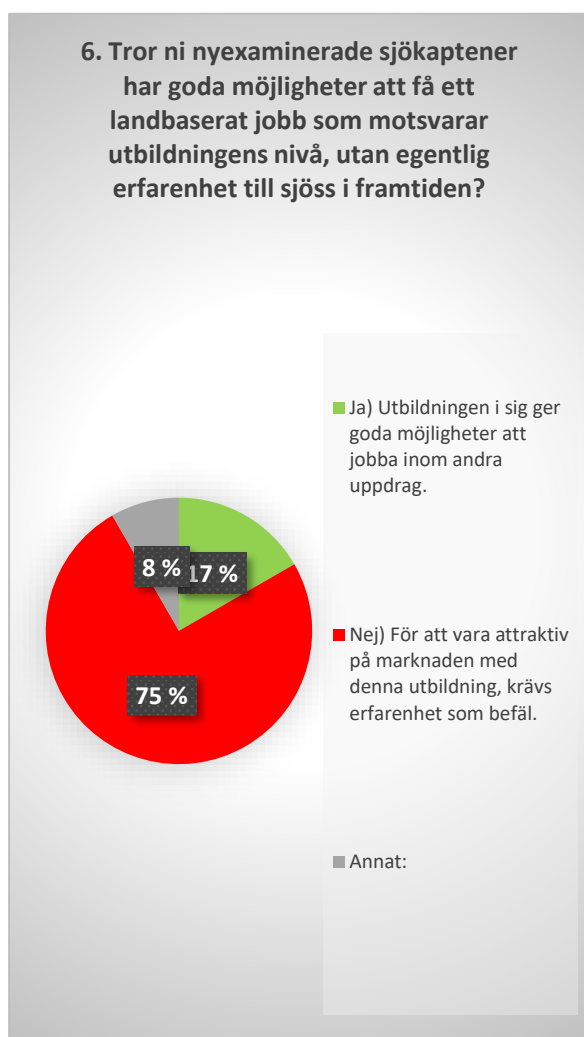
Som anknytning till frågorna 1 och 4 ser den tredje frågan i enkäten på vad som är den fördelaktigaste vägen till ett styrmansjobb för nyexaminerat juniorbefäl. Här har nästan 60% av svarspersonerna ansett att det mera gynnsamt med tanke på chansen att få ett styrmansjobb för nyexaminerade att direkt söka sig till den utländska arbetsmarknaden. De som ansett att det är lönsammare att stanna kvar på den inhemska marknaden och här jobba upp sig till styrman från manskapsbefattning representerar dryga 30% av de svarande.



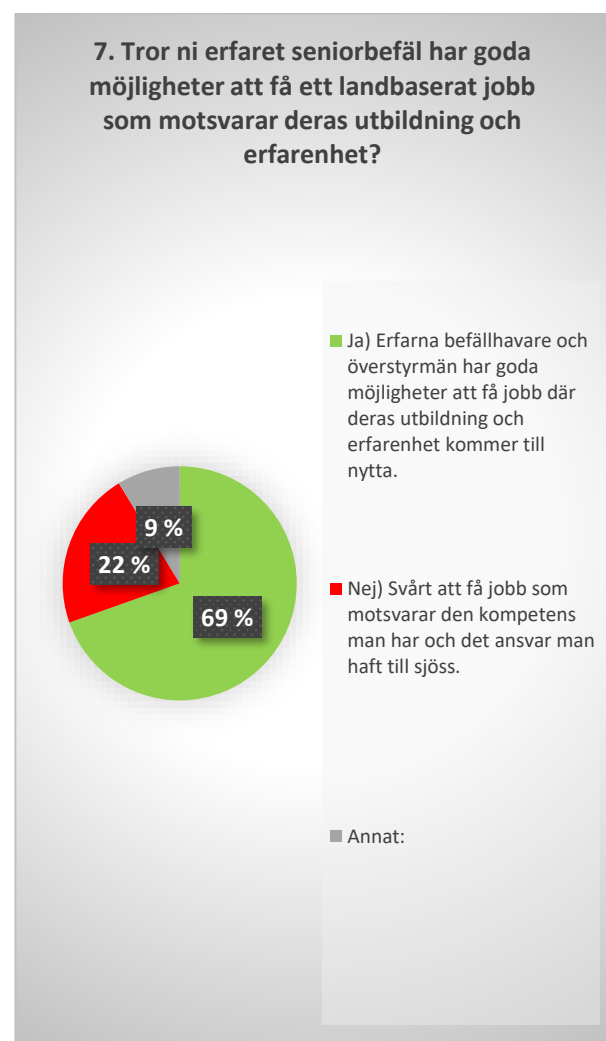
Figur 5

De två sista frågorna i kapitlet sysselsättning ser på det finländska däcksbefälets arbetsmöjligheter i land. ¾ av svarspersonerna har ansett att nyexaminerade sjökaptener utan sjöerfarenhet inte har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar utbildningens nivå. 17% har ansett att utbildningen i sig ger goda möjligheter till jobb i land och de som svarat annat har velat precisera den mängd sjöerfarenhet som krävs för ett jobb på land.

Fråga sju ser på samma sak men då för seniorbefäls del. Här har 69% ansett att erfarna överstyrmän och befälhavare har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar deras utbildning och erfarenhet. Dryga 20% har ansett att arbetsmarknaden i land inte kan bistå med jobb som motsvarar kompetensen man fått till sjöss. De som valt att svara annat har velat påpeka att det kanske inte finns goda möjligheter men att man nog kan få jobb samt att jobb finns bara man accepterar lönenivån på land.



Figur 6



Figur 7

2.2 Resultat – Utbildning & kompetens

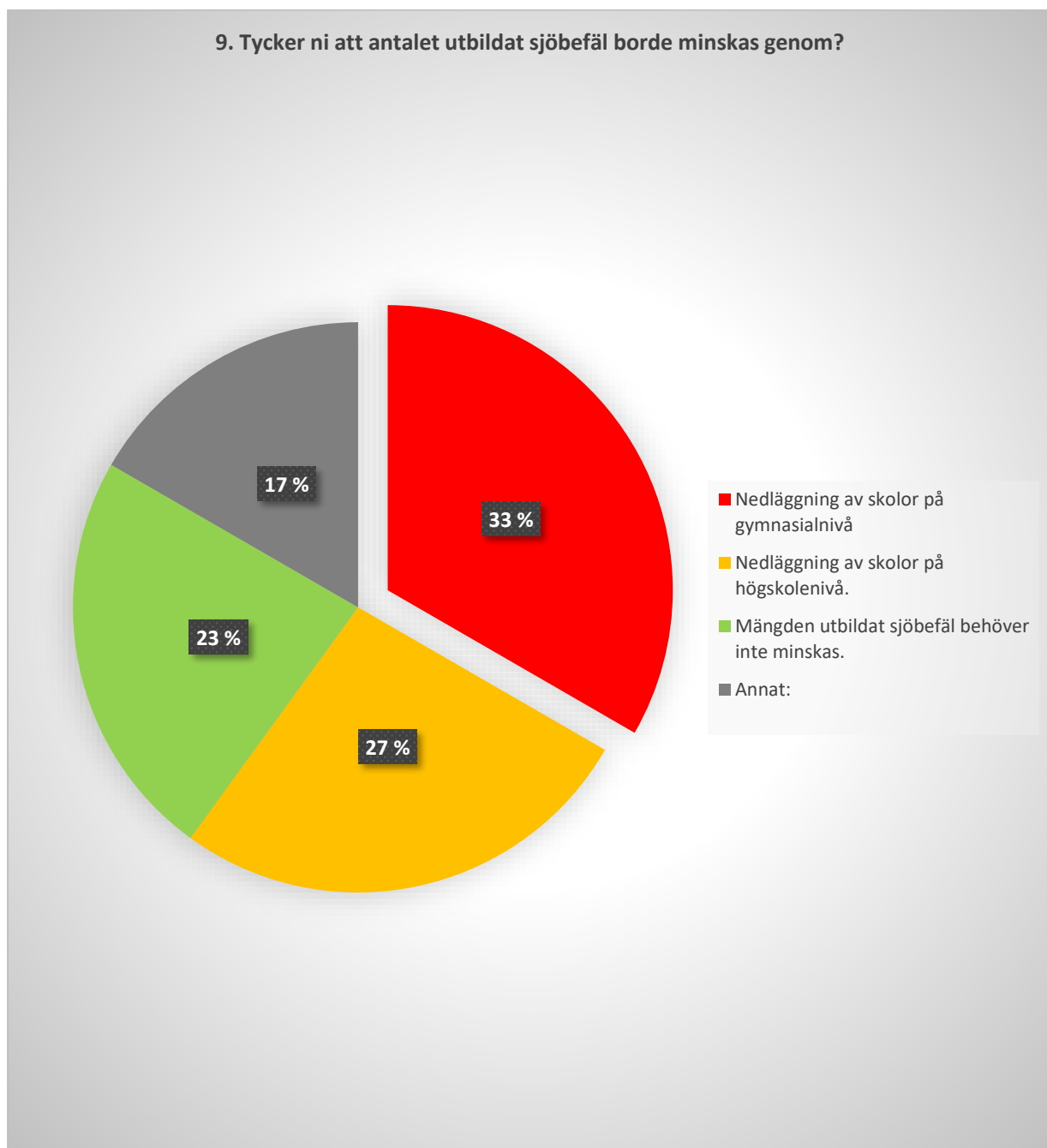
Kapitlet Utbildning & Kompetens börjar med att se på hur eller om utbildningen behöver utvecklas för att förbättra arbetsmöjligheterna för finländskt däcksbefäl i framtiden. Den aspekt som de svarande mest satt vikt på är att redan under utbildningens gång borde mer specialisering ges gällande bl.a. fartygstyper och system ombord. Vidare har svarspersonerna ansett att praktikersystemet borde ses över så att studeranden skulle få mer egentlig styrmanserfarenhet redan under skoltiden samt att utbildningen skulle ge mer omfattande färdigheter i att också jobba inom andra uppdrag än som däcksbefäl på fartyg. Flera av de svarande har velat specificera sina svar med kommentarer (se bilaga 1 för noggrannare uttalanden)



Figur 8

Vidare från ändrande av utbildningen, ser undersökningen på om svarspersonerna anser att utbildat däcksbefäl behöver minskas och i så fall hur.

Majoriteten av svarspersonerna anser att däcksbefälsskolor både på gymnasial- och högskolenivå borde läggas ner och 23% har ansett att mängden utbildat däcksbefäl inte överhuvudtaget behöver minskas. De som valt att svara annat har bl.a. ansett att mängden studieplatser borde minskas för att förbättra konkurrenssituationen efter tagen examen.



Figur 9

Från själva utbildningen går enkäten vidare till kompetensen. De tre följande frågorna har lörens berättigande som måttstock på kompetens och ansvarsnivån både på den inhemska och internationella marknaden. Fråga tio ser på hur svarspersonerna anser att lönen för finskt däcksbefäl ligger i förhållande till utbildningens och arbetsuppgiftens nivå. Ungefär 50% av respondenterna anser att lönen är för låg och 36% att den är lämplig. Ingen anser att lönen är för hög och de som svarat annat anser att befälhavarens lön gentemot andra ombord är för låg samt att det nya kadettavtalet är lönemässigt ett skämt.



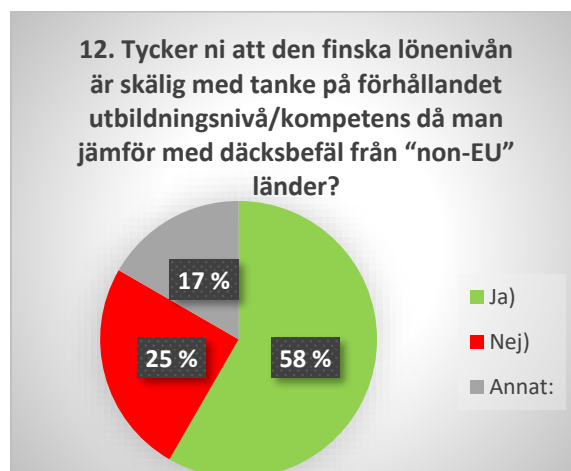
Figur 10

Lönenivåns konkurrenskraftighet för finländskt däcksbefäl i förhållande till övrigt europeiskt befäl har hälften av respondenterna ansett vara på en bra nivå. 36% anser den inte vara det och de som svarat annat har inte studerat lönerna och kan inte ta ställning.

På frågan om lönenivån för finländskt däcksbefäl kan anses skälig med tanke på förhållandet utbildningsnivå/kompetens då man jämför den med utomeuropeiskt däcksbefäl har nästan 60% tyckt att den är det. De som valt att svara annat anser bl.a. att lönen nog är på en bra nivå, men avlösnings-systemet för generöst samt att lönen för utomeuropeiskt däcksbefäl är väldigt hög i förhållande till köpkraften i deras hemland.



Figur 11

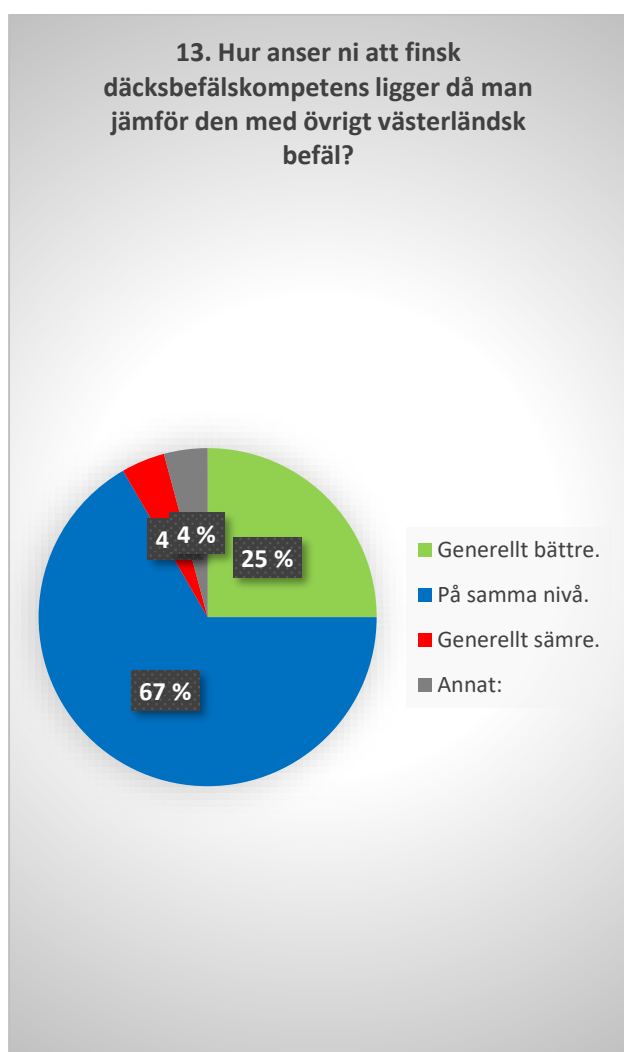


Figur 12

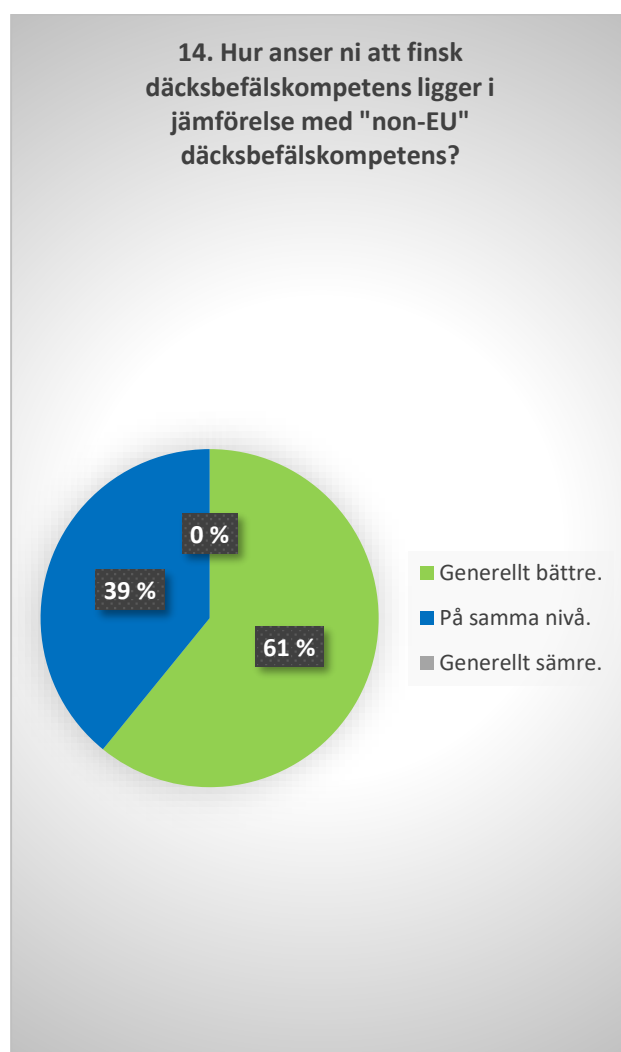
De två sista frågorna i kapitlet ser på den renodlade kompetensen för finländskt däcksbefäl och hur den står sig i förhållande till både övrig västerländsk däcksbefälskompetens samt till den från länder utanför EU.

Den finländska kompetensen anses ligga på samma nivå som för den övriga västerländska av nästan 70% av respondenterna. 25% av svarspersonerna ansåg den finländska vara generellt bättre än den övriga västerländska.

Fråga 14 hade samma frågeställning men här jämfördes den finländska kompetensen med den från länder utanför EU. 61% ansåg den finländska kompetensen vara generellt bättre och de övriga att de låg på samma nivå. Ingen ansåg däcksbefälskompetens från länder utanför EU vara generellt bättre.



Figur 13



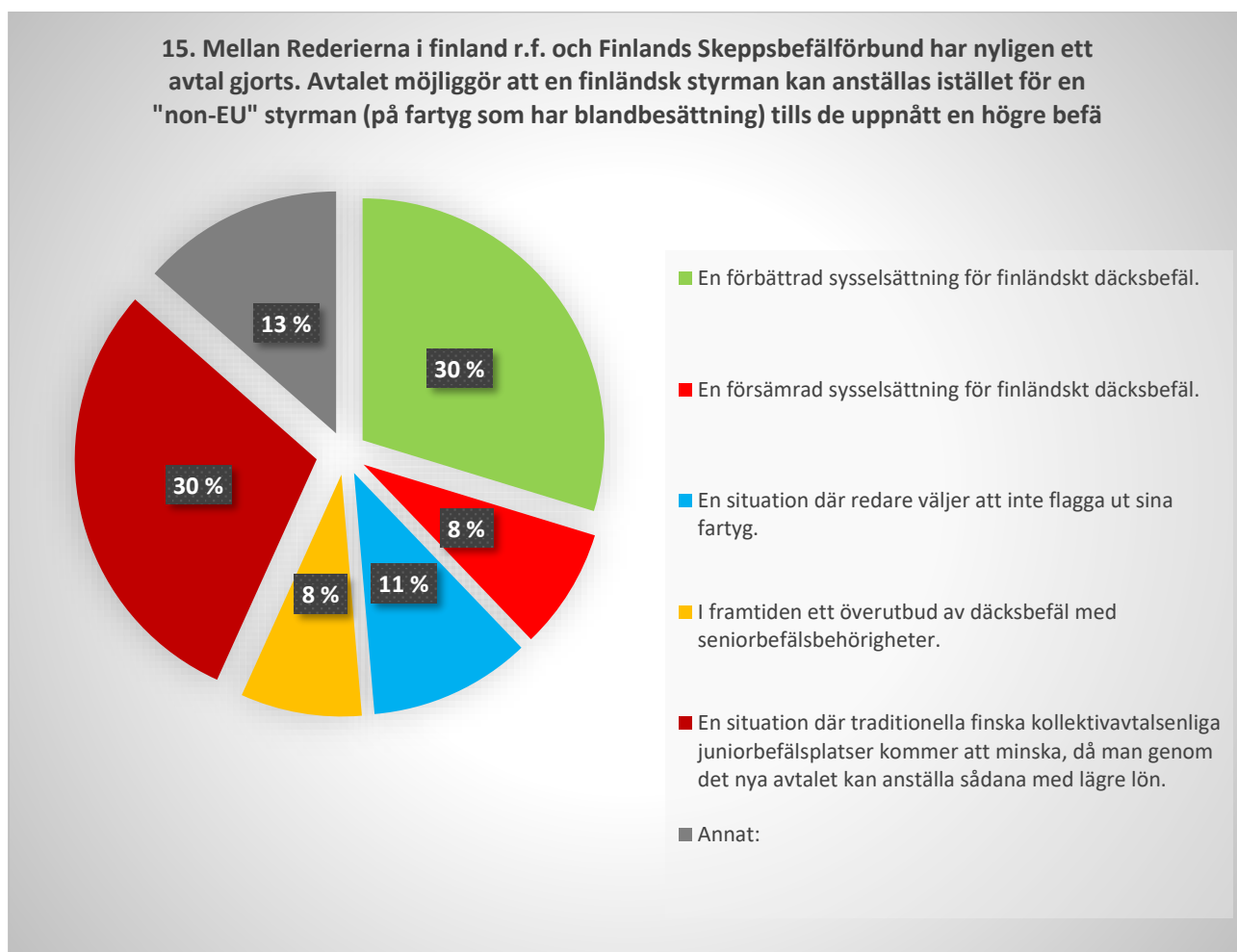
Figur 14

2.3 Resultat – Näringsidkare, samhälle & attityder

Det sista kapitlet i enkäten börjar med att se vad det aktuella avtal som gjorts mellan Rederierna i Finland r.f. och Finlands Skeppsbefälsförbund (möjlighet att anställa finländska juniorstyrmän med samma villkor som utomeuropeiskt däcksbefäl på fartyg med blandbesättning) anses föra med sig.

30% av svarspersonerna tror att avtalet kommer att leda till en förbättrad sysselsättning för finländskt däcksbefäl och en lika stor del att avtalet kommer att leda till att finska kollektivavtalsenliga juniorstyrmäns platser kommer att minska. Dryga 10% tror också att avtalet kommer att leda till en situation där redarna väljer att inte flagga ut sina fartyg.

De som svarat annat har specificerat vad de tror att tanken med avtalet är andra att de inte ännu vet vad avtalet kommer att leda till.



Figur 15

Kapitlet går vidare från avtal i samhället till rederiverksamhet. Fråga 16 ser på om det överhuvudtaget är möjligt att bedriva shipping med helfinskt befäl.

På denna fråga har nästan 60% av respondenterna svarat att valet att ha eller inte ha helfinskt befäl, inte är det som verksamheten faller på, utan att det bara är frågan om att välja ett billigare alternativ framom ett dyrare. 30% anser att det finländska befälet är för dyrt för att vara globalt konkurrenskraftig som redare.

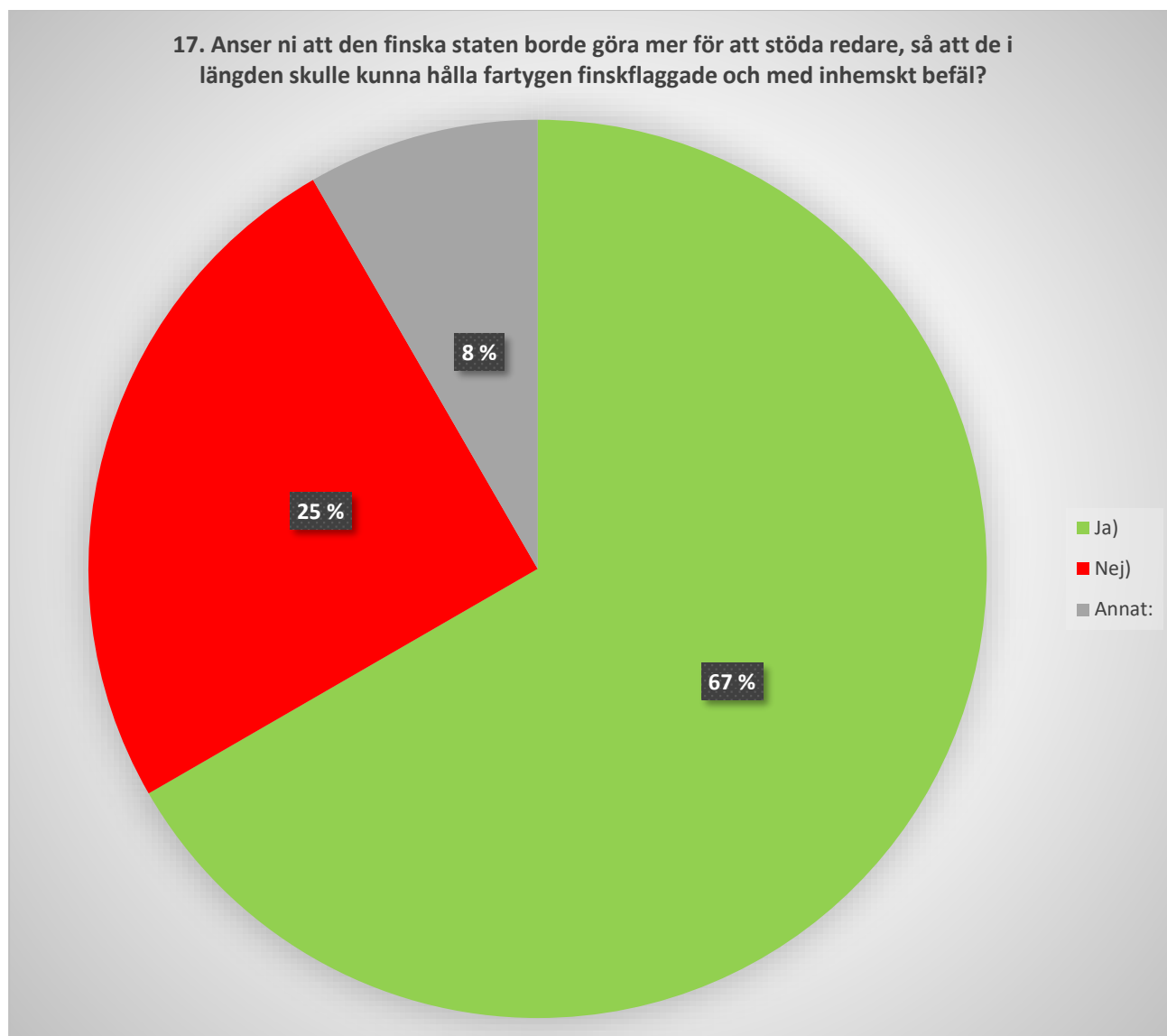
De som svarat annat har antingen inte kunnat ta ställning till frågan eller ansett att en ”mix” ombord är alltid bra men att villkoren skall vara samma för alla.



Figur 16

Fråga 17 ser på om den finska staten borde göra mer för att stöda redare så att de i längden skulle kunna ha fartygen finskflaggade och med finländskt befäl.

Den stora majoriteten på 67% av svarspersonerna har ansett att den finländska staten borde göra mera för redare. 25% har svarat nej och de som valt att svara annat har ansett att det redan är kraftigt subventionerat för redare eller att de ej kunnat ta ställning till frågan.

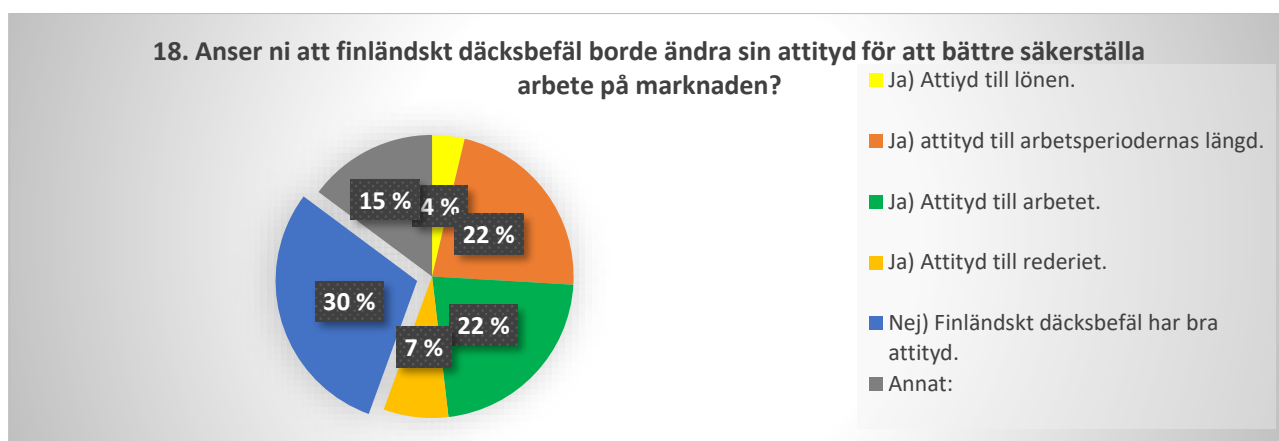


Figur 17

De två sista frågorna i kapitlet och i hela enkäten gäller attityder för däcksbefäl och i samhället överlag.

På frågan om finländskt däcksbefäl borde ändra sin attityd för att bättre säkerställa arbete inom branschen har åsikterna gått delvis isär.

55% anser att finländskt däcksbefäl borde ändra attityd och 30% anser att attityden är bra som den är. Av den 55% som anser att attityden borde ändras anser 22 procent-enheter att det är attityden till arbetsperiodernas längd och en lika stor del att attityden borde ändras till arbetet. 7% anser att det är fel på attityden till rederiet och 4% attityden till lönen. De som valt att svara annat har velat påpeka att attityder varierar från person till person, att längre ombord perioder är nödvändiga av skattemässiga skäl eller velat poängtera viktigheten i en bra attityd.



Figur 18

Den sista frågan gäller kunskapen i samhället om sjökaptensutbildning och befälsarbete. 70% av respondenterna anser att helhetsbilden om utbildningen och arbetet är vag och föråldrad i samhället och att det borde värnas mera om detta. 13 % har svarat nej och 17 % annat.



Figur 19

3. ANALYS

Hur framtiden kommer att se ut för finländskt däcksbefäl var den huvudsakliga fråga denna resultatredovisning ville få fram.

Inledningsvis kan vi ur resultatet se att arbetsmarknaden för juniorbefäl inte ser så lovande ut. Majoriteten av svarspersonerna ansåg att arbetsmarknaden i Finland (till sjöss och på land) inte kommer att kunna erbjuda den mängd jobb som skulle behövas. Arbetsmarknaden i utlandet ansågs inte heller vara lösningen till bristen på sysselsättning för nyexaminerade sjökaptener, då främst p.g.a. bristen på erfarenhet. Trots detta har majoriteten av svarspersonerna ändå ansett att den bästa vägen till ett styrmansjobb skulle vara att söka sig utomlands efter examen.

Den framtida arbetsmarknaden för seniorbefäl såg respondenterna dock betydligt positivare på. Över hälften av svarspersonerna ansåg att den framtida inhemska marknaden kommer att kunna sysselsätta seniorbefäl med både sjö- och landjobb. Vad det beträffar den utländska marknaden, ansågs en fortsatt efterfrågan på erfaret finländskt seniorbefäl råda även i framtiden.

Från att se på den framtida arbetsmarknaden gick undersökningen vidare till utbildningen. Här visade resultatet att utveckling skulle vara nödvändig för att bättre kunna motsvara den framtida efterfrågan på däcksbefäl.

Nedläggningar av skolor både på gymnasial- och högskolenivå ansågs vara något som borde göras. Utöver detta ansågs även att den nuvarande utbildningen borde ändras på ett sätt där eleverna får mer styrmanserfarenhet redan under studietiden, mer specialisering i fartygstyper och system ombord samt färdigheter som ger bättre arbetsmöjligheter inom andra uppdrag.

Trots resultatet om ett föreliggande överutbud på skolor och utvecklingsbehov i utbildningen visade undersökningen att den finländska däcksbefälskompetensen ligger på en bra nivå.

Respondenterna tyckte att den finländska befälskompetensen låg på samma nivå som den övriga europeiska och att den var generellt bättre än den utomeuropeiska.

Det att finländskt däcksbefäl skulle ha för hög lön i förhållande till utbildningen och arbetsuppgiftens nivå visade sig inte stämma. Lönen för inhemskt däcksbefäl ansågs tvärtom till och med vara för låg i förhållande till arbetsuppgiftens nivå. Lönen ansågs även vara konkurrenskraftig i jämförelse med löner för övrigt västerländskt befäl samt helt berättigad i jämförelse med löner för utomeuropeiskt däcksbefäl.

Resultatet visade även att det inte var besättningslöner som den inhemska redarverksamheten skulle falla på. Valet att använda sig av förmånligare besättningsalternativ är snarare ett sätt att öka rederiets lönsamhet.

Som vi ser har denna undersökning visat att en av den stora utmaningen i branschen kommer att gälla juniorbefäl och deras svårigheter att komma in i arbetslivet.

Det som gjorts för att försöka förbättra sysselsättningen för nyexaminerade är avtalet om kadettplatser som gjorts mellan Rederierna i Finland r.f. och Finlands Skeppsbefälsförbund. Vad för konsekvenser avtalet kommer att föra med sig kunde denna undersökning dock inte ge något entydigt svar om.

Flere av respondenterna ansåg det kommer att föra med sig en förbättring på arbetsmarknaden, men samtidigt ansåg en lika stor del att kollektivavtalsenliga arbetsavtal kommer att minska p.g.a. avtalet. För att belysa de meningsskiljaktigheter som gällde för denna fråga, kan en svarspersons kommentar lyftas fram: ”Mycket svårt att säga ännu”!

Vidare visade undersökningen att den finska staten önskades ta fler beslut som skulle stöda inhemska redare att kunna fortsätta med shipping i Finland med finskflaggade båtar och inhemskt befäl. Vad dessa beslut skulle vara, togs däremot inte upp.

Om frågan vad däcksbefäl på personlig nivå genom attitydförändring kunde göra, var resultatet följande: Attityden till arbetsperiodernas längd samt attityden till arbetet var de två områden där mest förändring tycktes behövas. Värt att nämna är dock att det svar som enskilt fått mest röster var att finländskt däcksbefäl har en bra attityd.

Som sista punkt i undersökningen granskades samhällets kunskap om utbildningen och arbetet som däcksbefäl. Resultatet här blev att kunskapen om, och bilden av, branschen är både vag och föråldrad.

4. DISKUSSION

Vid inledandet av detta arbete hade jag till en början planen att endast intervjuva personer inom den grupp som representerar näringsidkare, fackförbund och organisationer. Efterhand då arbetet mera började ta form såg jag snabbt att detta skulle ge en alldeles för snäv bild av ett ämne som i allra högsta grad berör så många fler. Valet att ta med både sjökaptensstuderande och befäl i arbetslivet gav en mer heltäckande bild och således ett mer objektiva resultat.

Svarsgrupperna i arbetet hölls relativt små trots att svarsprocenten var hög. Detta var av mig ett medvetet val. Gruppen näringsidkare, fackförbund och organisationer var den grupp som krävde mest förarbete för att få med. Personliga besök till rederier samt telefonsamtal till de personer som inte på annat sätt gick att nå, resulterade dock slutligen i en hög svarsprocent.

Personligen är jag väldigt nöjd med de svar jag fått in. Dels så är de olika aktörerna inom branschen mångsidigt representerade men även inom grupperna finns personer som representerar både olika positioner och områden inom branschen. Jag hade bl.a. tur att gå en sjukvårdskurs för befäl där deltagarna bestod av befäl i arbetslivet från ett flertal olika rederier. Majoriteten av dessa tog del i min undersökning och således förbättrade mångsidigheten av hela projektet.

Då jag ser på hur själva insamlingsprocessen gick till måste jag erkänna att jag är positivt överraskad. Trots att ämnet kunde ha varit känsligt för en del av respondenterna, var bemötandet positivt och flera av svarspersonerna var rentav ivriga att få ta del i undersökningen.

Då det gäller själva svaren och resultaten av undersökningen ser jag att hela undersökningen var väldigt lärorik för mig. Fördomar är till för att brytas och det är precis det den här undersökningen gjort i mitt fall. Som representant (utan att ta del i undersökningen) för en av dessa grupper trodde jag att jag visste hur denna grupp tänkte. Delvis hade jag rätt, men under flera fall under analysen av svaren fick jag känna mig överraskad över resultatet.

Genom hela svarsprocessen fanns en väldigt stor kongruens mellan de olika svarsgrupperna (detta kan studeras närmare i bilaga 1). Delvis tror jag att denna samstämmighet tyder på att frågorna som ställdes var sådana som folk funderat på och delvis så visar det att branschen i mångt och mycket är enad om vilka utmaningar vi ligger inför och vad som borde göras för att förbättra sjöfartsbranschen. Detta ser jag positivt på. Första steget till vilken som helst positiv utveckling handlar ju i mångt och mycket om att de berörda är av samma åsikt.

Jag tror att svarspersonerna vågat svara som de gjort i och med undersökningens anonyma karaktär, samt för att ämnet i allra högsta grad är så aktuellt och viktigt för alla de som deltagit.

5. SLUTSATS

Arbetet Det Finländska Däcksbefälets framtid – En inblick i det som komma kan, handlade om att göra en tillförlitlig kartläggning över hur framtiden för finländskt däcksbefäl kommer att se ut och vad som kunde göras för att förbättra den. Detta mål anser jag ha uppnått både med avseende på de mångsidigt representerade svarsgrupperna samt själva resultatet.

Undersökningen visade tydligt att arbetsmarknaden för juniorbefäl verkar fortsätta vara tuff även i framtiden både på hemmaplan och ute i världen. Situationen för seniorbefäl i sin tur ser ut att vara den motsatta. Jobb kommer att finnas både i Finland och i utlandet. Detta var en punkt jag själv ansåg gälla redan innan arbetet och något som efter denna undersökning visade att jag inte var ensam om.

Utan juniorbefäl kommer inte heller seniorbefäl att kunna finnas. De åtgärder som arbetet tagit upp för att förbättra situationen för finländskt juniorbefäl gav enligt mig flera intressanta resultat.

För det första gick åsikterna om det nya avtalet om kadettsystemet mycket isär. I efterhand känns detta förståeligt då avtalet rent praktiskt ännu inte blivit tillämpat. Dock trodde jag vid skapandet av frågan att en stor del av svarspersonerna skulle totalt fördöma avtalet. Då detta inte var fallet tydde det enligt mig på att den traditionellt konservativa branschen inte är så trångsynt trots allt.

Synpunkterna om förändring i skolsystemet tycker jag var värdefulla att få fram. Såsom inom alla branscher måste även vi kunna förnya oss för att hänga med konkurrens och utveckling. Skolor borde anpassas efter efterfrågan på arbetsmarknaden och utbildningen efter förnyelser och toppnivån på branschen.

Ett resultat som undersökningen visade och som jag även här vill lyfta fram, var att finländskt däcksbefäl inte är för dyrt. Enligt mig är det ett mycket värdefullt resultat då man ser på framtiden. Motsatsen är ofta en sak som tagits upp vid diskussioner om orsak till varför finländskt däcksbefäl har det tufft på arbetsmarknaden.

Jag vill också ta upp något jag anser att delvis borde ses på med kritiska ögon i mitt arbete. Frågan gällande om den finska staten borde göra mer för rederier gav ett mycket tydligt resultat.

Majoriteten av respondenterna ansåg att staten borde göra mer. Det är viktigt att komma ihåg att i detta arbete var aldrig den finländska staten representerad bland svarspersonerna. Skulle representanter för staten och myndigheter varit med, kunde resultatet kanske ha sett annorlunda ut.

Avslutningsvis vill jag däremot lägga stor vikt på frågorna gällande attityder i och med att de är något som vi alla kan påverka.

Både genom att se öppet på förändringar samt genom att själv vara aktiv med att värna om och utveckla sjöfartsbranschen tror jag att vi kan få blomstrande sjöfartsbransch i Finland i framtiden.

KÄLLFÖRTECKNING

Finlands Skeppsbefälsförbund. (2016). Uusia laivatyöpaikkoja suomalaisille perämiehille. Hämtad 2016-09-20 från <http://www.seacommand.fi/media/Juniorperamies.pdf>

HBL. (2016). Grimaldi drar bort Finnlines från börser. Hämtad 2016-10-19 från <https://www.hbl.fi/artikel/grimaldi-drar-bort-finnlines-fran-borsen/>

IMO. (2011). STCW Manila seafarer training amendments enter into force on 1 January 2012. Hämtad 2016-10-19 från <http://www.imo.org/en/MediaCentre/pressbriefings/pages/67-stcw-eif.aspx#.WCjDMv197IU>

Kommunikationsministeriet. (2016). Finland ratificerade den internationella konventionen om hantering av barlastvatten. Hämtad 2016-10-19 från <https://www.lvm.fi/-/finland-ratificerade-den-internationella-konventionen-om-hantering-av-barlastvatten>

Liikennejärjestelmä. (2016). Merimiesten työllisyys. Hämtad 2016-10-20 från <http://liikennejarjestelma.fi/talous-ja-tehokkuus/arvonlisa/merimiestyo/>

Logistiikan maailma. (2016). Merikuljetukset suomessa. Hämtad 2016-11-13 från http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Merikuljetukset_Suomessa

Sjöfartstidningen. (2016). Eckerö Shipping avyttrar roro-fartyg. Hämtad 2016-10-19 från <http://www.sjofartstidningen.se/eckero-avyttrar-ro-ro-fartyg/>

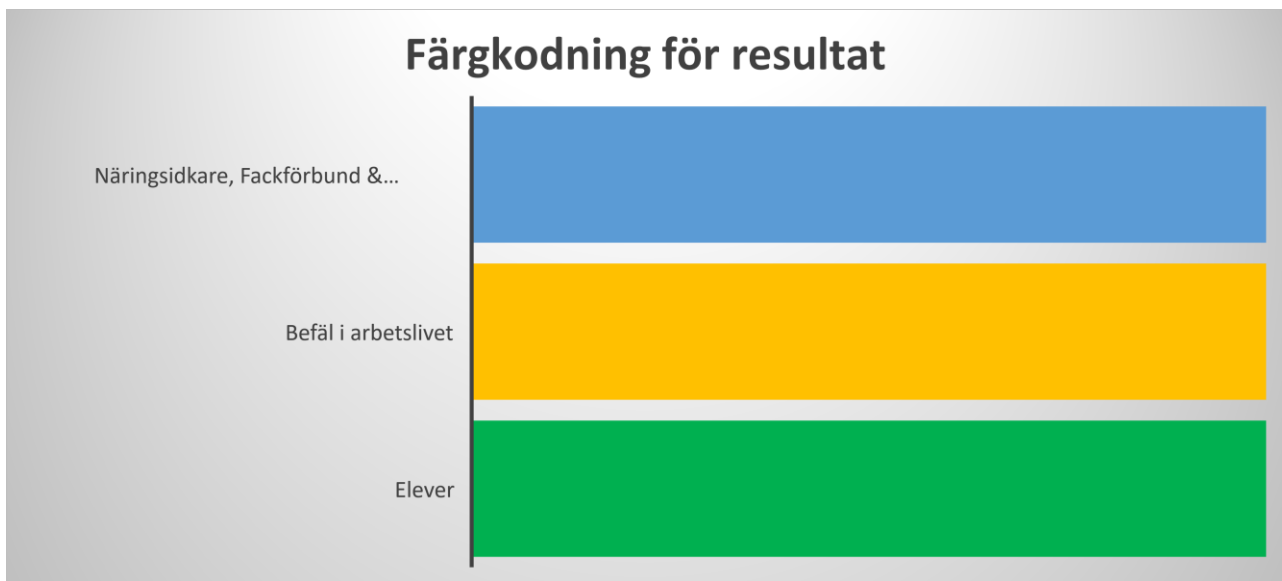
Trafi. (2012). Suomen kauppalaivasto ja merimiestyövuodet kasvoivat hieman vuonna 2011. Hämtad 2016-10-20 från http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/1845/suomen_kauppalaivasto_ja_

YLE. (2016). Bores saga i Finland är all – rederiet säljs till Holland. Hämtad 2016-10-19 från <https://svenska.yle.fi/artikel/2016/04/21/bores-saga-i-finland-ar-all-rederiet-saljs-till-holland>

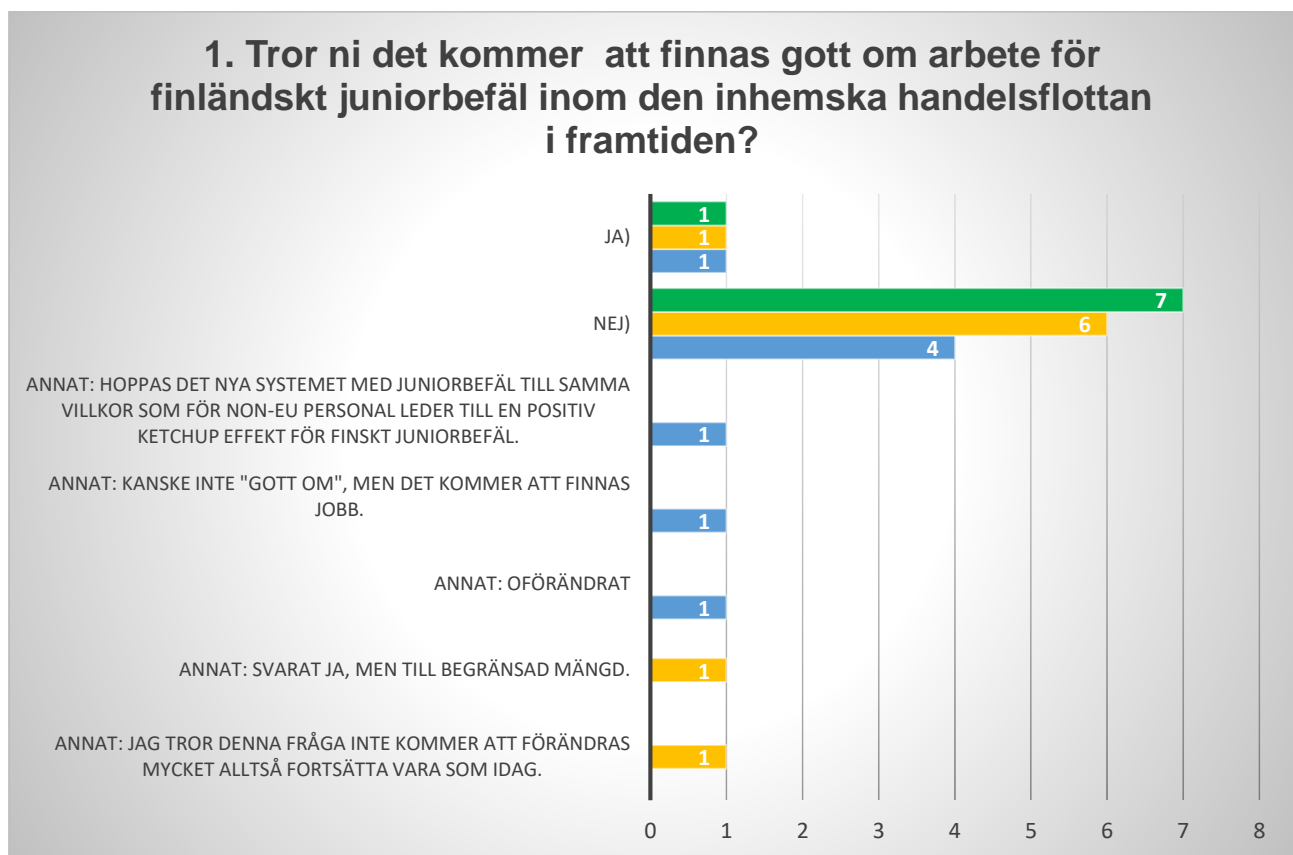
YLE. (2013 a). Neste oil säljer sina fartyg. Hämtad 2016-10-19 från <https://svenska.yle.fi/artikel/2013/09/19/neste-oil-saljer-sina-fartyg>

YLE. (2013 b). Tonnistovero tuonut uusia työpaikkoja. Hämtad 2016-10-20 från <http://yle.fi/uutiset/3-6630359>

Bilaga 1 Enkät svar

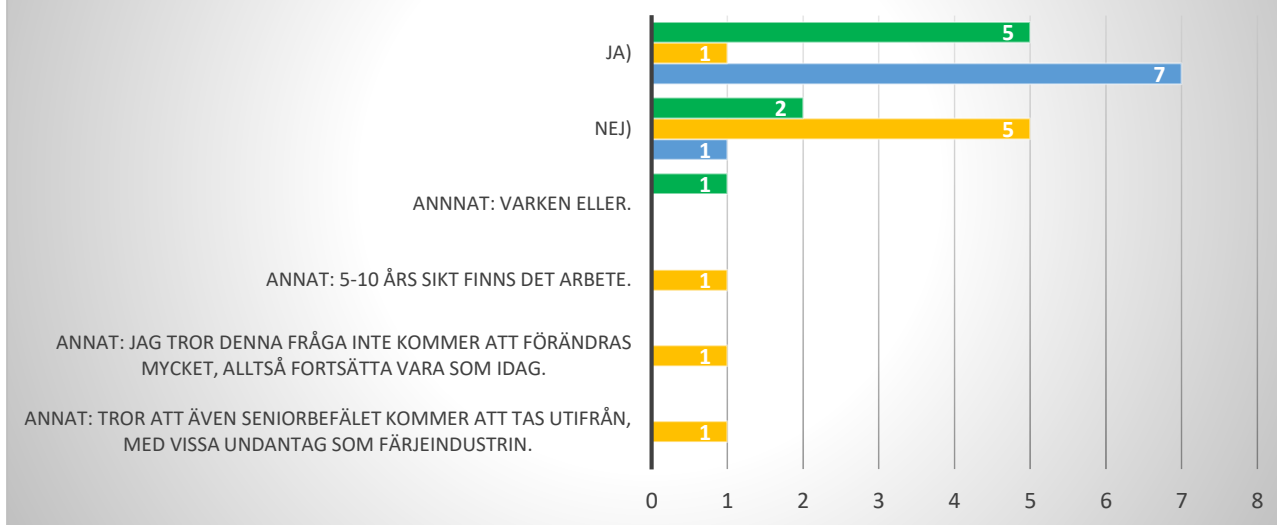


Figur 20



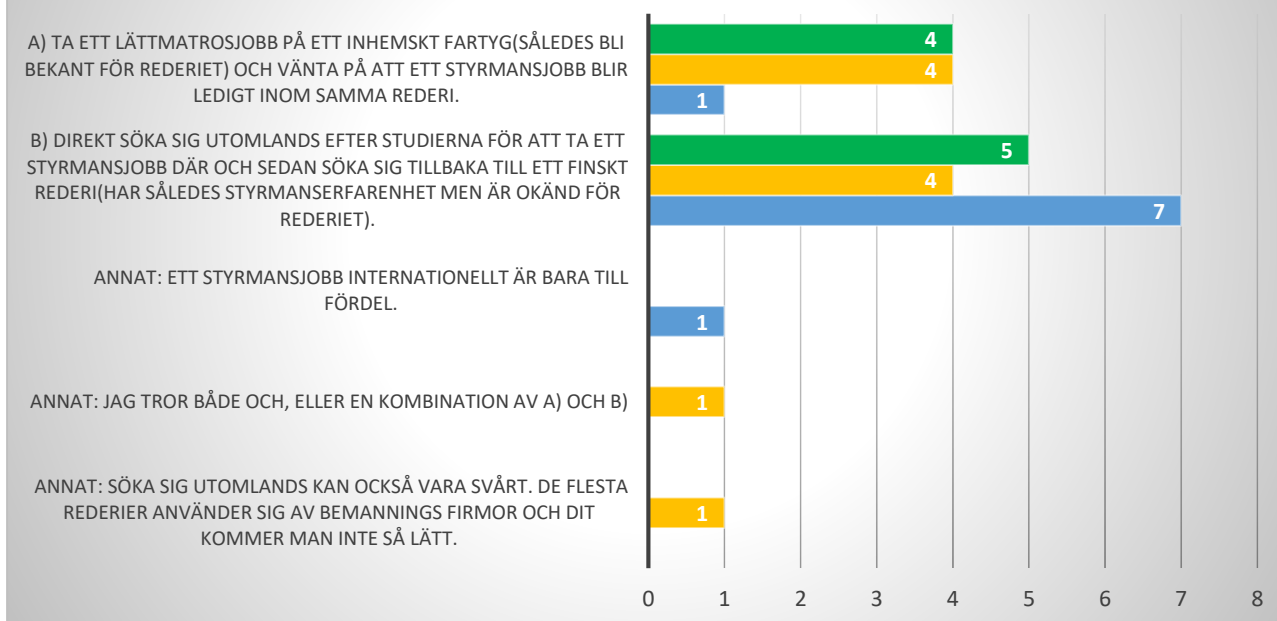
Figur 21

2. Tror ni det kommer att finnas gott om arbete för finländskt seniorbefäl (överstyrman/kapten) inom den inhemska handelsflottan i framtiden?



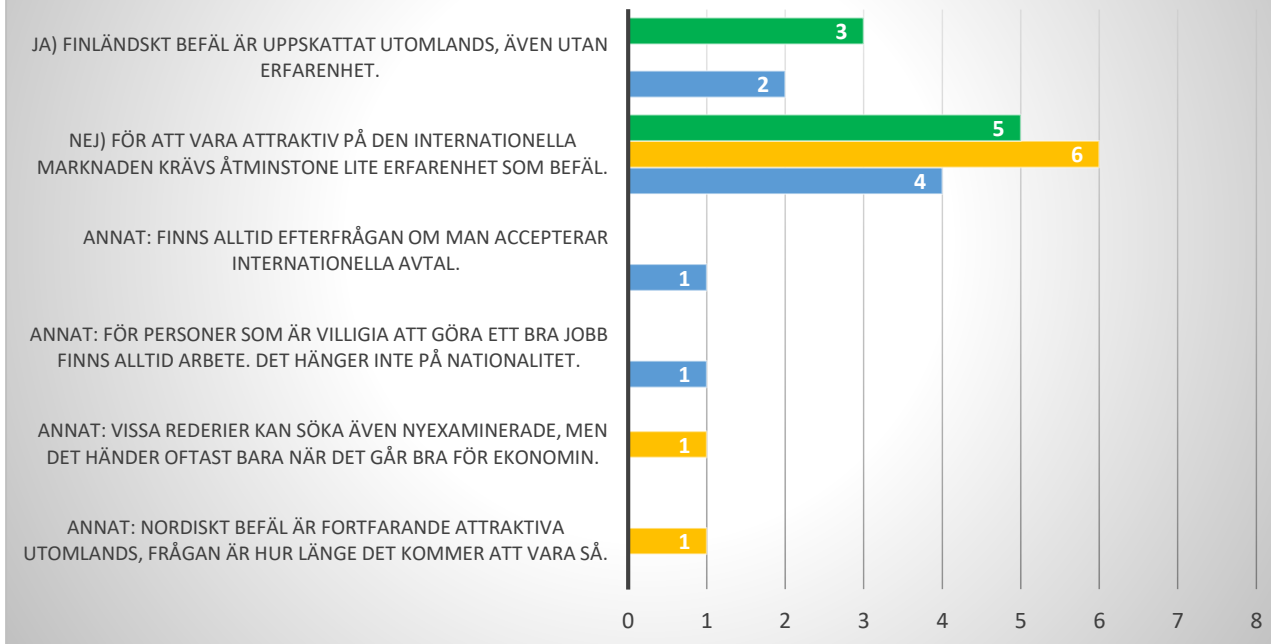
Figur 22

3. Anser ni det vara lönsammare ,med tanke på chansen att få ett styrmansjobb på ett inhemskt fartyg för en nyexaminerad sjökapten att;



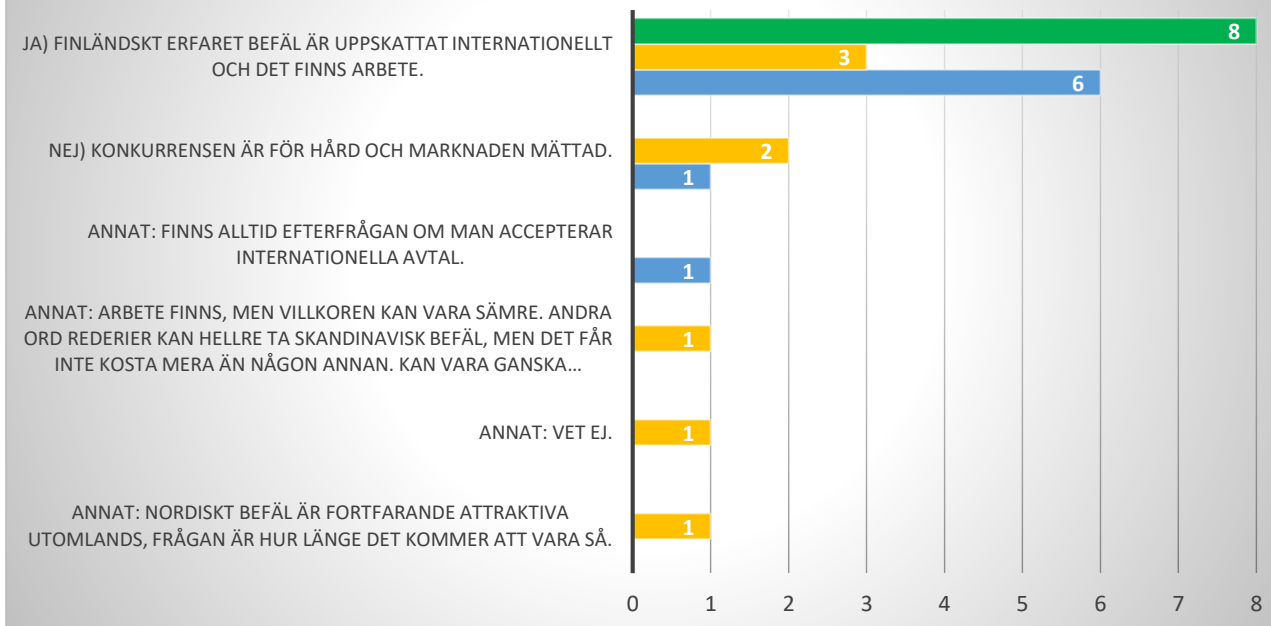
Figur 23

4. Kommer det att finnas efterfrågan för finländska nyexaminerade sjökaptener på utländska rederier i framtiden?



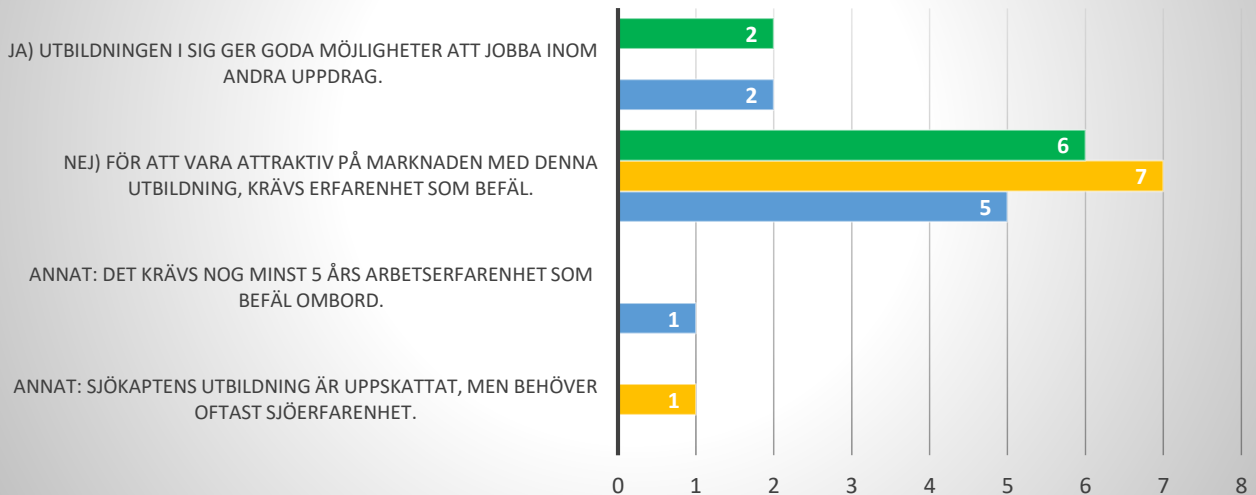
Figur 24

5. Kommer det att finnas efterfrågan för finländskt seniorbefäl på utländska rederier även i framtiden?



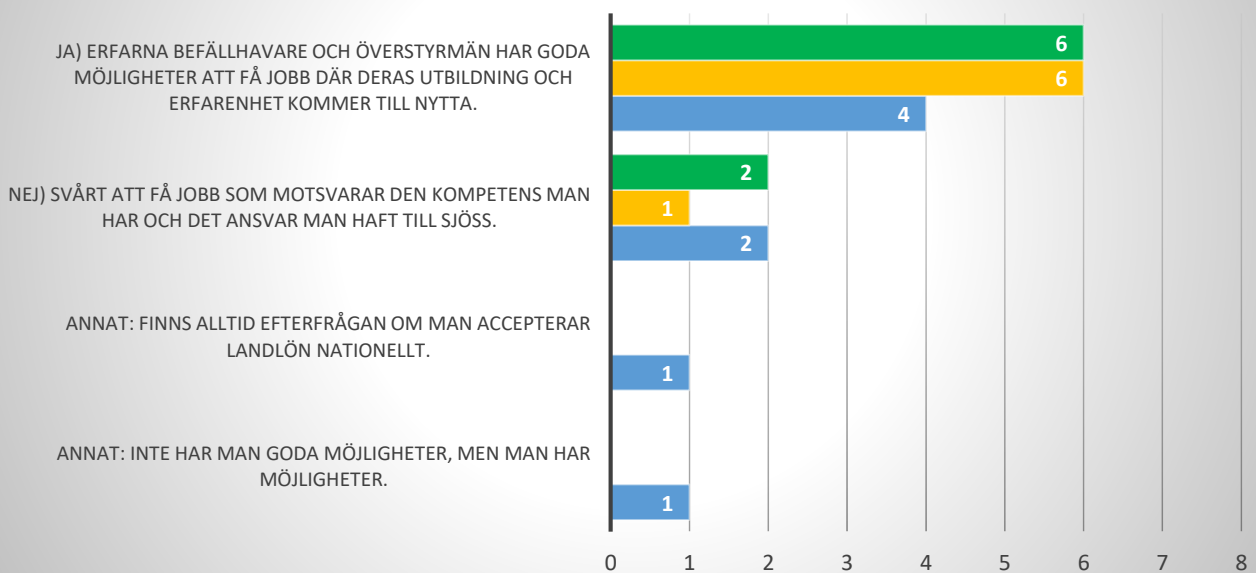
Figur 25

6. Tror ni nyexaminerade sjökaptener har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar utbildningens nivå, utan egentlig erfarenhet till sjöss i framtiden?



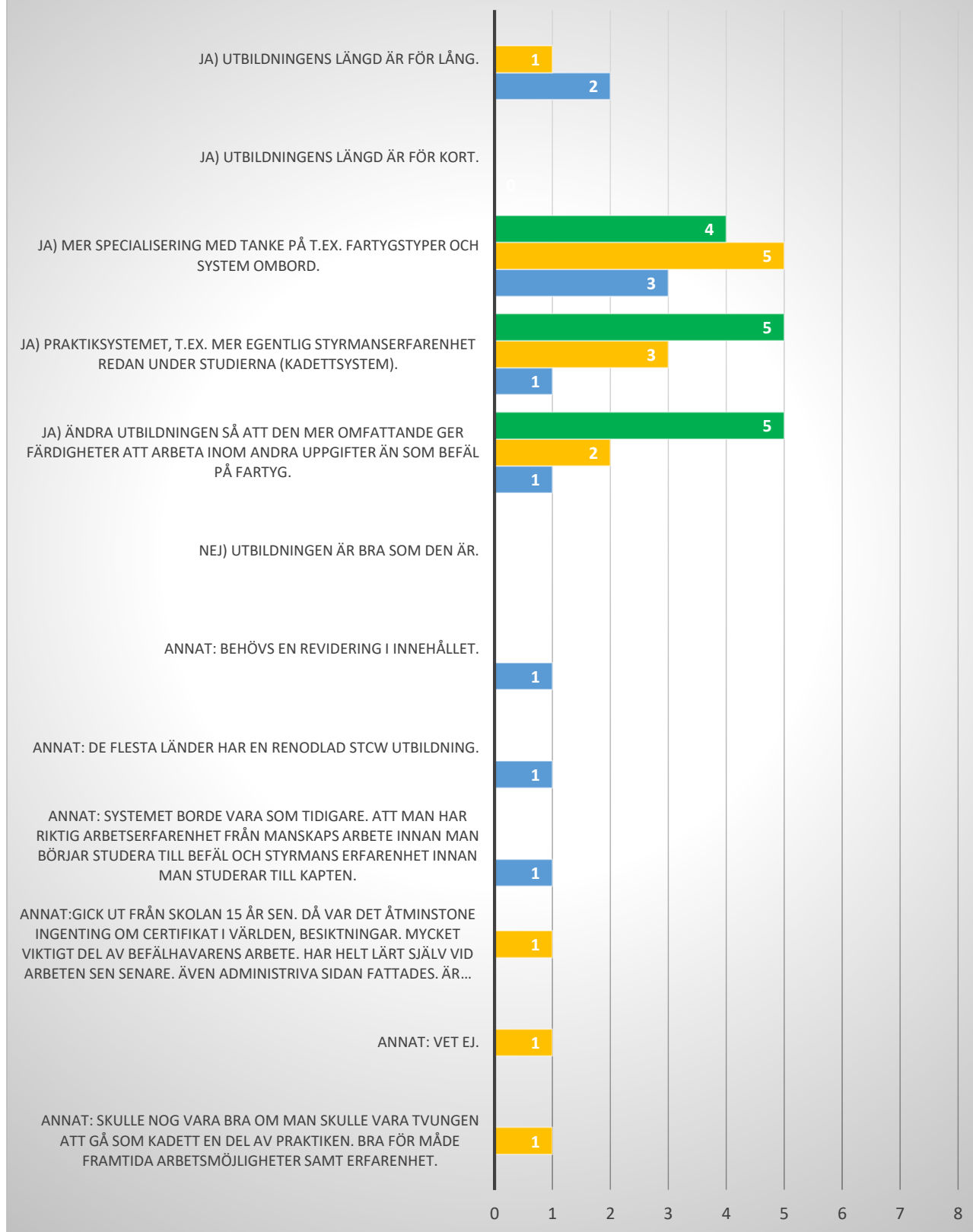
Figur 26

7. Tror ni erfaret seniorbefäl har goda möjligheter att få ett landbaserat jobb som motsvarar deras utbildning och erfarenhet?



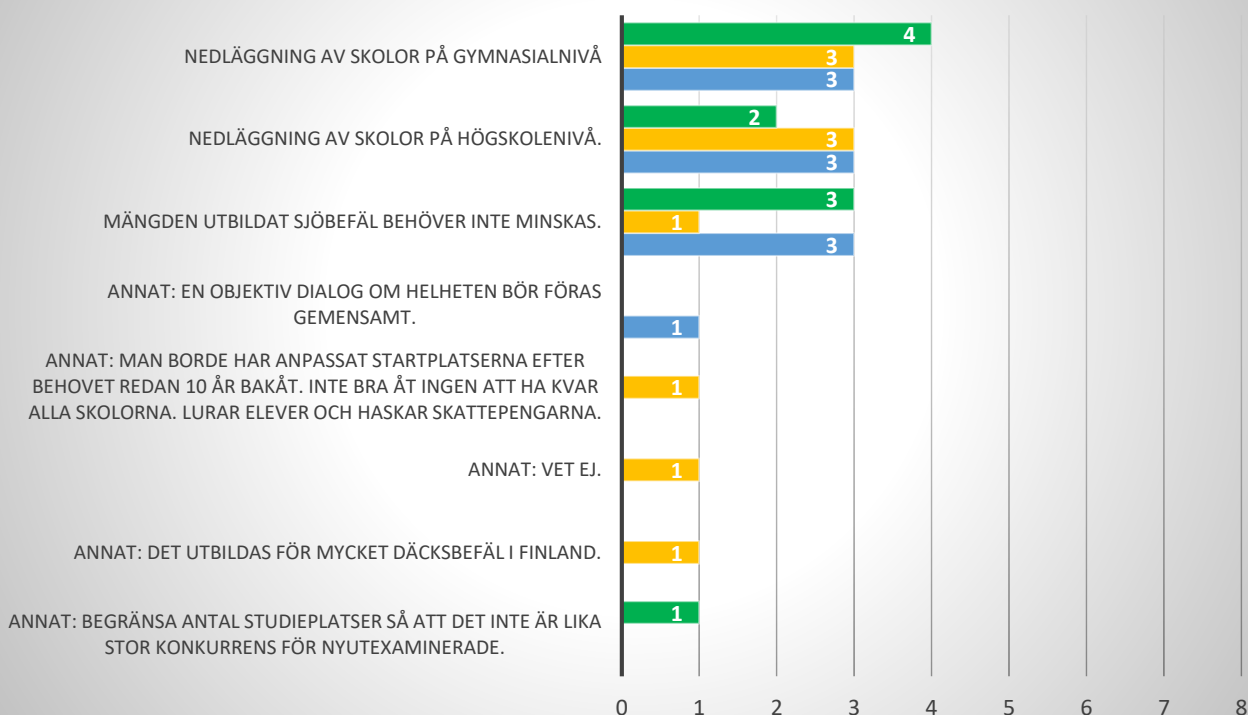
Figur 27

8. Anser ni att det nuvarande sjökaptensutbildningen borde ses över för att förbättra arbetsmöjligheterna för personer med denna utbildning i framtiden?



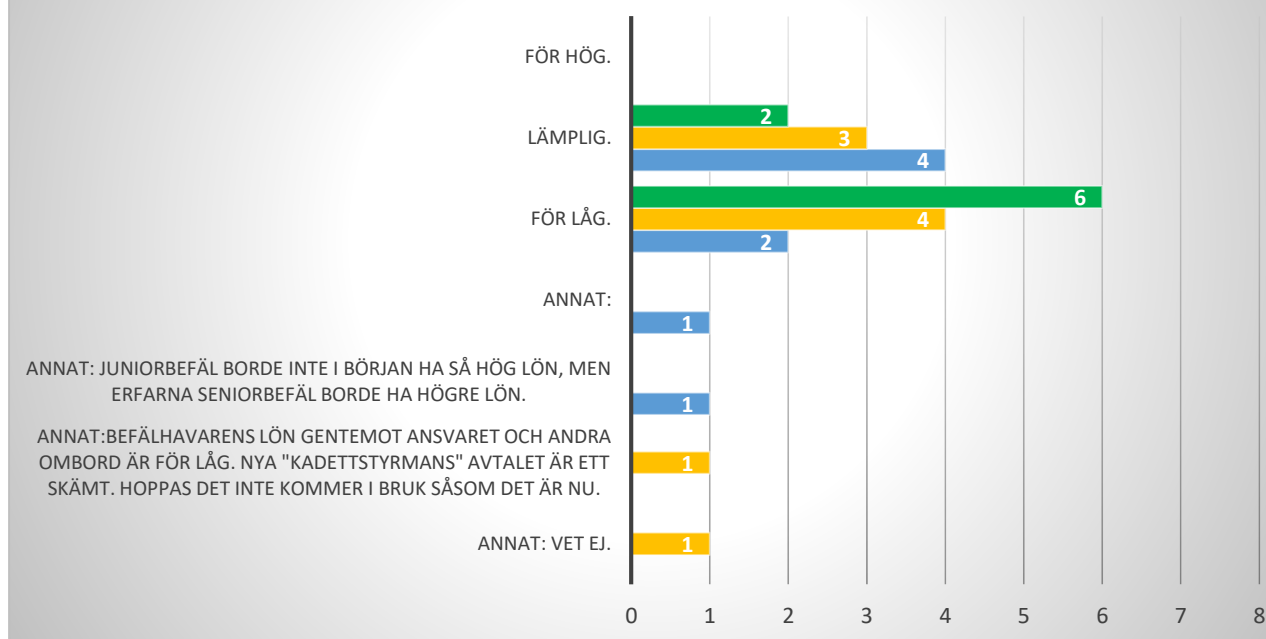
Figur 28

9. Tycker ni att antalet utbildat sjöbefäl borde minskas genom?



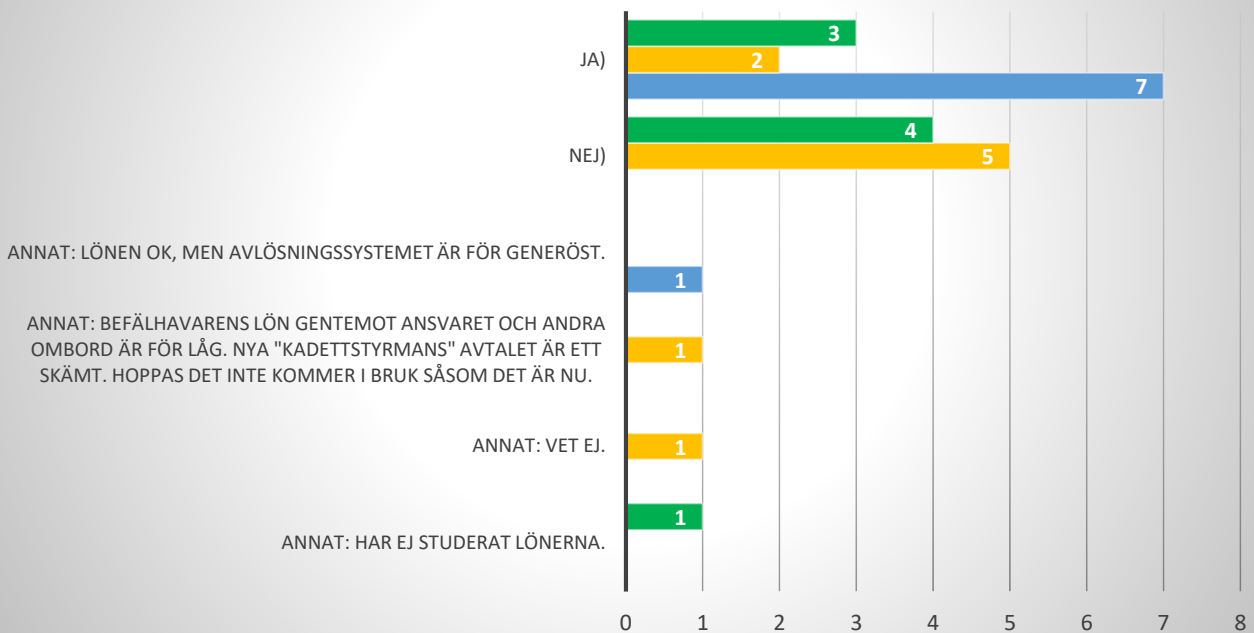
Figur 29

10. Tycker ni att lönen för finskt däcksbefäl är med tanke på utbildningens längd och arbetsuppgiftens nivå och ansvar är?



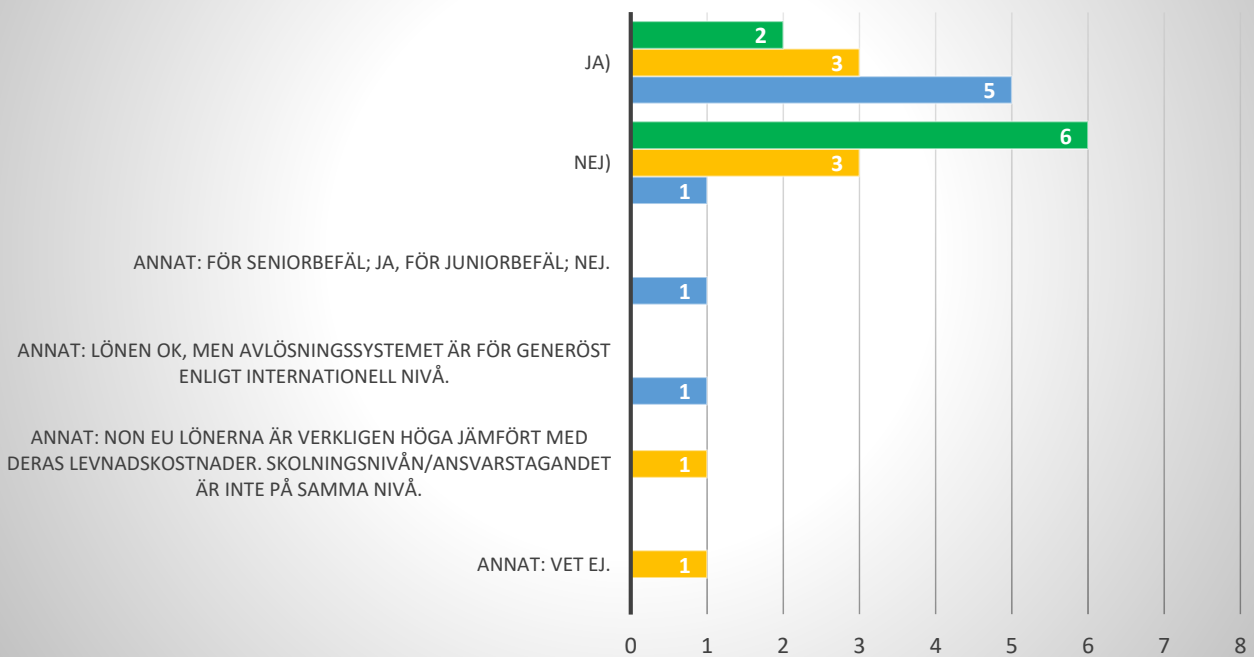
Figur 30

11. Tycker ni att den finländska lönenivån för inhemskt befäl är konkurrenskraftig, då man jämför den med övrigt europeiskt sjöbefäl?



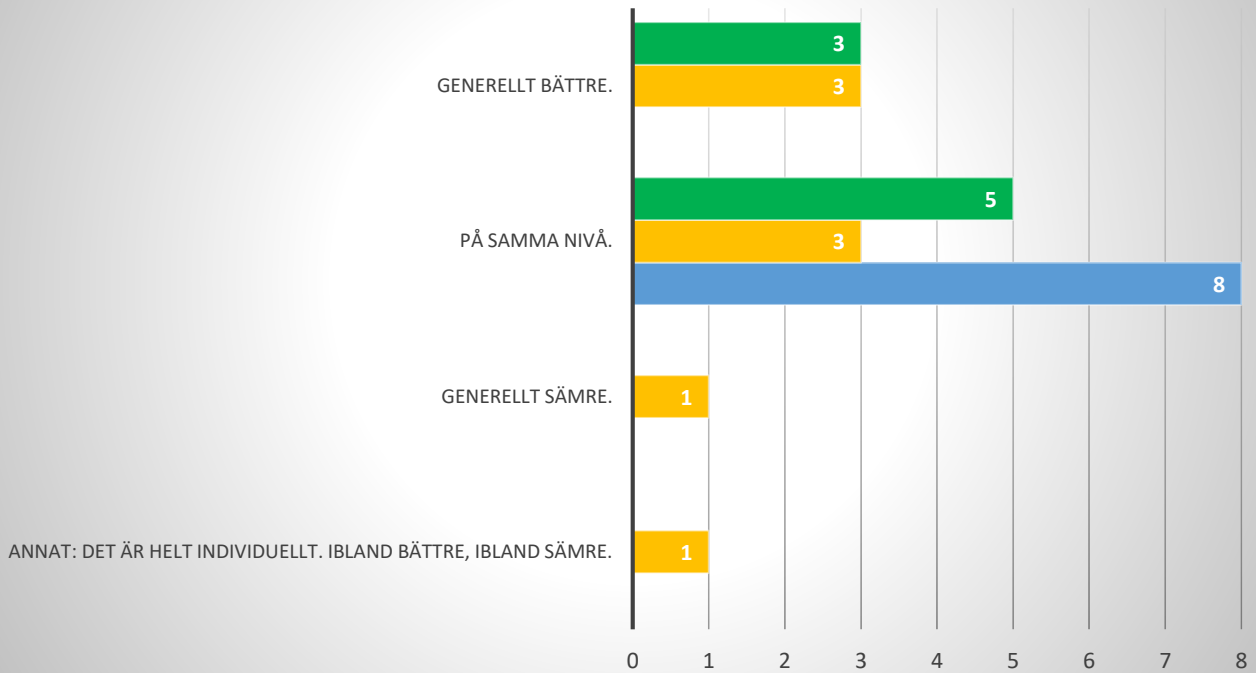
Figur 31

12. Tycker ni att den finska lönenivån är skälig med tanke på förhållandet utbildningsnivå/kompetens då man jämför med däcksbefäl från "non-EU" länder?



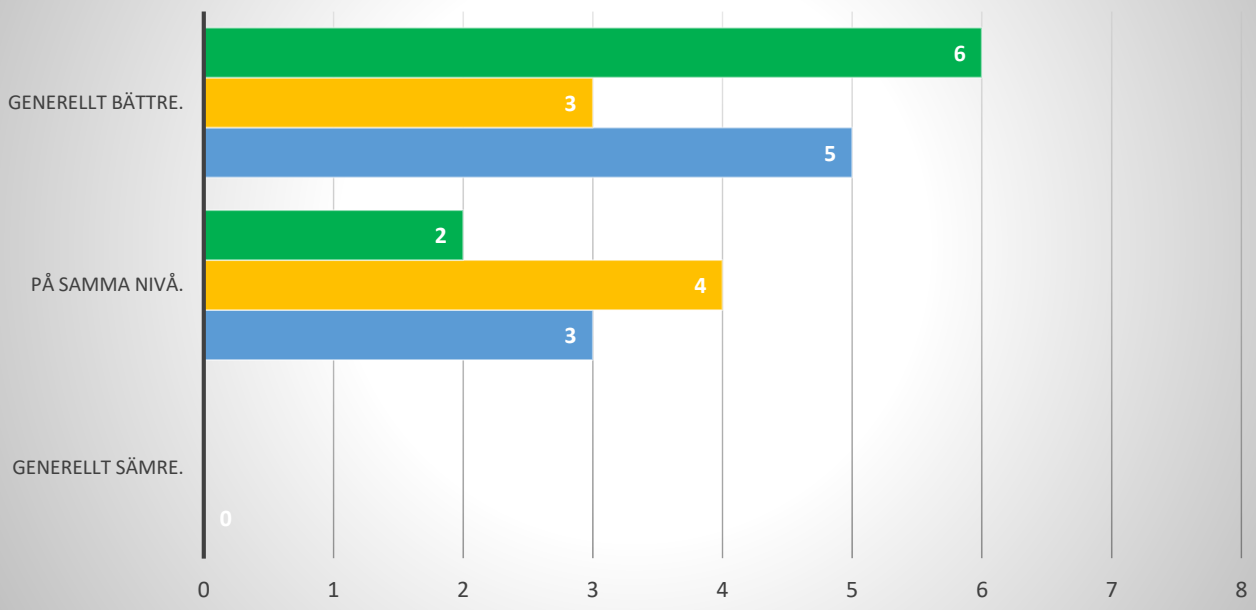
Figur 32

13. Hur anser ni att finsk däcksbefälskompetens ligger då man jämför den med övrigt västerländsk befäl?



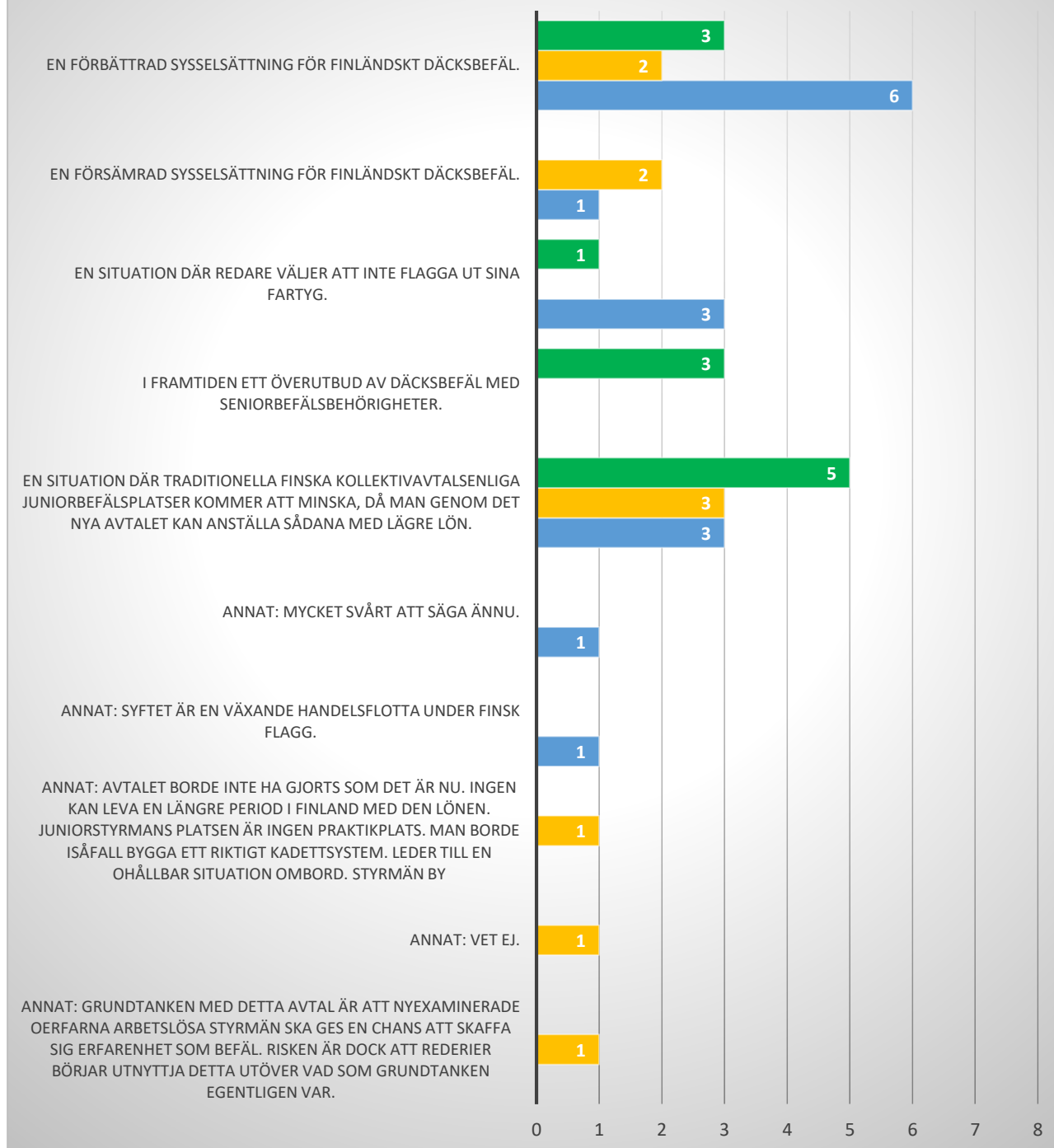
Figur 33

14. Hur anser ni att finsk däcksbefälskompetens ligger i jämförelse med "non-EU" däcksbefälskompetens?



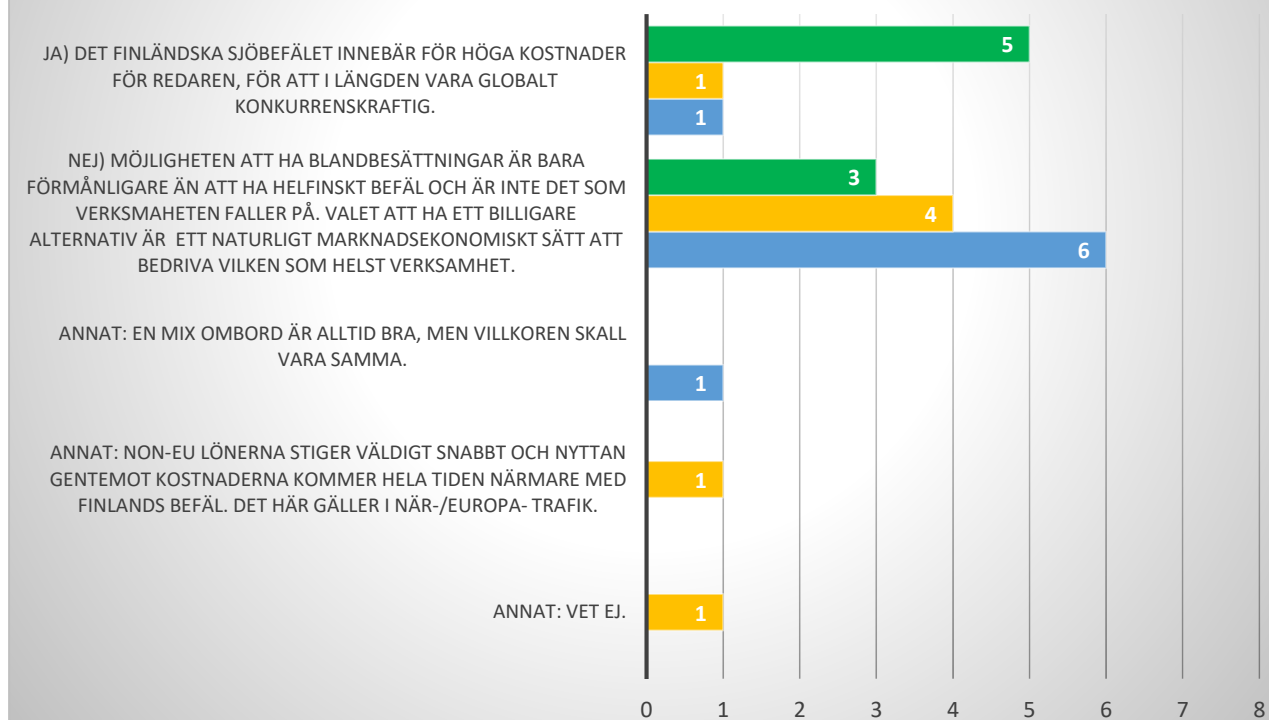
Figur 34

15. Mellan Rederierna i Finland r.f. och Finlands Skeppsbefälsförbund har nyligen ett avtal gjorts. Avtalet möjliggör att en finländsk styrman kan anställas istället för en "non-EU" styrman (på fartyg som har blandbesättning) tills de uppnått en högre befäl



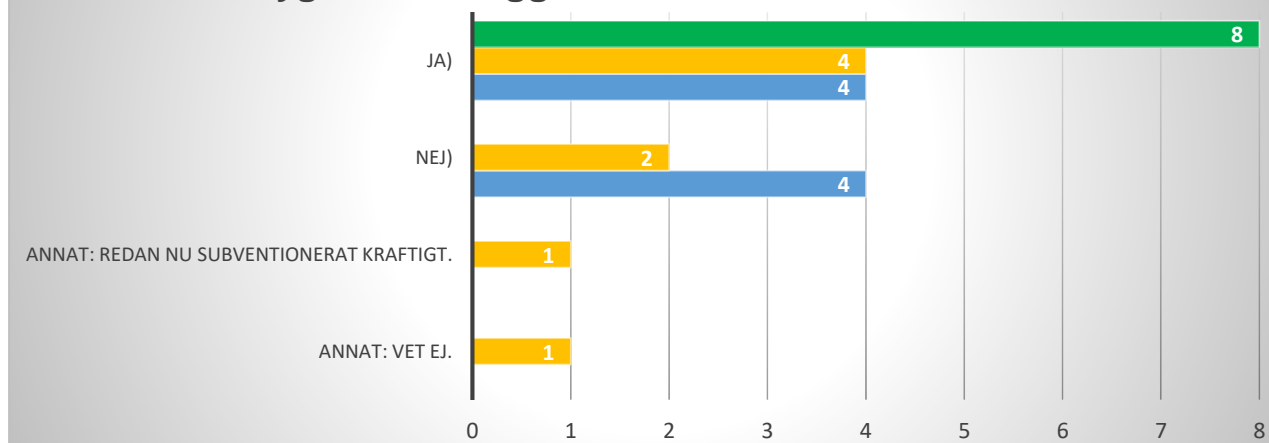
Figur 35

16. Anser ni att det kommer att vara ekonomiskt ohållbart att driva rederiverksamhet i framtiden med helfinskt befäl med tanke på den globala konkurrensen och ekonomin.



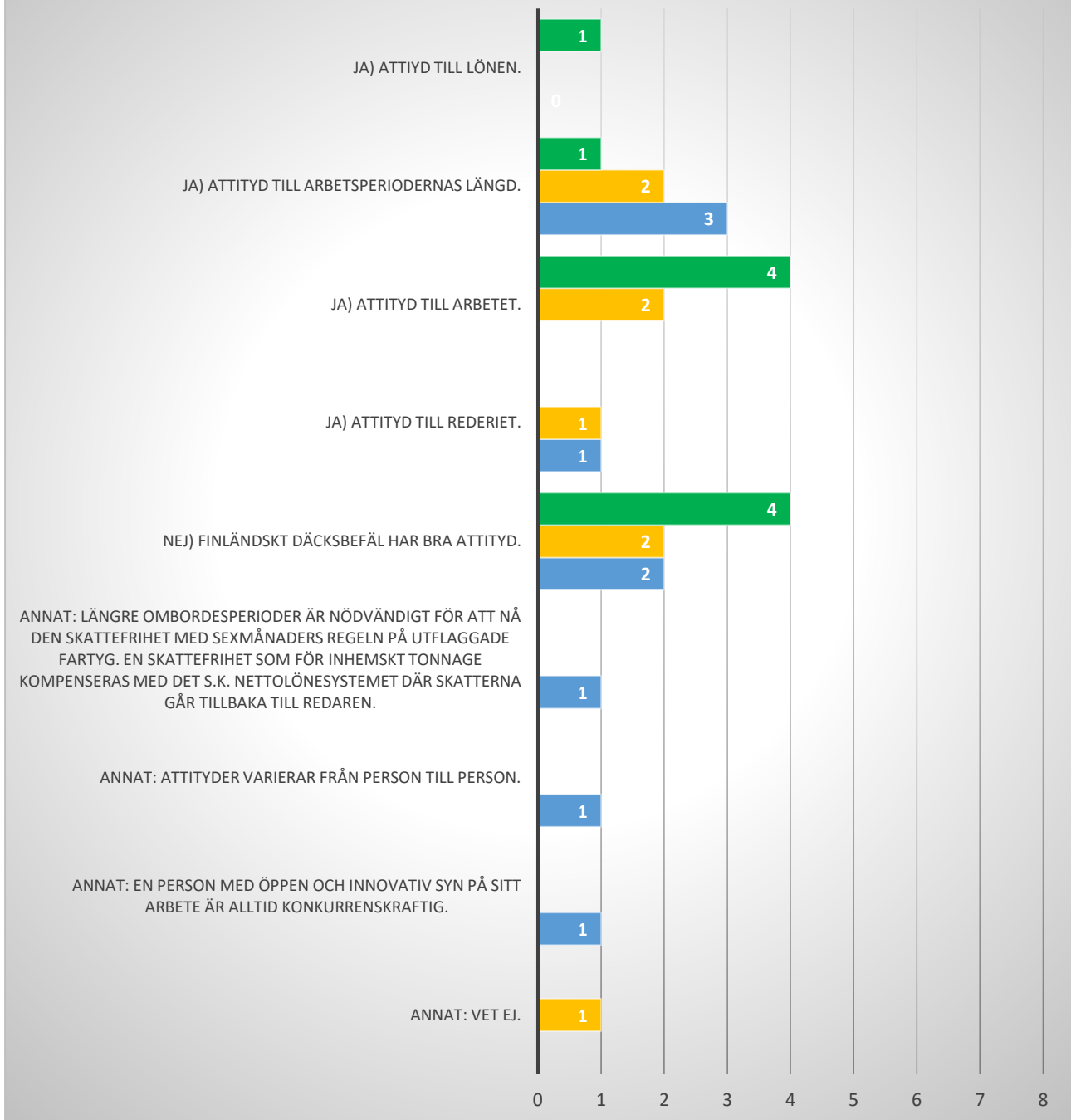
Figur 36

17. Anser ni att den finska staten borde göra mer för att stöda redare, så att de i längden skulle kunna hålla fartygen finskflaggade och med inhemskt befäl?



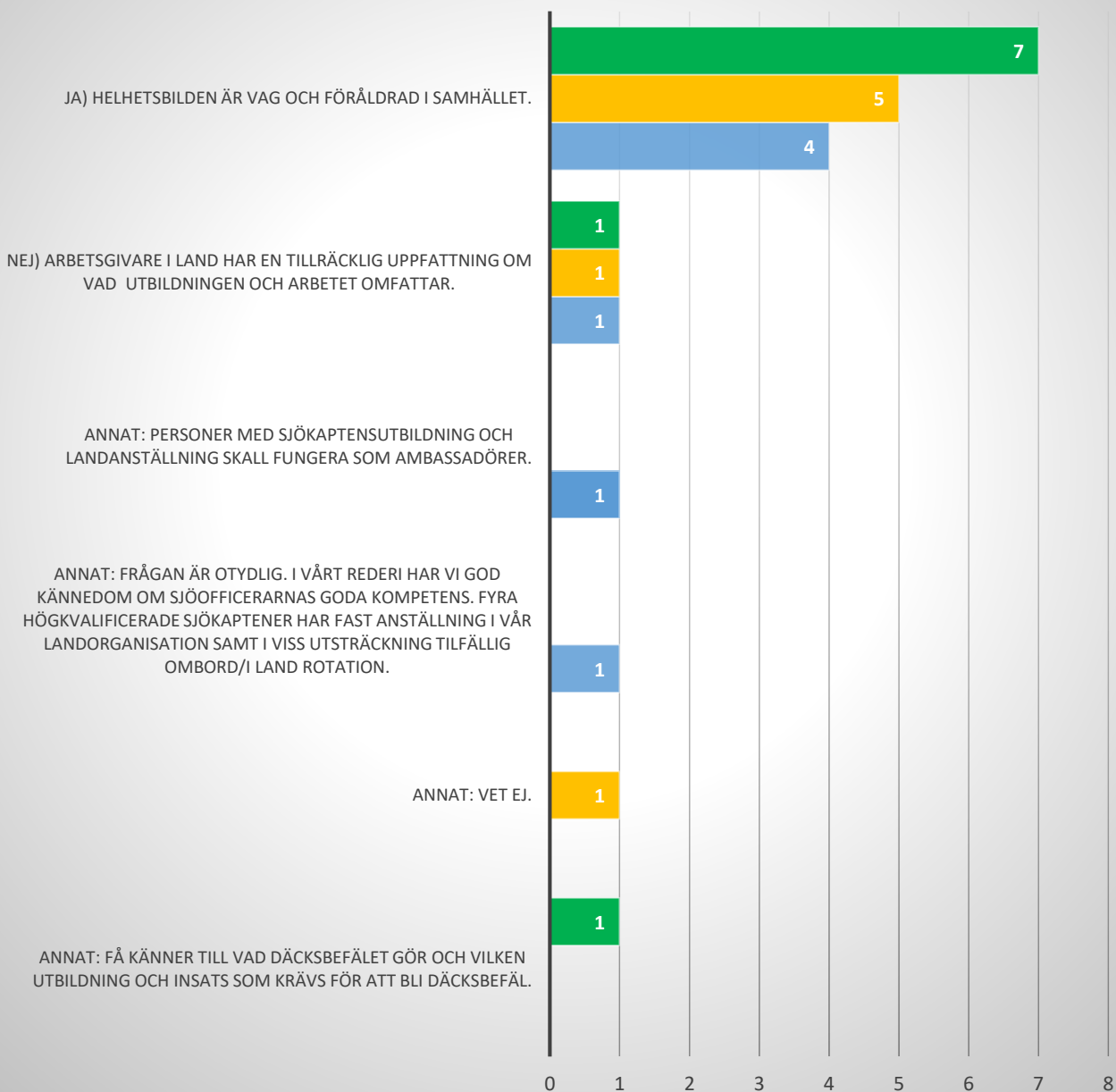
Figur 37

18. Anser ni att finländskt däcksbefäl borde ändra sin attityd för att bättre säkerställa arbete på marknaden?



Figur 38

19. Tycker ni att man borde värna mera allmänheten om vad en sjökaptensutbildning omfattar och vad arbetet som däcksbefäl innebär, för att förbättra arbetsmöjligheterna till landbaserat jobb för befäl?



Figur 39