

Olika arbetsmöjligheter för däcksbefäl

En intervjuserie med utexaminerade sjökaptener

Niklas Lindroos

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen
Utbildningsprogrammet för sjöfart
Åbo 2013



EXAMENSARBETE

Författare: Niklas Lindroos

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Annina Rosenqvist

Titel: Olika arbetsmöjligheter för däcksbefäl

En intervjuserie med utexaminerade sjökaptener

Datum 14.01.2013 Sidantal: 31

Sammanfattning

Målsättningen med detta arbete är att med hjälp av några intervjupersoner ge en bild av möjligheterna till olika jobb inom sjöfartsbranschen. Jag beskriver också sjökaptenstudierna och kraven för olika behörighetsbrev för däcksbefäl.

Jag har för arbetet valt ut 9 personer med lite olika bakgrund beträffande studier och arbetserfarenhet och som för tillfället arbetar runt om i världen på olika arbetsplatser både till sjöss och på land.

Jag har frågat dem om vilka vägar de gått med studier arbetsbakgrund och hur de gått tillväga för att komma till den arbetsplats de idag jobbar på.

Med detta arbete vill jag ge en liten inblick i vilka möjligheter det finns för framtida däcksbefäl.

Språk: Svenska Nyckelord: Sjökapten, Utbildning, Arbete

Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webbiblioteket Theseus.fi eller i biblioteket

BACHELOR'S THESIS

Author: Niklas Lindroos

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Annina Rosenqvist

Title: Different career opportunities for deck officers

Interviews with Master marine graduates

Date: 14.01.2013 Number of pages: 31

Summary

The aim with this thesis is to with the help of interviews show students to different work opportunities for seafarers. I also describe the master mariner studies and the requirements for certificates of competency for deck officers.

For the interviews I chose 9 persons with different backgrounds in both studies and work experience and who now are working on various places on both land and at sea.

I have asked them for examples on how they ended up in their present place of work.

I hope this thesis will give future students an insight in the different opportunities in the labor market for seafarers.

Language: Swedish Key words: Master Mariner, Education, Work

The examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the library

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Målsättning	1
1.2 Problemformulering.....	2
1.3 Avgränsning	2
1.4 Metodval	2
2. Bakgrund	3
3. Utbildningen	4
3.1 Vaktstyrmansexamen	4
3.2 Sjökaptensexamen.....	5
4. Krav för Behörighetsbrev	5
4.1 Vaktstyrman	6
4.2 Överstyrman.....	6
4.3 Sjökapten.....	7
5. Introduktion av olika fartygstyper.....	7
5.1 Supply fartyg (PSV- Platform Supply Vessel)	7
5.2 Ankarhanteringsfartyg	8
5.3 Havsbogserare	8
5.4 AHTS- Fartyg (Anchor handling, Tug and Supply).....	8
5.5 MSV- fartyg (MSV – Multi support (Diving) Vessel)	9
5.6 LCTC (Large Car/Truck Carrier).....	9
6. Intervjuerna.....	10
6.1 VTS- operatör.....	10
6.2 Redare.....	12
6.3 Överstyrman, Offshore	15
6.4 Styrman på Wallenius Lines	16
6.5 Timlärare Axell Aboa Mare.....	19
6.6 Överstyrman - Offshore	21
6.7 Styrman på lyxjakter	23

6.8 Operatör rederikontor.....	25
6.9 Lots- Finnpilot.....	27
7. Sammandrag.....	29
8. Utvärdering av eget arbete	30
9. Källförteckning.....	31

1. Inledning

Idén bakom valet av ämnet kommer från Ånikap, som även är beställare för arbetet.

Ånikap är en förening för sjökaptener som studerat vid skolan i Åbo.

Föreningen ger årligen ut en tidning där det är meningen att intervjuerna i framtiden eventuellt skall publiceras. De ville ha en intervju serie av studeranden som blivit färdiga sjökaptener och för tillfället arbetar på olika positioner runt om i världen, både på land och till sjöss. Det är meningen att studeranden som söker in till Sjökapensutbildningen skall kunna få en blick över vilka möjligheter det finns efter att studierna är avklarade. Många som startar sina studier kanske mest tänker på arbetsplatser som finns i närheten men jag vill med detta arbete visa att det finns många andra möjligheter runt om i världen, både på land och till sjöss.

Själv ansåg jag att ämnet verkade intressant eftersom jag själv kan få nya idéer om olika arbetsplatser i framtiden.

Intervjupersonerna är valda bland egna bekanta men även andra för att få personer från så många olika arbetsplatser som möjligt. Alla intervju personer är utexaminerade sjökaptener

1.1 Målsättning

Många som söker om studieplats vid Yrkeshögskolan Novia på sjökaptenslinjen kanske inte riktigt vet vad som branschen har att erbjuda. I tidigare arbeten finns det undersökningar på hur många som efter att de blivit färdiga sökt sej till land jobb eller fortsatt till sjöss.

I detta arbete skall jag intervjua enskilda personer så att de kan berätta var de jobbar och vilka vägar de har kommit till den arbetsplatsen. De flesta vet om de finska rederierna och vilka möjligheter det finns för att hitta arbete i Finland men jag vill med detta arbete visa att det finns många andra möjligheter än bara småtonnage och det Finska Ro-ro/ Ropax

fartygen. Jag hoppas också att jag själv kan dra nytta av detta arbete då jag efter studierna är avslutade eventuellt söker mig mot nya utmaningar i arbetsvärlden.

1.2 Problemformulering

I detta arbete söker jag svar på bland annat följande frågor:

Var jobbar personen ifråga, vilka vägar han/hon har tagit sig dit studiemässigt dvs. har han/hon gått gymnasiet och sedan sjökaptenslinjen eller gått den ”gamla” vägen med början i sjömanskolan och sedan med arbetserfarenhet sökt sig vidare på skolbänken.

Vilka vägar i arbetslivet dvs. Vilken var den första arbetsplatsen och hur han/ hon sökt sig vidare därifrån.

Andra frågor som jag har ställt är vare sej personen i fråga trivs på arbetsplatsen, goda och dåliga sidor med jobbet. Arbetspassets längd osv.

1.3 Avgränsning

Jag har valt att intervjua 9 personer med lite olika bakgrund och arbetserfarenhet. De utvalda personerna är för mig från tidigare bekanta personer från både arbete och studier.

1.4 Metodval

Jag har valt att intervjua några utvalda personer med lite olika bakgrund och intervjuerna sker både personligen och genom att jag skickar e-post med frågorna och de sedan svarar och skickar tillbaka till mig. Varför jag valde just dessa personer var att jag kände dem från tidigare via arbete och studier och därför redan före jag började arbetet visste lite om deras bakgrund vilket gjorde det lättare att intervjua dem.

Varför jag har valt att även skicka e-post till några av intervjupersonerna beror på att de för tillfället befann sig på jobb och därför var det inte möjligt att träffa dem.

Eftersom en stor del av personerna jag intervjuat var bekanta till mig tog jag först kontakt med dem via telefon eller de sociala medierna och förklarade situationen.

2. Bakgrund

Det finns tidigare examens arbeten där det har forskats i mera i stora drag var utexaminerade sjökaptener jobbar efter studierna.

Carl-Johan Wikström gjorde år 2009 en undersökning där det kom fram bland annat hur stor del som jobbar i land och hur många som är till sjöss.

Enligt Carl- Johans undersökning som omfattade 118 personer, arbetar 73 % på sjön och 27 % iland vilket även var fallet då en tidigare liknande undersökning gjordes 1986 av Päivi Söderholm. I hennes undersökning visade det sej att fördelningen låg på 78 % för yrken till sjöss och 22 % för landbaserade yrken. Fördelningen tycks ha hållits i stort sätt densamma de senaste 25 åren.

I Carl-Johans undersökning är sjöjobben fördelade så att 78 % jobbar under Finsk flagg och 22 % under utländsk flagg. De största arbetsgivarna i hans undersökning är Sjöfartsverket, Birka Cargo, Godby Shipping och Viking Line.

Av de landbaserade yrkena var VTS- operatör det mest populära.

På frågan om lönen ansåg över en fjärdedel hade en dålig lön, vilket antagligen är en orsak till varför många väljer att söka sig utomlands, där lönerna är bättre. Endast 39 % var nöjd med sin lön. Därför ville jag själv använda den kvalitativa metoden med några utvalda personer för att få en annan bild av utexaminerade sjökapteners placering i arbetslivet, där de själv kan berätta hur de har kommit till den arbetsplatsen de befinner sig idag. (Wikström 2009)

Jag ser även på programmet för sjökaptens och vaktstyrmans utbildning på Axxell och Yrkeshögskolan Novia i Åbo. Det finns som sagt flera vägar att gå men i dagens läge väljer många att börja på yrkeshögskolan efter avlagd studentexamen.

3. Utbildningen

För att få sjökaptensexamen måste man studera enligt ett utbildningsprogram som baserar sig på en internationell konvention STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Detta leder till en yrkeshögskoleexamen i sjöfart sjökaptent.

Efter avlagda seglingsdagar kan man med sjökaptensbehörigheten vara befälhavare ombord på internationella fartyg runt i världen. (Aboa Mare 2012)

3.1 Vaktstyrmansexamen

Det finns olika vägar att gå för att få vaktstyrmans examen, ett alternativ är att efter avlagd grundskoleexamen, söka till vaktstyrmans utbildning som omfattar 120 studiepoäng, vilka borde avläggas på 3 år, av vilka 1 år består av handledd praktik.

Om man har däcksbeförhöjning som t.ex. lättmatros eller matros från tidigare, förkortas studietiden med ungefär 1 år. Undervisningen består av teoretiska studier och handledd praktik på Finska fartyg, i internationell trafik. Vid undervisningen används även fartygsidentiska simulatorer.

De väsentliga delarna i undervisningen är

- Navigation
- Sjövägsregler
- Sjöradiolära
- Sjösäkerhets utbildning (brand kurser, första hjälp, livbåtskurser mm.)
- Vakrutiner
- Språk
- Matematik

Efter avlagd vaktstyrmans utbildning är man behörig att ansöka om studierätt vid Yrkeshögskolans sjökaptensutbildning var man kan fortsätta studierna till sjökaptensexamen. (Aboa Mare 2012)

3.2 Sjökapensexamen

Efter avlagd gymnasieexamen kan man söka in direkt på yrkeshögskolan och studera till Sjökapten. Undervisningen omfattar 270 studiepoäng varav handledd praktik är 60 studiepoäng. Undervisningen avläggs på 4,5 år.

De väsentliga delarna i undervisningen är

- Navigation
- Sjömanskap
- Fartygsteknik
- Transportteknik
- Sjöradiolära
- Sjösäkerhet
- Manövrering
- Fartygsdrift
- Administration
- Handledd praktik

(Aboa Mare 2012)

4. Krav för Behörighetsbrev

Följande krav gäller för finska behörighetsbrev. I Finland är det Trafi (Trafiksäkerhetsverket) som ger ut behörighetsbrev.

4.1 Vaktstyrman

Krav för vaktstyrmans behörighetsbrev:

- Minst 18 års ålder
- Vakstyrmans utbildning
- 12 månaders sjötjänst enligt ett godkänt praktikprogram. Praktiken bör utföras på ett fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet på minst 500 brutto ton. Alternativt 36 månaders sjötjänst varav minst 24 i internationell trafik i däcksavdelningen på fartyg som har en bruttodräktighet på minst 500 GT. I det senare alternativet krävs inte ett godkänt praktikprogram, men det skall ingå en 180 dagar lång, av däcksbefälet handledd tjänstgöringsperiod på kommandobryggan. Alternativt går det att ansöka om ett begränsat behörighetsbrev, som endast gäller för inrikestrafik. I detta fall räcker det med sjötjänst i inrikestrafik.

Vaktstyrmans behörighet är giltigt i fem år. För att förnya behörighetsbrevet, krävs att sökande har minst ett års godkänd sjötjänst som däcksbefäl under de senaste fem åren.

Efter ett års godtagbar sjötjänst kan man även ansöka om ett behörighetsbrev som ger rätt att tjänstgöra som befälhavare på fartyg, med en bruttodräktighet på mindre än 1000 GT, vars trafikområde är Östersjön och Nordsjön, enligt STCW II/2 paragraf 3. (Trafiksäkerhetsverket däcksbefäl 2012)

4.2 Överstyrman

Krav för Överstyrmansbehörighet:

- Sjökapstensutbildning
- Vaktstyrmans behörighet, samt sjötjänst i 12 månader, på fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet på minst 500 GT

Överstyrmansbehörighet är liksom vaktstyrmans behörighet giltigt i fem år.

(Trafiksäkerhetsverket däcksbefäl 2012)

4.3 Sjökapten

Krav för sjökaptensbehörighet:

- Sjökapstensutbildning
- Vaktstyrmans behörighet och sjötjänst i minst 36 månaders tid som vaktstyrman alternativt under 24 månaders tid som vaktstyrman, av den tiden skall minst 12 månader vara som överstyrman.

Tjänstgöringen skall vara i internationell trafik och på fartyg med en bruttodräktighet på minst 500 GT.

Sjökapstensbrevet är också giltigt i fem år.
(Trafiksäkerhetsverket däcksbefäl 2012)

5. Introduktion av olika fartygstyper

I detta kapitel redogör jag för de olika typer av fartyg, där personerna jag intervjuat arbetar på. För att det skall vara lättare för läsaren att se hurdana fartyg jag avser, har jag också valt att lägga in exempelbilder vid fartygstyperna.

5.1 Supply fartyg (PSV- Platform Supply Vessel)



Figur 1. PSV- fartyg, (Farstadshipping ASA 2012)

Fartyg som fraktar ut förnödenheter till oljeriggar. PSV fartygen fraktar ut i stort sätt allt en oljerigg behöver. Det rör sig om allt från dricksvatten, mat, reservdelar till olika ämnen som behövs vid en oljerigg. (Farstadshipping ASA)

5.2 Ankarhanteringsfartyg

Fartyg som hanterar ankaren som håller oljeriggarna på plats. Varje oljerigg har flera stora ankare som ligger flera hundra meter från riggen. (Farstadshipping ASA 2012)

5.3 Havsbogserare

Havsbogserare, är som namnet anger fartyg som bogserar bl.a. oljeriggar ute till havs. (Farstadshipping ASA 2012)

5.4 AHTS- Fartyg (Anchor handling, Tug and Supply)



Figur 2. AHTS- Fartyg, (Farstadshipping ASA 2012)

Fartygen är en combination av PSV, Ankarhanterare och havsbogserare (Farstadshipping ASA 2012)

5.5 MSV- fartyg (*MSV – Multi support (Diving) Vessel*)



Figur 3. MSV- Fartyg (Simon Mökster Shipping 2013)

Detta fartyg "Stril Explorer" är ett fartyg i Rederiet "Simon Mökster Shippings" flotta. Fartyget är ett så kallat MSV fartyg, vilket betyder att det är utrustat för många olika undervattens uppdrag och har bland annat flera ROV (undervattensrobotar) ombord. (Simon Mökster Shipping 2013)

5.6 LCTC (*Large Car/Truck Carrier*)



Figur 4. (Wallenius Lines 2012)

Detta Fartyg ”Fedora” ägs av Wallenius Lines och är ett LCTC- Fartyg som transporterar bilar och annat rullande gods. Fartyg kan ta upp till 8000 bilar och trafikerar i World Wide Traffic. (Wallenius Lines 2012)

6. Intervjuerna

Jag har valt att intervjua 9 personer, som alla jobbar inom lite olika branscher, för att få fram så mycket som möjligt av intervjuerna. Jag har ställt samma frågor till alla personer, både de jag personligen intervjuade och de som svarade per e-post. Nedan följer ett sammandrag av intervjuerna. Intervjuerna är uppställda i mitt arbete i en slumpmässig ordning.

6.1 VTS- operatör

Intervjun är gjord via e-post.

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Vid början tänkte jag nog mig en karriär på sjön, med möjlighet att på ”gamla dagar” hitta landjobb.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började jobba?

På sätt och vis har det uppfyllts. Efter att jag studerat färdigt har jag jobbat på en del olika fartyg men mina ”gamla dagar” kom mycket tidigare än väntat.

Var jobbar ni nu? (arbetsgivare, område)

Trafikverket, Archipelago VTS (skärgårdshavet)

Vad är er befattning idag?

VTS operatör.

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Gymnasiet, sedan Yrkeshögskolan Novia, sjökaptenslinjen

Bakgrund i arbetslivet?

5 år på däck och sedan 5 år som styrman. Mest på Eckerölinjen men ett halvt dussin lastbåtar och en bogserare har jag vikarierat mellan varven.

Varför valde ni denna bransch?

Rena slumpen. Lillbrorsans historier om hans erfarenheter på några fartyg bidrog nog till att jag började studera inom sjöbranschen. Att gå iland var nog när sjömansromantiken blev utbytt mot långa dagar med kort vila. Den låga styrmanslönen hjälpte inte upp den situationen heller.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

VTS- jobbet hitta jag via internet sidan mol.fi

Beskriv ert arbete.

VTS- operatören sitter framför ett dussin stora skärmar och följer med alla fartygs rörelser inom ett område. Övervakar, informerar och vid behov assisterar. Underlättar ett säkert och smidigt trafikflöde genom att ge navigatörerna en liten hjälpande hand när det kan behövas.

Arbetspassets längd/ Ledighetens längd?

6 dagar jobb och 8 ledig som bäst. Då på jobb; 3 nattskift á 12,5 h och sedan 3 dagskift á 12,5 h. Inom en snar framtid kommer vi att jobba 4 och ledig 6. Varierande 4 dagskift och 4 nattskift med samma antal timmar.

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

12,5 h är en lång vakt att hållas skarp, men en lång sammanhängande frivakt ger en god sömn. Arbetet kan tidvis vara lugnt men det gäller att hålla sig alert och noggrann hela tiden. Vintertid så känns det lyxigt att ha ett inomhusjobb med en säng som inte behöver säkerhetsbälte.

Nackdelen är att man tappar sina behörighetsbrev, ifall man skulle känna sig sugen att återvända ombord.

6.2 Redare

Intervjun är gjord i Pikis den 6.10 2012

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

När han började studera till sjökapten ville han få större möjligheter i arbetslivet både till sjöss och på land

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

Han säger att förväntningarna delvis har uppfyllts då han provat på olika jobb till sjöss och då han numera jobbar som egenföretagare i skärgårdstrafiken

Vad är er befattning idag?

För tillfället jobbar han som Befälhavare och Vd för hans eget företag som driver en skärgårdsfärja i Ålands skärgård

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Han har gått grundskola varefter han sökte sig till Sjomanskolan hösten 1998 och blev färdig våren 2000.

Vaktstyrmanslinjen började han våren 2001 och fick vaktstyrmansexamen våren 2004, däremellan var även armen undanstökad

Hösten 2007 började han på Kaptenslinjen vid yrkeshögskolan Novia i Åbo och fick Sjökaptensexamen tre år senare våren 2010.

Bakgrund i arbetslivet?

Han började jobba på däck efter sjömanskolan år 2000 och jobbade vid sidan av vaktstyrmanstudierna ända tills våren 2004 vart efter han jobbade som skeppare på skärgårdsfärjor fram till år 2008/2009.

Efter det sökte jobb i Norge på Offshore och jobba där som styrman och senare även som överstyrman fram till sommar år 2012 var efter han gick tillbaka till skärgårdsfärjorna som redare och befälhavare.

Varför valde ni denna bransch?

Sjöfarten har alltid varit en stor del av hans liv mycket för att han själv är uppväxt i skärgården och därför kom också intresset för skärgårdstrafiken.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Vägen till redare har varit ett flerårigt projekt. Företaget grundades 2010 och han har även sysslat med mindre land jobb inom företaget men även deltagit i offertrundor för att få en inblick i arbetet som redare/ egenföretagare före han på våren 2012 vann en offertrunda och i september 2012 tog han över driften av en färja i Ålands skärgård

Beskriv ert arbete.

Som redare och Befälhavare sköter han det administrativa inom företaget och arbetar även som befälhavare ombord på färjan där det förutom befälhavaren arbetar en däcksmän.

Arbetspassets längd/ Ledighetens längd?

Ombord på färjan är arbetstiden vanligtvis 1 vecka jobb och en vecka ledigt, förutom det går mycket av den lediga tiden åt att sköta det administrativa inom företaget.

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

Som i alla andra jobb finns det både bra och dåliga sidor, de bra sidorna är att arbetet är utmanande och intressant även det relativt korta arbetspassen är positiva. När man jobbar så nära hemma är det även lätt att hålla kontakten med familj och vänner.

De dåliga sidorna kan vara att man får offra sig själv ganska mycket, den lediga tiden går åt till att arbeta hemma. Det kan även behövas vikarier vid tillexempel sjukledigheter och då är det ofta man själv som får hoppa in och hjälpa till.

6.3 Överstyrman, Offshore

Intervjun är gjord via e-post.

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Då jag började studera tänkte jag så långt att jag någon dag kommer att jobba som befäl på fartyg. Dessutom tänkte jag att man i detta yrke kanske får se världen, vilket egentligen inte alls stämmer mera. Dagens sjöfart är mera som tågtrafik än en turistresa.

Då man är ombord jobbar man mycket och då du har frivakt måste du sova så att du orkar jobba igen, så tid att gå iland är i dagens läge minimal.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

Jag har nog faktiskt redan kommit så långt i arbetslivet som jag hade tänkt då jag började studera.

Var jobbar ni nu? (rederi, område)

För tillfället jobbar jag på Atlantic Offshore AS som verkar i Nordsjön

Vad är er befattning idag?

Min befattning idag är Överstyrman

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Grundskola sedan Ålands sjömanskola (2år på matroslinjen) efter det yrkesinstitutet Sydväst - Vaktstyrman sedan Yrkeshögskolan Novia och Sjökaptenlinjen.

Bakgrund i arbetslivet?

Jag har jobbat 5 år som matros på Ro-ro fartyg, 4 år som styrman på Ro-ro Fartyg och nu ett år som överstyrman på Offshore fartyg

Varför valde ni denna bransch?

Långa ledigheter, intressant arbetsplats och alla dagar är olika

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Kollade på internet, skickade e-post och efter det kontaktade de mig.

Beskriv ert arbete.

Till mitt arbete hör ansvar för underhåll, diverse beställningar, navigation, förning av dokument, ansvarig för första hjälp, skriva rapporter, safety management, lastning och en massa andra saker.

Arbetspassets längd/Ledighetens längd?

4 veckor jobb- 4 veckor ledigt.

Bra och dåliga sidor med ert arbete.

De bra sidorna är att man lär sig nya saker varje dag, lär sig att ta ansvar, lär sig kommunicera med olika människor, man lär sig även tåla stress, psyket blir starkare och lönen är bra.

De dåliga sidorna är att man är borta hemifrån halva året och därmed blir det sociala livet lidande, även kommunikationen hem kan bli lidande.

Resorna hem och till jobbet är långa.

6.4 Styrman på Wallenius Lines

Intervjun är gjord via e-post

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Jag hade aldrig en tanke på att de kunde vara svårt att hitta jobb till sjöss, hade heller inga tankar på att jag som kvinna skulle ha för eller nackdelar när jag ansökte om jobb i utländska rederier. Då jag började skolan trodde jag att det skulle vara enkelt att hitta ett rederi med World Wide Traffic och långa törnar som jag gärna skulle ha gjort. Det visade sig dock att man som finländskt manskap samt kvinna är oattraktiv på de utländska rederierna.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

Både Ja och Nej, arbetar nu på den typ av linje och fartyg jag förväntat mig med det tog betydligt längre än jag hade förväntat mig att ta sig hit och hitta ett rederi som seglar World Wide som anställer finskt befäl på bra villkor.

Var jobbar ni nu?(rederi, område)

Arbetar numera på Wallenius Marine, svenskt rederi specialiserat på PTC fartyg. World Wide Traffic.

Vad är er befattning idag?

Jag arbetar För tillfället som styrman.

Vilken studiebakgrund har ni?(gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Grundskola, vaktstyrman institut, sjökaptens högskola.

Bakgrund i arbetslivet?

Hittills har mitt arbetsliv så gott som 100 % bestått av sjöfart. Med undantag av några tidigare sommarjobb under högstadietiden samt bisysslor då jag är hemma på ledigt. Direkt efter högstadiet kom jag in på vaktstyrmanslinjen, efter de första 60 praktikdagarna som krävs för lättmatrosbehörighet hade jag turen att få börja jobba under mina praktikperioder/lov som lättmatros på mestadels Generalcargo men även på Ro-ro. Efter att jag fått ihop till styrmansbrevet, fick jag mitt första styrmansjobb som 19 årig. Arbetade som styrman inom ett litet finskt rederi med dels utflaggade fartyg, Ro-ro samt Generalcargo. Efter jag fått ut överstyrmansbrevet fortsatte jag segla överstyrman inom rederiet. Fartyget lades dock upp och det var då jag sökte mig till Wallenius.

Varför valde ni denna bransch?

Dels har jag alltid varit intresserad av att gå till sjöss ända sen liten, dels bor jag ute på en ö där en stor del är sjömän. Min pappa och mina bröder har även de en sjökarriär. Jag har alltid haft en stark vilja att gå min egen väg och detta var säkert även det en bidragande orsak till yrkesvalet.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Då min förra arbetsplats blev upplagd, satte jag genast igång med att söka efter nytt arbete. Eftersom de verkar finnas dåligt med jobb i Finland och att jag var van med att segla på utflaggat så bestämde jag mig för att direkt försöka mig på ett jobb på Wallenius, som jag tyckte verkar vara ett intressant rederi. Jag hittade uppgifter på webben om rederiet, där fanns även elektroniska ansökningar och där kunde man även ladda upp sin CV. Fyra dagar efter jag laddat upp mina uppgifter får jag ett samtal från Stockholm. Personalansvarige på rederiet hade tyckt att mina uppgifter verkade intressanta och ville gärna ha mig på intervju ett par veckor senare till Stockholm. Det var faktiskt min första arbetsintervju eftersom finska rederier gärna bara kontaktar en via telefon. Efter en nervös men lyckad intervju, var jobbet mitt bara jag kunde skaffa fram, visum till USA och Australien samt få ut endorsment, läkarintyg och vaccinationskort för gulafebern. De var en nervös tid eftersom jag bara hade en månad på mig före planerad påmönstring och visum köerna till USA ambassaden kan vara väldigt långa. Allt löste sig dock och jag kunde en månad senare mönstra på i Fremantle, Australien.

Beskriv ert arbete.

Mitt nuvarande arbete skiljer sig betydligt från tidigare befattningar. Dels får man nästan börja från noll igen då man byter fartygstyp samt trafikområde. Saker som var rätt oviktiga tidigare har nu en enorm inverkan på mitt arbete. T.ex. Strömmar & vädersystem är bara ett exempel. Rederiet är väldigt modernt och miljömedvetet vilket syns tydligt i mitt arbete. Underhållssystemet är mycket mer utvecklat än på mina föregående fartyg. Detta beror antagligen på att vi ofta har varma fina sjöresor på upp till 3 veckor. Jämfört med mina gamla fartyg så fanns det aldrig tid och resurser för ett omfattande underhållsarbete, då lasten och hamnar tog upp mesta av vår tid. Även regler och kontakt med myndigheter skiljer sig jämfört med enbart Europa trafik. En vanlig törn består av ca 5-10 hamnar, så mesta av tiden spenderas till havs. Åtta timmar vanlig sjövakt, och sedan 1-2 timmar övertid beroende på hur mycket arbete jag har med säkerheten och övningar.

Arbetspassets längd/ Ledighetens längd?

10 veckor på 10 veckor ledigt. + semesterdagar. På resedagar får vi lön för men inget vederlag.

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

Fartygen är väl underhållna, rent och alltid ordning och reda på allt från verktyg till certifikat. Rederiet är väldigt personal vänligt, satsar mycket på besättningen och utrymmen ombord. Arbetsbördan är liten om jag jämför med fartygen jag har arbetat förut på. Intressant att få se världen.

Svårt att säga något negativt, men gällande vissa saker skulle jag vilja ha mer eget ansvar.

6.5 Timlärare Axell Aboa Mare

Intervjun gjordes i Åbo den 22.10

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Han började studera på yrkeshögskolan hösten 2002 på sjökaptenslinjen. Förväntningarna var då att jobba som befäl på fartyg.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

Förväntningarna har nog uppfyllts men det nuvarande jobbet var inget som han hade planerat då han inledde sina studier.

Var jobbar ni nu? (rederi, område)

Arbetsgivare idag är Axell Aboa Mare

Vad är er befattning idag?

Hans befattning idag är Timlärare i huvudsyssla i yrkesinstitutet Axell

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola), (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Efter Gymnasiet sökte han sig till yrkeshögskolan Novia för att studera till Sjökapten. Tack vare tjänsten som timlärare har han även börjat studera pedagogik för att kunna arbeta som lärare.

Bakgrund i arbetslivet?

När han började sin arbetskarriär till sjöss var det på finska Ro-ro fartyg åren 2003-2004. 2004-2006 vid sidan av studierna jobbade han som däcksmän på finska passagerarfärjor och efter att styrmansbehörigheten var i fickan jobbade han åren 2006-2007 på containerfartyget Hanjin Ottawa som gick i oceantrafik.

Efter det jobbade han fram till 2011 på Viking Lines m/s Gabriella som styrman och sista tiden även som Överstyrman.

Sedan hösten 2011 är han anställd hos Axell Aboa Mare.

Varför valde ni denna bransch?

Ett stort intresse för sjön och släkttiditioner som sjöman var några av de många orsaker som fick honom att börja studera sjöfart.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Jobbet på Axell Aboa Mare hittade han via en annons i en tidning

Beskriv ert arbete.

Som lärare på Axell undervisar han i grundutbildningen för sjöfart men även kursverksamhet för näringslivet hör till hans uppgifter såsom diverse projektarbete för utomstående beställare

Arbetspassets längd/ Ledighetens längd?

Arbetsdagarna är 8 timmar långa och tillsammans jobbar han 1600 timmar i året. Sommarssemester och semester över julen hör till.

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

De bra sidorna med det här jobbet är nog att få vara nära familjen, lång sommarssemester och till arbete hör mycket varierande uppgifter

De dåliga sidorna är inte så många men utbildningssystemet i Finland nämner han som ett.

6.6 Överstyrman - Offshore

Intervjun gjordes i Pargas den 5.11 2012

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Hans förväntningar för framtiden var att kunna jobba som befäl på finska fartyg eftersom han inte då ännu visste om så mycket andra möjligheter.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

Förväntningarna har nog uppfyllts då han har hunnit jobba både som styrman och överstyrman ombord på Finska handelsfartyg. Efterhand började han fundera på andra möjligheter än bara finska fartyg och de ledde till att han sökte nya jobb utanför Finland

Var jobbar ni nu? (rederi, område)

För tillfället jobbar han på ett norskt rederi som heter Island Offshore som har den norska kontinentalsockeln som område. Fartyget han jobbar på är chartrat av BP.

Vad är er befattning idag?

Hans befattning är för tillfället överstyrman.

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Efter grundskolan som blev färdig våren 1998 sökte sig Han till Åbo navigationsinstitut (nuvarande Axell) och började på vaktstyrmanslinjen och blev utexaminerad 2001. Ett par år senare, hösten 2003 började han på sjökaptenslinjen i Åbo och vid sidan av arbetet studerade han och fick examen hösten 2010.

Bakgrund i arbetslivet?

Han började sin karriär som Lättmatros/ Matros på Finska Ro-ro fartyg under åren 2002-2005. 2004 fick han sitt första styrmansvikariat och efter 2005 jobbade han endast som styrman fram till år 2008 då han med dispens fick sitt första överstyrmansvikariat. Våren 2011 fick han ordinarie anställning som överstyrman på ett Finskt Ro-ro fartyg och ca. Ett

halvt år senare sökte jobb i Norge och efter juli 2011 har han jobbat på norska Offshore fartyg, först som styrman och nu som överstyrman.

Varför valde ni denna bransch?

Han sökte sig till Norge för att få nya utmaningar och karriärmöjligheter även lönen som ligger på en helt annan nivå lockade.

På hans nuvarande arbetsplats kan man även relativt fort jobba sig uppåt ifall man är redo att ställa upp och jobba extra om det behövs.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Han gjorde en kombinerad semester/ jobb- söker resa och åkte med motor cykel upp till Nord Norge för att visa upp sig hos olika Rederier. Detta visa sig vara lönande och han blev anställd direkt.

Beskriv ert arbete.

Arbetet som överstyrman på ett Offshore fartyg innebär i stort sett desamma som andra fartyg.

Han är departimangsledare för däck, har hand om sjukvården, säkerheten, övningar mm. Men delegerar även vissa uppgifter till de andra styrmännen.

Arbetspassets längd/Ledighetens längd?

Normalt så är det 4 veckors arbetstörnar som följs av en lika lång ledigperiod.

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

De bra sidorna är bland annat god lön och bra arbetsklimat och när jag frågade om de dåliga sidorna nämnde han 12 timmars arbetsdagar och diverse kurser som måst göras på den lediga tiden.

6.7 Styrman på lyxjakter

Intervjun är gjord via e-post

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Jag jobbade som däckselev i ett år före jag började studera och anledningen till att jag började studera var att jag inte ville jobba som matros i resten av mitt liv.

Jag tänkte alltid att jag skulle segla på de sju haven eftersom jag under studierna insåg att sjöfarten i Finland är i så liten skala och inte sträcker sig långt i världen. Under 3:e studieåret började jag därför aktivt lobba och knyta internationella kontakter så att min karriär kunde få ett ordentligt uppsving så fort jag slutfört studierna.

Jag förväntade skolan hade hjälpt till att förbereda mig på att jobba på den internationella marknaden men insåg efter att jag slutfört studierna att det inte fanns någon chans att studierna i Finland skulle motsvara t.ex. studier i Storbritannien.

Jag är väldigt glad över att jag fått erfarenhet att jobba för Silja Line eftersom denna tid har hjälpt till att fortsätta karriären till kryssningsfartyg.

Under studietiden trodde jag att jag skulle få en snabb karriär och kanske jobba som Kapten redan efter fem år efter avslutade studier men jag insåg senare att den karriär jag valt inte var den snabbaste att ta sig upp för pyramiden.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

För tillfället jobbar jag som förste styrman, så kort sagt nej. Men den arbetserfarenhet, uppskattning och livsuppfattning jag fått genom att gå igenom varje grad och lära mig arbetet från grunden har gjort mig väldigt ödmjuk.

Vad är er befattning idag?

Idag jobbar jag som styrman ombord på Megayacht Pelorus.

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola)

Jag gick i Ekenäs gymnasium 1994- 1998 (ett år som utbyteselev), sedan Dragsvik och underofficers examen januari 1999. Hösten 2000 började jag studera vid Yrkeshögskolan Sydväst på Kaptenslinjen och avslutade studierna 2006.

Bakgrund i arbetslivet? (årtal, arbetsplatser)

1999- 2002 Matros på M/s Casandra, Primashipping

2003- 2004 Överstyrman på M7s Casandra och M/s Cleopatra, Primashipping

2004- 2006 1: ste styrman på Silja Europa, Silja Line

2006- 2010 Senior 2 Styrman på Island Princess. Tahitian Princess, Dawn Princess och Diamond Princess, Princess Cruises Ltd.

2010 – september, 1: ste, Styrman på Silja Europa och Silja Serenade

2010- 2012, Styrman på Megayacht Serene

2012 - augusti, Styrman på Megayacht Sunrays

2012 - november, Styrman på Megayacht Pelorus

Varför valde ni denna bransch?

Jag valde att fortsätta till lyx -jakter eftersom lönen och rotationssystemet är bättre än vad kryssningsfartygen kan erbjuda. Jag tror också att jag kan snabbare avancera till Kapten inom denna bransch.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Jag kontaktade ett par kompisar som jobbat några år på lyx -jakter för att få tips om Pro's och Con's inom branschen. Jag tipsades om att det enda sättet att få jobb inom denna bransch är genom att registrera mig med agenturer som t.ex. Wilson Halligan, YPI, Luxyachts, Hill Robinson, The Crew Network. Jag fick jobbet på Megayacht Serene genom Wilson Halligan. Här gäller det att visa att man är aktiv och ringa minst en gång i veckan, speciellt ifall meriterna inte räcker till att få en intervju med samma. I andra fall lönar det sig att åka till Antibes, Frankrike eller Palma de Mallorca, Spanien för att formellt presenteras för jakt -agenturerna och på denna väg lobbats aktivt för arbeten.

Beskriv ert arbete.

På lyx -jakter är alla dagar olika, längre dagar då gäster är ombord men arbetstimmarna hålls enligt minimum ILO (international Labour organisation) bestämmelser och överskrids inte.

Arbetspassets längd/ Ledighetens längd?

För tillfället arbetar jag 2 månader och sedan 2 månader ledigt med full lön, fast inom denna industri är det vanligt att man måste jobba utan avlösningssystem.

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

De bra sidorna är god lön, man får resa runt världen och träffa nya människor och uppleva olika kulturer

De dåliga sidorna är att man kan få långa kontrakt utan avlösningssystem.

6.8 Operatör rederikontor.

Intervjun är gjord via e-post.

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Jag hade tänkt mig att det skulle vara ett ombyttigt jobb med god lön och mycket ansvar.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

I stora drag har mina förväntningar uppfyllts, tanken var att jobba antingen till sjöss eller med landbaserad rederiverksamhet.

Var jobbar ni nu? (rederi, område)

Birka Cargo Ab, Ro-ro trafik

Vad är er befattning idag?

För tillfället jobbar jag som Operatör på ett rederikontor.

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Gymnasium och efter det yrkeshögskolan, Sjökaptenlinjen

Bakgrund i arbetslivet?

Jag har tidigare jobbat som däcksmanskap på passagerar- samt lastfartyg, styrman på lastfartyg.

Varför valde ni denna bransch?

Den verkade mycket intressant, naturligt yrkesval med tanke på allrederiverksamhet på orten.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Genom en annons i tidningen.

Beskriv ert arbete.

Kontakt med befraktare rörande laster, trafik. Bunkerbeställning och delvis försäkringar, överlag vara Vd:n samt tekniska avdelningen tillhands.

Arbetspassets längd/Ledighetens längd?

Normalt kontorsarbete, 5 dagar per vecka, ingår i beredskapsgruppen.

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

De goda sidorna är att man breddar sin kompetens genom att delta i den landbaserade verksamheten. Dessutom är det ingen lång frånvaro från familjen och goda förmåner som arbetsgivaren erbjuder.

De dåliga sidorna är mycket stillasittande framför dataskärmen och varierande arbetsflöde.

6.9 Lots- Finnpiilot

Intervjun är gjord via e-post

När ni började studera vad hade ni då för förväntningar av framtiden angående jobb?

Jag började sjömansskolan på hösten 1992, hade egentligen inga större förväntningar då.

Har era förväntningar uppfyllts, jobbar ni med det ni hade planerat när ni började studera?

Att bli lots är något jag strävat efter allt sedan jag började jobba som styrman till sjöss, det var dock inte min förväntan när jag började studera sjöfart så nej jag jobbar inte med det jag planerade då jag började studera. Planerna då var nog att jobba på fartyg hela karriären.

Var jobbar ni nu? (rederi, område)

Finnpilot Pilotage Oy, Hangö lotsstation.

Vad är er befattning idag?

Lots.

Vilken studiebakgrund har ni? (gymnasiet – yrkeshögskola) (grundskola – sjömanskola/ vaktstyrman - yrkeshögskola) annan?

Student från 1992, Gymnasiet Grankulla samskola

Sjömansskola 1992, Åbo

Styrman 1994-1996, Åbo

Sjökapten 1997-1999, Åbo

Bakgrund i arbetslivet?

Langh Ship, lättmatros 1992-1993

Silja Line, lättmatros 1995

Engship, lättmatros 1995, styrman 1996-1997

Unitedshipping/ Birka Cargo/ styrman/ överstyrman/ linjelots/befälhavare 1998-2008

Finnpilot Pilotage Oy, lots 2008->

Varför valde ni denna bransch?

Lotsyrket har fascinerat mig ända sedan jag jobbade som styrman. Kan inte exakt säga vad det var som fick mig intresserad och jag kände inte egentligen någon lots men jag bara fascinerades av det. Jag har inte en enda gång ångrat mig att jag blev lots, tvärtom anser jag mig lyckligt lottad som får jobba med något som jag verkligen gillar.

Vilka vägar gick ni när ni sökte jobbet?

Jag såg på internet att de sökte nya lotsar och skickade en arbetsansökan efter det.

Beskriv ert arbete.

Lotsens uppgift är att vara rådgivare åt befälhavaren. Att vara expert på det område som man lotsar inom. Arbetet går ut på att ett säkert sätt föra in/ut fartyg till/från hamn. Arbetet varierar mycket beroende på befälhavaren ombord. Vissa fartyg får man sköta allt från navigerande i farleden till manövrering till kaj medan det på andra fartyg är befälhavaren själv som sköter manövrerandet. Lotsjobbet i Hangö innefattar allt inom lotsandet dvs. långa lotsningar genom skärgården samt korta hamnlotsningar med bogserbåtar. Det som överraskade mig kanske mest då jag började som lots var att då lotsen kom ombord så "slutade" det övriga däcksbefällets jobb på bryggan och lotsen skulle sköta allt, en mentalitet som inte finns på finska båtar.

Arbetspassets längd/ Ledighetens längd?

vecka/vecka + semester

Bra och dåliga sidor med ert arbete?

Bästa sidan med det här arbetet är att man får alla de goda sidorna med sjöfart, dvs. skärgårdsnavigering, manövrering mm. medan alla de dåliga sidorna blir borta d.v.s. långa tider borta från familjen, dåligt väder med rullningar, stampningar mm. Man så att säga jobbar till sjöss iland. Arbetspassen vecka/vecka + semester är också de en väldigt bra sak. En annan bra sida tycker jag är att det här jobbet är väldigt självständigt och andra sidan innebär det också att du inte har någon att rådfråga som man oftast har då man jobbar till sjöss.

Till de dåliga sidorna hör ju sedan dåligt väder med bogserbåtar och annat fanstyg, något man inte tänkte på så mycket när man jobba som styrman i synnerhet. Hangö är ju för övrigt ett väldigt besvärligt ställe gällande väder och vind. Det blåser oftast hårdare än

rapporterna lovar och användande av bogserbåtar under hösten och vintern är mera en regel än ett undantag. En annan dålig sida är att vi jobbar väldigt oregelbundna arbetstider d.v.s. utöver vecka/vecka jobbar vi då fartygen behöver lots oavsett vilken tid det än är under dygnet eller vilken dag det än är (vanlig måndag eller juldag spelar ingen roll).

7. Sammandrag

Enligt Carl-Johan Wikströms arbete jobbar 75 % av hans tillfrågade till sjöss och 25 % på land, därför har jag valt att i mina intervjuer hålla ungefär den samma uppdelningen bland mina intervjupersoner.

Efter att jag gjort intervjuerna och sammanfattat dem kan jag konstatera att det finns många möjligheter för arbete, för sjökaptener såväl i Finland som utanför Finland. Det går även att konstatera är att är lättare om man redan jobbat några år som styrman, ifall man vill jobba utomlands, men den internationella marknaden är stor, så det finns nog jobb för de flesta, bara man är tillräckligt ivrig att söka jobben.

Bland intervjupersonerna som börjat jobba i land, efter att de tidigare arbetat till sjöss på fartyg, är en bidragande orsak till bytet av arbetsplats, det faktum att man då man jobbar på land oftast har mera tid för familjen. Lönen har också inverkar också vid byte till landjobb, då den generellt är bättre vid landjobben.

Av de som sökt sig utanför Finland, är lönen och nya utmaningar, de som varit den viktigaste orsaken till att de sökt nytt arbete utanför Finland. Speciellt lönerna i den Norska offshore branschen ligger på en helt annan nivå än på Finska fraktfartyg, även om man jobbar lägre dagar där så är fortfarande avlösningen den samma, dvs. 4 veckor jobb och 4 veckor ledigt. Förmånerna vid de norska rederierna, är också mycket bättre än i Finland.

De Finska tabellönerna kan inte tävla med vissa utländska löner, vilket är dåligt och i praktiken betyder att yrkesmänniskor försvinner från den inhemska marknaden till utlandet.

Min förhoppning med detta arbete är att kunna öppna ögonen för en arbetsmarknad som sträcker sig lite längre än Östersjön och de vanligaste arbetsplatserna vi tänker på då vi funderar på en karriär inom sjöfarten.

Jag kan väl också säga att alla arbetsplatser har sina goda och dåliga sidor men det viktigaste är väl nog att du trivs där eftersom arbete på fartyg ofta innebär att man måste vara borta hemifrån en längre tid.

Arbetet skulle kunna fortsättas och utvidgas för det finns säkert många andra möjligheter för däcksbefäl runt om i världen.

8. Utvärdering av eget arbete

För mig själv har detta arbete givit ganska mycket då jag trots att jag tidigare varit medveten om dessa arbetsplatser men tack vara intervjuerna fått en mera ingående blick i både arbetsplatserna och även hur det kanske är bäst att gå tillväga för att söka dessa arbeten.

Vid intervjuerna hade jag helst intervjuat alla personligen, men jag märkte ganska fort att detta inte är möjligt. Detta beroende på att flera av mina intervjupersoner jobbade vid tillfället och några hade inte hittat tid för en intervju, därför gjorde jag intervjuerna via e-post.

I stora drag tycker jag att arbetet gick ganska långt enligt mina planer. Svaren skulle kanske kunnat göras mera enhetliga men på grund av att vissa som sagt är via e-post och vissa via personliga intervjuer blev det svårt att förverkliga.

9. Källförteckning

- Aboa Mare 2012, Utbildning. <http://www.aboamare.fi/sv/akademi/> (12.11.2012)
- Farstadshipping ASA 2012 <http://www.farstad.com/fleet> (Hämtad 22.12.2012)
- Simon Møkster Shipping 2013. <http://www.mokster.no/our-fleet/specialized/stril-explorer/9DD1F4D9-69D9-46BF-9CB8-76C63565A5C9/1>
- Trafiksäkerhetsverket, Däcksbefäl
http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemanning_och_behorigheter/behorighetsbrev/dacksbefal (Hämtad 12.11.2012)
- Wallenius Lines 2013 <http://www.walleniuslines.com/Fleet/Fleet-List1/> (Hämtad 02.01.2013)
- Wikström Carl Johan 2009, Examensarbete: Utexaminerade sjökapteners placering i arbetslivet

Figurkällor:

- Figur 1. Farstadshipping ASA. <http://www.farstad.com/fleet/psv-vessels> (Hämtad 22.12.2012)
- Figur 2. Farstadshipping ASA. <http://www.farstad.com/fleet/ahts-vessels> (Hämtad 22.12.2012)
- Figur 3. Simon Møkster Shipping 2013. <http://www.mokster.no/our-fleet/specialized/stril-explorer/9DD1F4D9-69D9-46BF-9CB8-76C63565A5C9/1>
- Figur 4. Wallenius Lines 2013. <http://www.walleniuslines.com/Fleet/Fleet-List1/> (Hämtad 02.01.2013)