

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Sjökapten

HUR FUNGERAR BEFÄLSPRAKTIKEN EGENTLIGEN?

- En studie av mål, styrmedel och utfall

Erik Calmfors



2019:35

Datum för godkännande: 12.12.2019
Handledare: Johan Hansen

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Sjökapten
Författare:	Erik Calmfors
Arbetets namn:	Hur fungerar befälspraktiken egentligen?
Handledare:	Johan Hansen

Abstrakt

Detta examensarbete handlar om den handledda ombordpraktik på minst 360 dagar som krävs för att bli styrman på handelsfartyg i internationell fart. Uppsatsen undersöker i vilken utsträckning praktikens mål stämmer med verkligheten, vilka styrmedel som används för att nå dessa mål samt hur de kan förbättras.

Uppläggningsen av studien är följande: I den första fasen undersöktes vad internationella konventioner och finsk lag säger om praktikens utformning samt hur styrmedlen ser ut. Fakta baserades på litteraturstudier och frågor till administrativ personal. I nästa fas undersöktes, med hjälp av en speciellt utformad enkät, i vilken utsträckning praktikmålen uppfyllts i verkligheten. Enkäten besvarades av sjökaptensstuderande på Högskolan på Åland. Dessutom kartlades hur studenterna genomfört sin praktik

Enkätresultaten visar bl.a. att studenterna gjort merparten av sin praktik på vanliga jobb, som del av driftspersonalen, fast med praktikbok. Många hade också haft obetalda praktikplatser. De flesta var nöjda med praktiktiden som helhet.Handledningskvaliteten bedömdes dock ha varit otillräcklig på 15-20% av praktikplatserna.

Nyckelord (sökord)

Sjökaptensutbildning, befälspraktik, sjötid, sjöfartsutbildning

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2019:35	1458-1531	Svenska	35 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
19.11.2019	03.12.2019	12.12.2019

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Nautical Science
Author:	Erik Calmfors
Title:	Officers' on-board training – objectives and results
Academic Supervisor:	Johan Hansen

Abstract
<p>This thesis is about the 360 days of supervised on-board training that is required to become an officer on watch on board ships in international waters. It compares the legal requirements, as stated in international conventions/Finnish law, with the real outcome. It also studies the measures applied to achieve the stated objectives and suggests possible improvements.</p> <p>The research project was designed as follows: In its first phase the legal requirements on on-board training were identified. Facts were based on a literature study as well as on interviews with responsible administrators. In its second phase, a survey was designed to map how the students had spent their trainee period while assessing to what extent the legal requirements were achieved. The survey was handed out to Nautical Science students at the Åland University of Applied Sciences.</p> <p>The results from the survey indicates that most students carried out their on-board training on a regular job, as part of the crew, while using an authorized training record book. Unpaid traineeship posts were also common. Most students were satisfied with their general training experience. However, about 15-20% of the students thought they had received insufficient instruction and/or had experienced problems in getting their record book signed.</p>

Keywords
Nautical science studies, seadays, training for officers on watch

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2019:35	1458-1531	Swedish	35 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
19.11.2019	03.12.2019	12.12.2019

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	6
1.1 Syfte och avgränsningar	6
1.2 Frågeställningar	7
2. BAKGRUND	8
2.1 Praktikens mål	8
2.1.1 En historisk tillbakablick	8
2.1.2 Dagens praktikkrav	9
2.1.3 ILO/MLC reglerar arbetsvillkor	10
2.1.4 Finlands egna regler enligt Finlex	10
2.1.5 Praktikmålen i sammanfattning	11
2.2 Svårigheter att nå målen - en förklaringsmodell	11
2.3 Praktikens styrmedel	14
2.3.1 Information, kontroll, administration	14
2.3.2 Koordination: Praktikkvarnen	15
2.3.3 Ersättning och belöning	15
2.3.4 Utbildning	16
2.3.5 Återkoppling	16
2.3.6 Styrmedlen i sammanfattning	17
3. METOD	18
3.1 Enkätundersökningar	18
3.1.1 Studentenkät	18
3.1.2 Handledarenkät	18
3.2 Frågor till administratörerna	19
4. RESULTAT	20
4.1 Hur gör SK-studenterna sin praktik?	20
4.1.1 Fartområden	20
4.1.2 Fartygstyp	21
4.1.3 Arbetsuppgifter	21
4.1.4 Jobb eller Praktikkvarnsplats?	22
4.2 Hur går det?	22
4.3 Handledningskvalitet	23
4.4 Arbetsmiljö	26
4.5 Praktikmålen i verkligheten	27
5. DISKUSSION	29
5.1 Resultatkommentarer	29
5.1.1 Handledningskvalitet	29
5.1.2 Praktik eller jobb	30

5.2 Vad kan förbättras?	31
5.3 Ämnen för vidare studier	33
KÄLLOR	34
BILAGOR	36

1. INLEDNING

Praktiken är en viktig del i utbildningen och lägger grunden till de kunskaper som krävs för att framgångsrikt verka i en befälsbefattning ombord. I sjökaptenslinjen ingår idag 12 månaders obligatorisk, handledd praktik till sjöss eller 36 månaders sjödaggar. Praktiken representerar 60 av utbildningens totalt 270 studieenheter. Den utgör således en betydande del av utbildningen. Det är därför mycket viktigt att praktiken håller högsta kvalitet.

Jag har själv haft blandade erfarenheter från mina praktikperioder, där jag först gjort däckspraktik och senare även befälspraktik. Några gånger har jag fått mycket god handledning men jag har också flera gånger funderat på hur det egentligen var tänkt och varför det inte blev så bra. Detta har gjort mig ytterligare motiverad att studera ämnet närmare, från studenternas infallsvinkel men gärna även genom att ta vara på andra aktörers erfarenheter.

Praktikens utformning och inriktning har förändrat sig påtagligt under senare år. Eftersom praktikkraven i stora drag har blivit mer specificerade, samt träning i allt fler färdigheter lagts till, har detta ställt nya och högre krav på både studenter och handledare. För att få med även denna dimension i utvärderingen har jag funnit det nödvändigt att även ge ett kortare historiskt perspektiv av hur praktikkraven förändrats.

1.1 Syfte och avgränsningar

Syftet med detta arbete är

- att utvärdera hur väl sjöpraktiken för sjökaptensstudenterna på HÅ överensstämmer med uppställda mål,
- att få idéer till hur man skulle kunna förbättra och effektivisera denna praktik.

Jag har valt att begränsa mitt examensarbete till att endast omfatta praktiken för sjökaptenslinjen på HÅ - Högskolan på Åland. Underlaget för min utvärdering är de nuvarande studenterna vid skolan, dvs i praktiken studenterna i SK 2-5. De flesta nya studenter har ännu inte varit ute på praktik, och om de har det får de oftast börja direkt i årskurs 2 och ingår således i undersökningen ändå.

I en tidigare examensuppsats (Eriksson, C.W., 2010) undersöktes studenters och handledares erfarenheter av praktiken. Den studien baserades på intervjuer med 5 handledare och 5 sjökaptensstudenter på HÅ. Den nu aktuella studien skiljer sig på flera sätt från den tidigare. Dels vänder sig denna undersökning till alla SK 2-5 studenter, dels sker datainsamlingen via utdelade enkäter med, i de flesta fall, givna svarsalternativ. Några frågor kommer dock att vara öppna, t ex vilka förbättringar studenterna vill föreslå. Ändå borde det vara både intressant och möjligt att jämföra resultaten från de två studierna för att se om de problem man identifierade förra gången alltså kvarstår eller om läget förändrats.

1.2 Frågeställningar

Uppsatsens huvudsakliga frågor är följande:

- Hur är praktiken tänkt att fungera? Vilka styrmedel används för att uppnå målen?

- Hur fungerar praktiken i verkligheten?

- Motsvarar verkligheten ambitionerna, om inte, vad kan förbättras?

2. BAKGRUND

I detta kapitel tittar vi först närmare på vilka formella krav man kommit överens om angående utformningen av sjökaptensstudenternas praktik, såväl i det internationella som i det finska regelverket. Att klart definiera praktikens mål är nödvändigt för att senare, i kapitel 4, kunna utvärdera om/i vilken utsträckning de uppnås.

Därefter studeras en förklaringsmodell till varför man ibland inte når målen.

Det sista avsnittet i detta kapitel handlar om styrmedel. Det räcker inte att bara med att lagstifta för att praktiken ska få den utformning man tänkt sig. För att det faktiskt ska bli så behövs olika styrmedel som bl.a. utbildning, ersättning och kontroll.

2.1 Praktikens mål

2.1.1 En historisk tillbakablick

Länge var det flaggstaten som bestämde vilka utbildningskrav som gällde för besättningen på sina handelsfartyg. Eftersom handelssjöfarten är en av de mest globalt verksamma branscherna som finns så uppstod problem. När fartyg med olika flagg inte hade samma säkerhetstänk och/eller villkor för besättningen så uppstod ojust konkurrens, och att besättning/fartyg ibland tog onödiga risker eller hade dåliga sociala villkor. Det fanns därför ett gemensamt intresse att göra något åt saken. Det var dock först år 1978 som de flesta sjöfartsnationer gick samman, inom ramen för IMO:s arbete, och kom överens om gemensamma utbildningskrav och certifieringar för sjömän på internationell nivå, benämnd STCW-78 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Senare, 1995 respektive 2010, har ett antal bestämmelser lagts till den ursprungliga konventionen. Den senaste versionen av STCW (IMO, 2011) trädde i kraft år 2012, där de s k Manilla-tilläggen ingår.

Praktikens utformning har således ändrats över åren, och har gått från ett system där längre sjötid i lägre befattning krävdes för befälsutbildning i handelsflottan, alternativt bakgrund i marinen, till ett system där det vanliga är – i alla fall vid HÅ – att kortare, handledda praktikperioder varvas med teoretisk undervisning på högskolan. De senaste tilläggen till STCW har dessutom medfört att praktikkraven blivit alltmer specificerade och kontrollerade, t ex genom att praktikanten måste ha en praktikbok (International Shipping Federation, 2010)

som listar en lång rad olika arbetsmoment som denne skall utföra och därefter få godkända av handledaren/befälhavaren.

2.1.2 Dagens praktikkrav

I den nu aktuella versionen av STCW (IMO, 2011) hittar man grundkraven för ombordpraktik i kap II/reg 11/1. Grundkraven är att styrmanspraktikanter som utbildas för obegränsad fart/obegränsat tonnage måste vara minst 18 år gamla, att praktiken genomförs ombord ett fartyg som minst är 500 brutto och att sjötiden måste vara minst 12 månader, varav minst 6 månaders bryggjänst under överinseende. Handledning och praktikbok är obligatoriska delar av denna uppläggningsplan. Dock kan viss del av ombordpraktiken bytas ut mot simulatorkörningar med handledning. Utan praktikbok/handledning krävs det 36 månaders godkänd sjötjänstgöring. Om 12-månadersmodellen väljs, med praktikbok, vilket är det vanligaste på HÅ, så specificerar praktikboken in i detalj vilka moment som skall genomföras för att praktiken skall anses vara fullgjord. De moment som omfattas hittas i tabell A-II/1 i STCW-koden. Det framgår också, i rekommendationerna i sektion B/II/I, att styrmanstudenten i alla lägen bör vara medveten om vem som är ansvarig för praktiken ombord (handledaren) respektive den praktikansvarige på rederiet. Den senare förväntas ha ett övergripande ansvar för att praktikprogrammen i rederiet fungerar och ska samarbeta med fartygets befälhavare och handledarna ombord. Praktikanten förväntas ta vara på de möjligheter som bjuds, följa praktikprogrammet och hålla praktikboken kontinuerligt uppdaterad. Praktikanten skall inte ingå i besättningen utan vara övertalig för att endast kunna ägna sig åt att fullgöra sitt utbildningsprogram.

Vad gäller handledaren framgår, i sektion A-I/6, att denne skall vara utsedd av befälhavaren, vara kvalificerad för sin roll, ha insikt i praktikprogrammets uppläggningsplan och krav, själv veta hur de olika praktikmomenten utförs, målen för dessa och hur de ska bedömas. Handledaren förväntas organisera och övervaka träningsprogrammet, inklusive att praktikboken och övriga krav uppfylls i praktiken, och se till att tiden ombord blir meningsfull för studenten. Praktikfartyget skall vidare vara utsett till att vara övningskepp.

STCWs bestämmelser berör även förhållanden ombord, utanför själva arbetsplatsen. Ett exempel är regulation 11 som betonar vikten av att erbjuda lämplig inkvartering för praktikanter, både på gamla och nya fartyg.

2.1.3 ILO/MLC reglerar arbetsvillkor

Vid sidan av STCW är det också av intresse att titta närmare på en annan internationell konvention, dvs Maritime Labour Convention (MLC) (International Labour Conference, 2016), som antogs av ILO år 2006. ILO är ett fackorgan inom FN som har hand om arbetslivsfrågor. MLC handlar om sjöfarares rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor, inklusive under praktiken.

Det framgår här att alla som utför sysslor ombord måste ha godkänt läkarintyg, ha fullgjort säkerhetsutbildning samt vara försäkrade mot eventuella olyckor. Vidare framgår att det finns begränsningar i arbetstidens längd och förläggning. En av dessa bestämmelser är den s.k. vilotidslagen, Regulation 2.3, som säger att man har rätt till 10 timmars vila under en 24 timmars period. Denna period får max delas in i tre perioder, den ena 6 timmar sammanhängande och de övriga på minst en timme vardera. Dock så får man inte arbeta längre än 14 timmar mellan varje 6 timmars sammanhängande period av vila. Viktigt att notera också är att raster under ett arbetspass inte är inkluderade i viloperioden utan räknas som jobb. Fördelat på en hel vecka får inte vilotiden understiga 77 timmar.

MLC innehåller också bestämmelser om säkerhet på arbetsplatsen. Reg 4.3 (ILO, 2016) säger att varje medlemsland ska försäkra sig om att alla som jobbar och praktiserar ombord gör så i en säker och hygienisk arbetsmiljö. Sedan 2019 trädde också nya bestämmelser i kraft för att bättre skydda sjömän mot trakasserier och mobbning (International Chamber of Shipping m fl).

2.1.4 Finlands egna regler enligt Finlex

För att de internationella konventionerna skall gälla i Finland krävs också finsk lagstiftning. Av intresse för praktiktjänstgöring är att lagen (Finlex 508/2018, 2018) ger alternativa möjligheter – utöver praktik på handelsfartyg på obegränsad fart över 500 ton brutto – till hur de 12 månadernas handledda praktik kan fullgöras.

Alternativ som nämns är simulatorträning i max en månad, där sex timmars simulatorträning räknas som en sjödag. Det är också tillåtet att praktisera i inrikes fart på fartyg över 500 brutto (max 2 mån), ombord på skolfartyg (max 2 mån), på isbrytare i inrikes fart (max 1 mån), på

segelfartyg (max 1 mån) eller ombord på något av marinens fartyg under värnplikstiden (max 2 mån).

Ett annat och viktigt undantag framgår i paragraf 24 av samma förordning, dvs ”Den handledda praktiken enligt 1 mom. 3a-punkten kan, förutsatt att praktiken dokumenteras i en godkänd utbildningsjournal för handledd praktik, delvis fullgöras i däcksavdelningen”, dvs studenten kan få räkna vanligt avlönat jobb ombord som praktik såvida en praktikbok fylls i. Handledningen/inläringen av nödvändiga praktikmoment förutsätts i detta fall ske under studentens fritid ombord (E-postfrågor till HÅ:s administratörer).

2.1.5 Praktikmålen i sammanfattning

Detta kapitel avsåg komma fram till de målsättningar för praktiken som överenskommit mellan STCW-länderna och som även återfinns i finsk lagtext. I tabell 1 är dessa mål sammanfattade samt vilken lag/regel som säger att det ska vara så:

Tabell 1: Lagstiftningens praktikkrav

Praktikmål	Vilken lag/regel?
1. 12/36 månader (handledd/icke handledd)	STCW kap II Reg 11/1 (IMO, 2011)
2. Fartyg över 500 brutto eller angivna alternativ	Som ovan + (FINLEX 508/2018)
3. Utsedd handledare	STCW A-I/6
4. Utöver besättning = heltid praktik	STCW B-II/I
5. Definierade praktikmoment att utföra (Praktikbok)	STCW A-II/I
6. Kvalificerad handledare m kunskap om praktikmål, bedömning av dessa	STCW A-I/6
7. Handledaren skall övervaka/organisera praktiken	STCW AII/I
8. Handledare, rederi och befälhavare ska samarbeta om praktiken	STCW B-II/I
9. Minimum vilotid	MLC Reg. 2.3 (ILO, 2016)
10. Korrekt och kollegialt bemötande	MLC B4.3.1 – 4d
11. Säker arbetsmiljö	MLC Reg 4.3
12. Inkvartering	STCW Res. 13

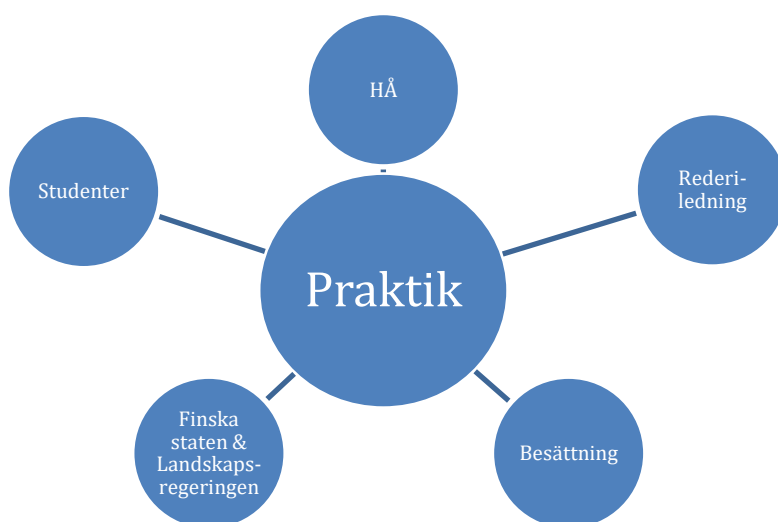
2.2. Svårigheter att nå målen – en förklaringsmodell

Ofta nås uppsatta mål bara delvis. Man kan förvänta sig att detta även gäller praktikmålen. Skälen kan förstås vara många men ibland beror det på att de olika inblandade parterna i projektet – i detta fall praktiken – åtminstone delvis kan ha skilda åsikter om vad de vill få ut av projektet. Detta kan leda till målkonflikt. Det finns ett värde i att bli medveten om sådana

möjliga konfliktområden för att kunna förutse att det kan bli problem att nå målen eller för att kunna förklara varför det gick som det gick.

Intressentmodellen (Lindkvist I., Frode Baaka J., och Fivelsdal E., 2014) är ett begrepp som brukar användas i företagsekonomi som kan vara användbart i detta sammanhang. Modellen utgår från de olika parterna/intressenterna i ett projekt, listar deras olika intressen och styrkeförhållanden och jämför det troliga utfallet med vad projektet bör prestera. Om man kommer fram till att avvikelserna är betydande så är det en god utgångspunkt för att diskutera om detta går att göra något åt.

Vad gäller praktiken så framgår de olika parterna/intressenterna av figur 1, dvs de är Högskolan på Åland, rederiledning/besättning, finska staten & Landskapsregeringen samt SK-studenter. Rederiledning resp. besättning betraktas här som olika parter eftersom de ibland kan ha olika intressen.



Figur 1: Praktikprojektet och dess intressenter

De olika parternas intressen av sjöpraktiken framgår av tabell 2.

Som framgår är alla parter intresserade av att organisera sjöpraktiken. Även om de delar detta övergripande intresse så har de samtidigt delvis motstridiga intressen av hur detta projekt skall bedrivas. Ett tydligt exempel är att de flesta studenter har problem med att acceptera att sommar efter sommar praktisera utan någon ersättning alls, medan rederi/stat/skola helt naturligt vill undvika att betala mer än nödvändigt. Ett annat exempel är att SK-studenterna normalt vill tillbringa mesta möjliga tid ombord med att lära sig saker, och därmed har behov av att få

kvalificerad handledning. Besättningen däremot har redan fullt upp med att sköta sitt jobb och har därför svårt att ta sig den tid som krävs för att handleda praktikanter ”på besök”, särskilt om studenter inte stannar så länge så det blir en tydlig ”pay-off”. I det läget blir det lätt att använda praktikanten som gratis arbetskraft på rutinuppgifter istället, där resultatet syns tydligt på en gång.

Tabell 2: Parternas intressen av sjöpraktiken

Parter	Intressen i projektet Sjöpraktik
Högskolan på Åland	Erbjuda SK-utbildning, där också praktiken är en del Få nöjda studenter, ha goda relationer med rederierna Behålla/förstärka sitt goda renommé
Rederiledning	Få tillgång till välutbildade lokalt förankrade befäl, genom praktiken få tillfälle att ”scanna av” möjliga framtida befälsämnen.
Besättning	Vara lojal mot rederiledning, få extra (gratis) arbetskraft, utföra uppgifter ingen annan vill göra, få lönepåslag för praktikhandledning, ökad arbetsbörda att handleda/få hjälp och stimulans
Finska staten o Landskapsregeringen	Bevara o skapa arbetstillfällen lokalt o nationellt, både inom sjöfarten och indirekt inom andra näringar som är beroende av sjöfarten, upprätthålla finska sjöfartens konkurrenskraft internationellt.
SK-studenterna	Lära sig sitt blivande yrke så bra som möjligt, bli attraktiv på arbetsmarknaden, få ihop vad som krävs för att få ut examen, ersättning – eller åtminstone klara att betala hyran därhemma.

När två parter drar åt olika håll frågar man sig hur det går. Precis som vid dragkamp har det även i detta fall betydelse hur starka parterna är i förhållande till varandra. I exemplet med studenternas och besättningens olika intressen av hur praktikanten kan användas är tveklöst rederiet den starkare parten. Eftersom det är rederiets fartyg och besättning deltar studenten på de villkor som erbjuds och vet om att om inte dessa accepteras återstår bara att avbryta praktiken. Sedan är det förstås också så att upprepade sådana situationer, om det skulle komma ut, inte heller är bra för rederiets renommé.

Hur kan då styrkeförhållandet mellan Högskolan på Åland och rederierna förväntas se ut. I mångt och mycket borde de ha gemensamma intressen. Genom Praktikvarnen (som representerar Rederierna i Finland) jobbar de tillsammans med att få fram/besätta praktikplatser, och ge sina studenter möjlighet att visa upp sig för framtida arbetsgivare. Men,

frågan är hur stora möjligheterna skolan har att rätta till missförhållandena ombord, även om det ligger i deras intresse att få nöjda studenter. Högskolan har också ett annat, mer långsiktigt intresse; att det ska finnas fartyg som är villiga att ta emot deras studenter. I det läget kan man förvänta sig att det kan vara känsligt att ta en konflikt med ett rederi.

Detta är några exempel på vilka områden man kan förvänta sig målkonflikter om praktiken mellan de olika inblandade parterna. I kapitel 4, som är en resultatgenomgång, kommer det att framgå om praktikmål har svårt att nås. Då är det också läge att fundera vidare om sådana här målkonflikter kan förklara avvikelserna och om det finns något man kan göra för att bättre nå målen.

2.3. Praktikens styrmedel

2.3.1 Information, kontroll, administration – HÅ/Traficom

Den slutliga kontrollen för att varje blivande styrman har gjort sin praktik enligt reglerna görs av Traficom. Detta sker när studenten efter sin examen söker ut sin styrmansbehörighet.

Under studietiden är det HÅ:s praktikhandläggare/praktikansvariga som har i uppgift att se till att fartygen får sin ersättning, att studenterna är försäkrade innan de går ombord och att praktikkontrakten mellan student, rederi och skola är påskrivna och korrekta. Skolans administratörer för också bok över hur många praktikdagar varje student fått ihop, inklusive de eventuella dagar som han/hon har gjort i skolans regi, på simulator eller på skolfartyg. Slutligen kollas att praktikboken är korrekt signerad, att minst tre projektrapporter skrivits och att studenten fått tillräckligt många praktikmoment godkända.

Högskolan ansvarar också för att informera sina studenter om krav på praktik, hur de får praktikplatser, vad de förväntas göra för att uppfylla de krav som ställs etc. I högskolans styrdokument (Högskolan på Åland, 2011) kan – främst studenterna – hitta information om vem som är praktikansvarig samt få länkar till de viktigaste dokumenten som reglerar praktiken, inklusive de försäkringar som täcker studenten under praktiktiden. Information om Praktikvarnen – hur matchningen mellan praktikplatser och sjöfartsstudenter går till – ingår också, liksom policydokument för att förebygga mobbning och likabehandling. Slutligen finns där en rad blanketter, t ex för studerandes utvärdering av praktikperioden.

2.3.2 Koordination: Praktikkvarnen

Praktikkvarnen (Rederierna i Finland, 2015) bildades 2012 av Rederierna i Finland. En av Kvarnen viktigaste uppgifter är att hålla kontakten mellan sjöfartshögskolorna och rederierna för att på bästa sätt få fram och fördela praktikplatser inom finska handelssjöfarten mellan sjöfartsstuderande. Därmed blir inga sjöfartsstuderande utan praktikplats. Dessutom slipper rederierna att hantera enskilda studenters förfrågningar om praktikplatser. Genom Kvarnen sköts också praktikkoordinationen effektivt och enhetligt. Rederierna är t ex säkra på att praktikanter man tar emot uppfyller de krav som finns på bl.a. försäkring och praktikkbok.

Praktikkvarnen fungerar på så vis att varje sjöfartsstudent registrerar sig, via Praktikkvarnens hemsida, och anger ett start- respektive slutdatum då studenten önskar praktisera. Det finns även möjlighet för studenten att önska sig praktikplats på ett visst rederi eller fartygstyp. Efter några dagars väntan - mer vid terminsslut då efterfrågan är som högst - hör Praktikkvarnen av sig till studenten med ett erbjudande. Om studenten accepterar, signeras ett praktikkontrakt mellan skolan, rederiet och studenten. I detta skede ser skolan även till att studenten är försäkrad under praktik-tjänstgöringen, vilket kompletterar studentens egen reseförsäkring som gäller på fritiden. Nästa steg är att studenten hör av sig till befälhavaren ombord på praktikfartyget för att bestämma i vilken hamn han/hon ska mönstra på. Sedan bär det av ut till sjöss under den period som var avtalad.

2.3.3 Ersättning och belöning

Det är frivilligt för rederierna/fartygen att ta emot praktikanter. Indirekt finansierar rederierna, som är medlemmar i Rederierna i Finland, en del av Praktikkvarnens verksamhet. Det främsta intresset för rederier och fartyg att ta praktikanter, enligt Praktikkvarnen (E-postfrågor till Praktikkvarnen), är möjligheten att se potentiella framtida anställda i fartygsmiljön, som en sorts längre arbetsintervju.

Det finns dock flera styrmedel som syftar till att uppmuntra rederier och handledare att ta emot och handleda praktikanter, bl.a. ersättning. Högskolan ger således rederiet/fartyget en ersättning (Högskolan på Åland, 1999) på 243 euro per praktikant och månad för att täcka merutgifterna för kost och logi. Det är värt att nämna att de statliga bidragen till yrkes (hög)skolorna inte baseras på att en förbestämd kvot ska gå till handledd praktik utan skolorna

istället får en grundfinansiering per student och därutöver ett tillägg baserat på andra faktorer, t ex utexaminerade studenter. Det är därför helt upp till skolorna att bestämma hur de använder sina anslag (E-post Praktikkvarnen, 2019).

För att motivera handledaren, och något ersätta denne för det extrajobb han/hon lägger ner, utbetalar yrkes(hög)skolorna ytterligare 150 euro/månad. Det är rederiet som bestämmer om enbart handledaren får del av denna ersättning eller om den t ex skall fördelas på handledare och bås.

2.3.4 Utbildning

Sjökapstensstudenter på HÅ måste genomgå en kurs med namnet ”Praktikhandledning” för att förbereda sig på sin roll som blivande handledare. Kursen tar bl.a. upp relevanta regelverk som berör praktiken, praktikbokens roll, hur man på bästa sätt tar emot praktikanter och hur man som handledare bör agera för att vara ett föredöme och motverka mobbning/trakasserier.

Det är dock viktigt att ha i minnet att kursen inte finns på alla finska Sjöfartshögskolor och att den inte heller krävs för att vara handledare. Regel A-I/6 i STCW 2010 säger bara att - för att få utföra handledning ombord – ska handledaren först ha fått korrekt träning och tillräckligt med erfarenhet av ämnet och viktigast av allt, uppskatta att agera som handledare.

2.3.5 Återkoppling

Ett viktigt styrmedel för att uppnå praktikmålen är givetvis regelbunden uppföljning och någon form av återkoppling.

Praktikkvarnen (E-postfrågor till Praktikkvarnen) har en sådan rutin. Efter varje avslutad praktikperiod ber man studenten fylla i en utvärdering om hur de haft det ombord. I början av följande år sammanställer Praktikkvarnen svaren och utgående från dem delar de ut priset för årets bästa praktikfartyg. Praktikkvarnen sammanställer också utvärderingarna per rederi så att respektive rederi får återkoppling.

På HÅ:s hemsida finns utvärderingsblanketter som också är avsedda att fyllas i av studenterna efter de varit ute på praktik. Dessa blanketter verkar dock bara användas sporadiskt. Studentantalet på SK-linjen är dock så pass litet att en del av studenternas praktikerfarenheter

kan komma fram i andra sammanhang, t.ex. inbjuds studenterna att reflektera och dela med sig av sådana erfarenheter i samband med Praktikhandledningskursen.

HÅ har dessutom fått viss återkoppling av studenternas praktikerfarenheter från den utvärdering som gjordes i ett tidigare examensarbete (Eriksson, C.W., 2010). Utvärderingens slutsatser är baserad på intervjuer av fem olika sjökaptensstudenter samt fem olika aktiva styrmän i tjänst, där tre är praktikansvariga och två är handledare. Frågorna är samma till båda grupperna, t ex hur praktikboken upplevs, hur behovet ser ut för utbildning i praktikhandledning och hur praktiken fungerar rent praktiskt.

De huvudsakliga slutsatserna var där följande:

- Kommunikationsproblem mellan skola och fartyg samt även bland besättning ombord är vanliga. Exempelvis vet ofta inte besättningen något om praktikanten som kommer ombord, ofta inte ens om han/hon skall vara på däck, brygga eller i maskin.
- Flera tycker också att praktikboken bör bantas ned eller göras om eftersom den inte motsvarar dagens utbildning. Vissa tycker att den är helt föråldrad.
- Det framgår också att praktikens kvalitet varierar mycket, både mellan rederi/fartyg och beroende på engagemanget hos såväl befäl som praktikant. Handledarrollen är inte sällan osynlig, dvs praktikanten används snarast som obetald arbetskraft eftersom det inte finns någon tydlig handledare/handledning.

2.3.6 Styrmedlen i sammanfattning

Detta kapitel syftade till att ta reda på vilka styrmedel som för närvarande används i Finland för att sjöpraktiken i möjligaste mån skall uppfylla de mål/krav som ställs av STCW mm. I tabell 3 har jag sammanställt dessa styrmedel:

Tabell 3: Sammanfattning av styrmedel för ombordpraktiken

Styrmedel	Ansvarig
Info-kontroll-administration av studenternas praktiktid, fartygstyp och praktikbok	HÅ, Traficom
Koordination av praktikplatser – SK-studenter	HÅ/Kvarn
Ersättning till rederiet – roll som handledare samt kost och logi.	HÅ/Kvarnen
Belöning – utse årets bästa skolfartyg	Kvarnen
Utbildning – HÅ kurs Praktikhandledning – SK-5	HÅ
Återkoppling till skola och rederier	HÅ/Kvarn/Studenter

3. METOD

3.1. Enkätundersökningar

3.1.1 Studentenkät

I det föregående kapitlet, i avsnitt 2.1, har lagstiftarnas krav/mål med sjöpraktiken definierats. I den kommande undersökningsdelen gäller det att ta reda på hur det ser ut i verkligheten. Detta görs med hjälp av en enkät till SK-student på Högskolan på Åland. Utöver att försöka ta reda på om praktiken överensstämde med målen försöker också enkäten ge en bild av hur studenterna gjort sin praktik – detta för att kunna ha en bakgrund att bedöma om det finns ett samband mellan hur studenterna upplever sin praktik och på vilket sätt de utfört den.

Ibland har flera frågor ställts om samma mål. Det gäller särskilt om målet ifråga är komplext men centralt, som t ex var fallet för att kunna utvärdera olika aspekter på handledningskvalitet. Den färdiga enkäten, delades ut i pappersform till de studerande i årskurserna 2-5 på sjökaptensprogrammet på HÅ – dvs till de studenter som kunde förväntas ha någon erfarenhet av sjöpraktik.

Den metod jag använde var att jag gick direkt till klasserna och delade ut enkäten, i anslutning till en lektion, för att få så många studenter att svara som möjligt. Att skicka ut ett Google-formulär att fylla i hade visserligen varit enklare, särskilt när resultaten skulle sammanställas, men jag bedömde att detta hade gett ett större bortfall.

3.1.2 Handledarenkät

Min ursprungliga plan var också att höra mig för hur ett antal handledare/styrmän ombord på praktikfartygen uppfattade sin handledarroll resp. praktikanterna och dessutom gavs möjligheten att ge sin syn på vad som var bra och vad som behövde förbättras i dagens praktikersystem. Jag förberedde därför en enkät på engelska som jag skickade ut direkt till 7 slumpvis valda rederier, via Rederierna i Finlands adresslista. På grund av dålig svarsfrekvens efter detta första utskick påminde jag de rederier som inte hört av sig och kompletterade dessutom med ett nytt utskick till ytterligare 3 rederier. Tyvärr blev inte resultatet bättre denna gång. Jag konstaterade då att jag hade alltför få svar för att jag skulle kunna dra några meningfulla slutsatser. Någon redovisning av handledarnas erfarenheter ingår därför inte i denna rapport.

3.2. Frågor till administratörerna

Enkäterna kompletterades med frågor via e-post till administratörer på Högskolan samt till Praktikkvarnen. Dessa frågor handlade bl.a. om hur uppföljningen av praktiken går till samt vad som görs för att uppmuntra rederier som haft många nöjda studenter respektive rätta till eventuella problem.

4. RESULTAT

Syftet med presentationen i detta kapitel är att – på grundval av enkätdata – besvara följande frågor:

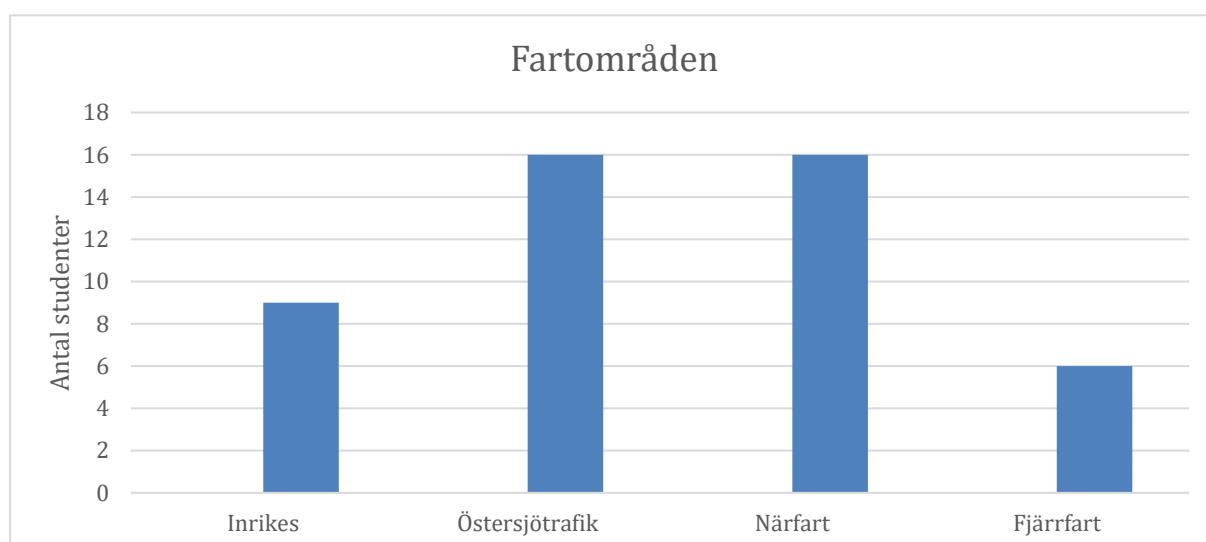
- Hur gör SK-studenterna sin praktik?
- Hur går det?
- Hur upplever studenterna handledningskvalitet och arbetsmiljö?
- Hur väl uppfyller den verkliga praktiken de uppställda målen?

4.1. Hur gör SK-studenterna sin praktik?

I detta avsnitt beskrivs, med hjälp av sifferunderlaget från studentenkäten, hur de tillfrågade sjökaptensstudenterna har gjort sin praktik avseende fartområden, fartygstyp, arbetsuppgifter samt hur fördelningen ser ut mellan praktik på vanligt jobb, respektive obetald praktikplats via Praktikkvaren.

4.1.1 Fartområden

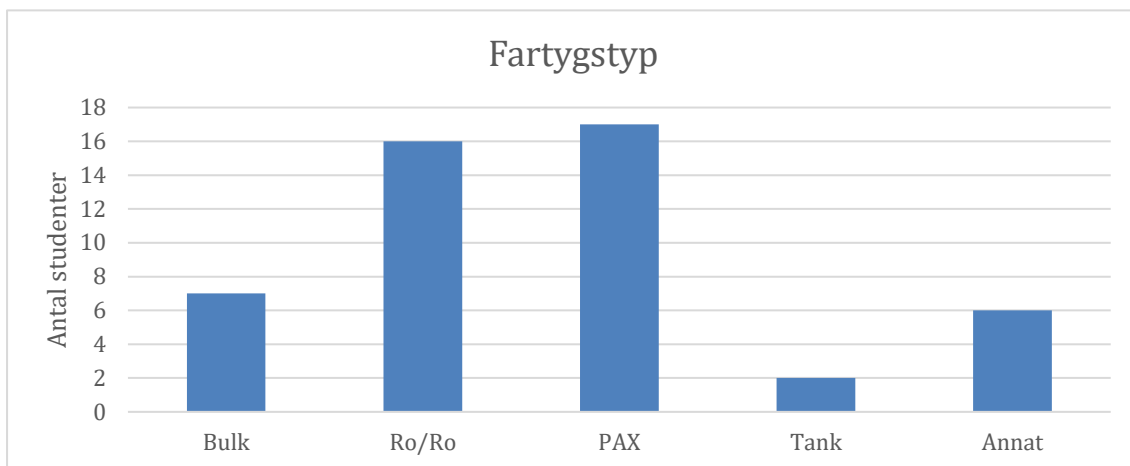
Resultatet visar att SK-studenterna som grupp besökt samtliga fartområden under sin praktik, se figur 2. De vanligaste förekommande är dock närfart och Östersjöfart. I närfart ingår inte bara kustnära trafik utan också linjefart, t ex färjetrafiken över Östersjön.



Figur 2: De fartområden studenterna varit på under sin praktik. Källa: Enkätfråga A2.

4.1.2 Fartygstyp

De vanligaste fartygstyperna där studenterna gjort sin praktik är passagerar- och Ro/Ro-fartyg, se figur 3. Nästan alla svaranden (19 stycken) hade någon gång varit på fartyg med passagerare ombord eftersom det i kategorin ”Annat” ingår 2 studenter som angett de praktiserat på Ro/Pax-fartyg.

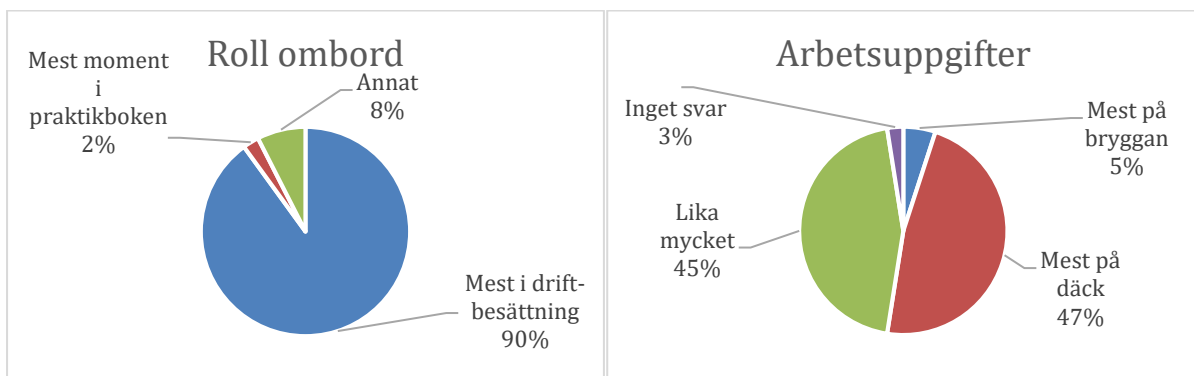


Figur 3: Fartygstyper studenterna varit på under hela sin praktiktid. Källa: Enkätfråga A5.

4.1.3 Arbetsuppgifter

Det är tydligt att de svarande studenterna mest har jobbat som en del av besättningen ombord. Speciell träning på praktikmoment har inte angetts som huvudsyssla på mer än en praktikplats, se figur 4.

På ungefär hälften av praktikplatserna var studenterna bara på däck, och nästan lika många var 50/50 på brygga resp däck, se figur 5. Det är ovanligt, men förekommer, att en student bara är på bryggan under en praktikplats.

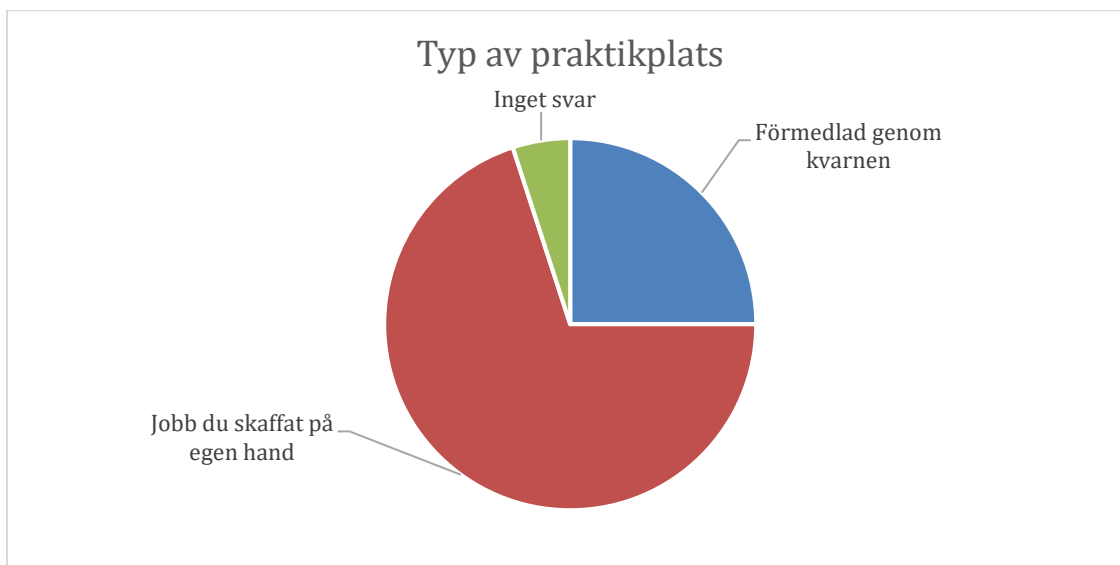


Figur 4: Roll ombord. Källa: Enkätfråga B2.

Figur 5: Arbetsuppgifter om bord. Källa: Fråga B3.

4.1.4 Jobb eller praktikplats?

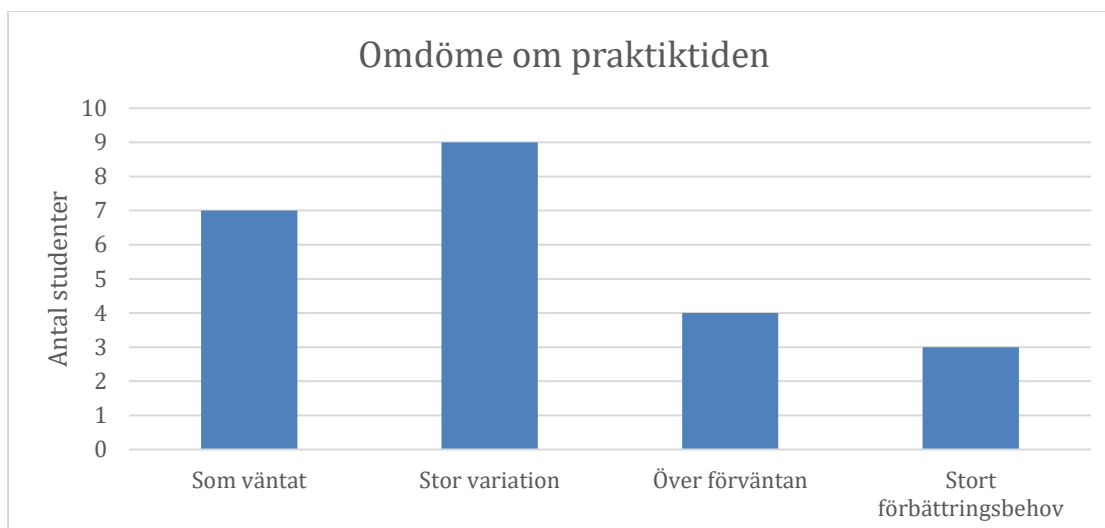
De flesta studenter har skaffat sig praktik genom vanliga jobb de skaffat på egen hand, se figur 6. Bara en fjärdedel av praktikplatserna har förmedlats via Praktikvarnen. Det är t o m två personer som gjort hela sin praktiktid på vanliga jobb. 75% av de tillfrågade studenterna angav ersättning som huvudorsak till att de valt att jobba istället för att använda Praktikvarnen. 20% angav dock andra skäl; att de valt jobb för att själv kunna välja (typ av) fartområde och/eller att de ansåg att jobb var bättre för deras framtida karriär.



Figur 6: Studenterna har tillfrågats om deras senaste resp. näst senaste praktikplats förmedlades via Praktikvarnen eller om det var jobb man skaffat på egen hand. Källa: Enkätfråga B1.

4.2. Hur går det?

Vilket övergripande omdöme ger då studenterna om den praktiktid de hittills gjort? Det visar sig att ungefär hälften av studenterna anser att det varit stor variation i praktikperiodernas kvalitet, se figur 7. Det är dock en större andel studenter, 20%, som är positivt överraskade jämfört med den andel som är missnöjda (15%).



Figur 7: Studenternas övergripande omdöme om praktiktiden. Källa: Enkätfråga A6.

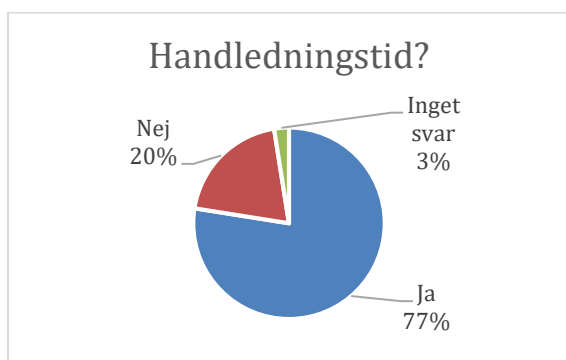
Det framgår också att de allra flesta studenter har fullföljt samtliga sina praktikperioder som planerat. Av de som avbrutit sin praktik i förtid anger två studenter att detta skett på grund av dåliga förhållanden ombord; mobbning, brist på säkerhet, brist på hjälpsamhet samt dåligt beteende av styrman ombord (Enkätfråga A7).

4.3.Handledningskvalitet

Tre frågor i enkäten berör kvaliteten i handledningen. De faktorer som enkäten tar upp är:

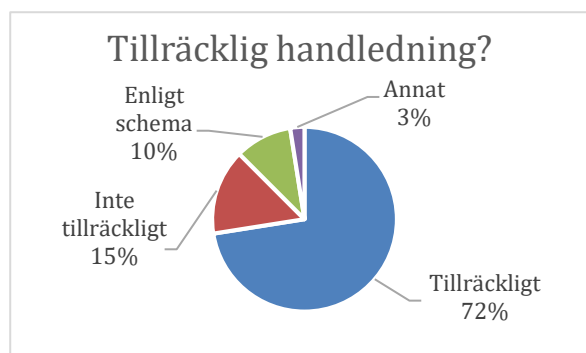
- om handledaren har avsatt (tillräcklig) tid för att handleda praktikanten, inklusive diskutera med denne vilka uppgifter som han/hon behöver träna på,
- samt om praktikanten, utan större svårigheter, kan räkna med att få påskrifter i praktikboken när ett moment är avklarat.

Av studentenkäten framgår att en klar majoritet, mellan 70-80 %, av de svarande ansåg att handledaren lade ner tillräckligt med tid för att utöva handledning (inklusive planering av praktikmoment), se figurerna 8 och 9. Detta betyder att mellan 15-20% av de tillfrågade var missnöjda med handledningen, antingen p g a handledaren inte tog initiativ att handleda och/eller avsatte för lite tid för uppgiften. 22% upplevde också problem med att få påskrifter i praktikboken, antingen hela tiden eller bara ibland, se figur 10.



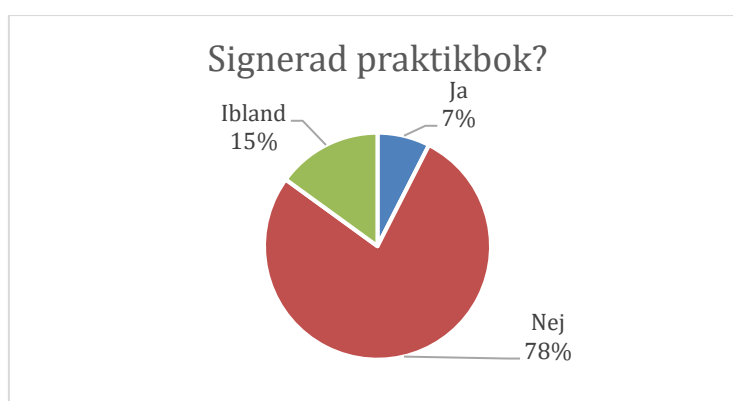
Figur 8: Fanns tid för handledning?

Källa: Enkätfråga B4



Figur 9: Var handledningstiden tillräcklig?

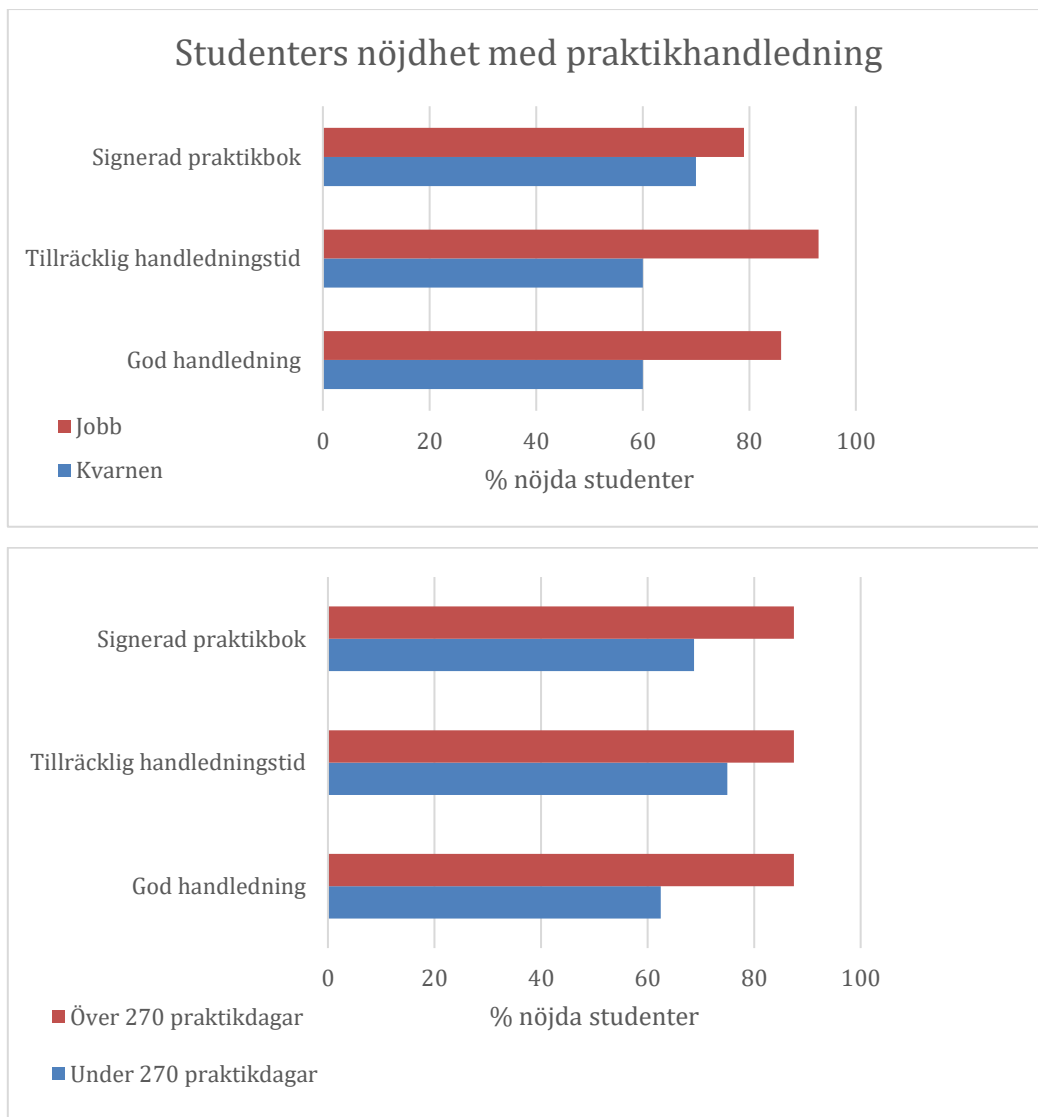
Källa: Enkätfråga B5



Figur 10: Svårigheter att få praktikboken signerad. Källa: Enkätfråga B6.

Frågan är om det finns något samband mellan hur studenterna upplever sin handledning med t ex val av praktikplats. Det förefaller rimligt att tro att de studenter som haft ren praktik skulle vara mer nöjda med sin handledning än de som haft vanliga jobb. För att få veta mer om detta har enkätsvaren delats in i tre undergrupper, beroende om studenterna gjort sin senaste/näst senaste praktikperiod via jobb (28), via Kvarnen (2) eller inte alls svarat på den frågan (2).

Därefter jämfördes studenternas svar i de två första grupperna av de enkätfrågor som gällde handledningskvalitet. Resultaten visas i figur 11. Det framgår att majoriteten av studenterna är nöjda, oavsett vilken typ av praktik de haft. Samtidigt kan man se att det finns en tydlig skillnad mellan grupperna. Förvånande nog visar det sig att de som haft vanliga jobb ombord är betydligt mer nöjda med handledningen jämfört med de som haft en obetald praktikplats.



Figur 11a & b: Källa: Summering av enkätresultat avseende praktikhandledning. EnkätfrågorB4-B6

Eftersom detta var ett något oväntat resultat, gick undersökningen vidare. Kunde det vara så att studenterna blev nöjdare med sin handledning desto längre de kom i sin utbildning, eftersom de då ofta får komma upp på bryggan för handledning? Som framgår av figur 11b tyder mycket på att det är så. De studenter som har gjort merparten av sina praktikdagar är betydligt mer nöjda än de som ännu inte kommit så långt.

Som framgår av diagram 11 a och 11b ovan är de som praktiserat på ett jobb ungefär lika nöjda med sin praktik som de som är i slutet av sin utbildning. Förklaringen är att i de flesta fall är det samma personer i de två grupperna. Av enkätdata framkommer nämligen att det är klart vanligast att ta Praktikvarnsjobb i början av sjökaptensutbildningen medan studenter som hunnit till slutet av sin utbildning, d v s befinner sig på ”managementnivå”, oftast övergått till

att jobba. Det är därför troligt att resultatet bör tolkas så att studenterna, i takt med att de blir mer seniora, även blir allt nöjdare med sin handledning. Valet mellan Praktikkvarn/jobbb har troligtvis inte någon större betydelse för praktikhandledningens kvalitet.

Sammantaget kan man konstatera att studenterna bedömer att de, under 70-80% av sina praktikperioder, varit nöjda med handledningen. Ändå framgår det att den klart övervägande majoriteten av studenterna jobbat som del av driftsbesättningen och därmed inte ägnat huvuddelen av sin tid till åt att träna på moment i praktikboken. Resultaten visar också att studenterna blir nöjda med handledningen desto längre de kommit i sin utbildning. Intressant att konstatera är också att de studenter som jobbat sammantaget är minst lika nöjda med den handledning de fått som de som haft rena praktikplatser.

4.4. Arbetsmiljö

Studentenkäten tar upp fyra olika faktorer för att kontrollera kvaliteten på arbetsmiljön ombord: ett bra bemötande, en sammanhängande vilotid på minst sex timmar, att arbetet är fritt från påtagliga säkerhetsrisker samt att praktikanten fått en egen hytt. I enkäten tillfrågades studenterna om förhållandena på sin senaste, respektive sin näst senaste praktikperiod, dvs sammanlagt är därmed 40 praktikplatser bedömda. Med några få undantag ansåg de tillfrågade att arbetsmiljön var god, se tabell 4.

Tabell 4: Utvärdering av arbetsmiljö på 40 praktikplatser. Källa: Enkätfrågor A7 samt B7-B10.

Arbetsmiljö - delfaktorer	Ja	Nej	Bortfall
Korrekt behandling?	39	0*	1
Minst 6 timmars sammanhängande vilotid?	38	2	
Säker arbetsmiljö?	39	1	
Egen hytt	39	1	
<ul style="list-style-type: none"> • Även om ingen av de svarande hade upplevt några problem på sina två senaste praktikplatser redovisade 2 personer att de haft sådana problem vid tidigare praktiktillfällen. 			

4.5. Praktikmålen i verkligheten

Det är nu dags att koppla ihop enkätresultaten med praktikens målsättningar. I tabell 5 har en sammanställning gjorts över praktikmålen, hur bedömningen av utfallet gått till och hur stor avvikelser blev mellan mål och utfall.

Tabell 5: En översikt av praktikmål och utfall

Praktikmål	Bedömning	Skillnad mål/utfall
1. 12/36 mån	Praktiktidens längd samt att Praktikmomenten utförts signeras ombord o kontrolleras av HÅ	OK
2. Fartygstyp o fartområde	Bruttostorlek på fartyg/fartområde eller motsvarande upplysningar signeras ombord o kontrolleras av HÅ	OK
3. Utsedd handledare	20% av svarande ansåg inte det fanns tid för handledning och/eller diskutera de uppgifter han/hon skulle träna på (Fråga B4)	20%
4. Heltid praktik ¹	De allra flesta svarar att de jobbat som del av driftsbesättningen. Bara 2,5% av de svarande har angett att de använder huvuddelen av sin tid att träna på moment i praktikboken (Fråga B2)	97,5%
5. Praktikbok att utföra	22,5 % av studenterna uppger att de alltid eller ibland har svårt att få moment i Praktikboken signerade (Fråga B6).	22,5%
6. Handledarkunskap	Underlag för bedömning saknas	-
7. Aktiv handledarroll	20% ansåg att det inte avsattes tid till handledning och/eller diskussion (Fråga B4) 15% ansåg att handledningstiden var otillräcklig (B5) 22,5% hade svårt (alltid eller ibland) att få påskrifter av gjorda moment i praktikboken (Fråga B6).	20% 15% 22,5%
8. Samarbete rederi/handledare	Underlag för bedömning saknas	-
9. Minimum vilotid	5% av de svarande kunde inte få ihop 6 timmars sammanhängande vilotid per dygn (Fråga B8).	5%
10. Korrekt bemötande	5 % av de svarande ansåg de varit utsatt för mobbning/dåligt bemötande (Fråga B7)	5%
11. Säker arbetsmiljö	På en praktikplats (motsv 2,5%) ansåg studenten att han/hon varit utsatt för säkerhetsbrister (Fråga B9)	2,5%
12. Egen hytt	På alla praktikplatser i underlaget utom en, (motsvarande 2,5%) hade praktikanten egen hytt (Fråga B10).	2,5%

¹ Obs att finsk lagstiftning ger möjlighet för studenten att göra sin praktik som del av driftsbesättningen förutsatt att momenten i praktikboken utförs, dvs i praktiken ofta på fritiden.

Först framgår att det finns god kontroll på att de mätbara kraven på praktiken är uppfyllda, dvs praktikens längd, fartygstyp, att praktikbok används och är signerad.

Det visar sig också – eftersom jag inte lyckades få in tillräckligt med svar från handledare – att det inte finns tillräckligt med underlag för att kunna bedöma om tillräckligt med handledarkunskap finns eller hur väl samarbetet fungerar mellan rederi och handledare.

Vi vet således inte vilka förutsättningar handledaren har att fullgöra sin roll men kan se, baserat på studentenkätens svar, att studenterna upplever att de haft vissa problem med att bli handledda, d v s 15-20% av studenterna anser inte att de fått tillräcklig handledning eller anser sig ha haft svårigheter, alltid eller ibland, att få praktikboken signerad. Ett resultat sticker dock särskilt ut i bristen på måluppfyllelse. Det gäller hur mycket tid studenten har ägnat under praktiken till att träna på arbetsuppgifter som finns listade i praktikboken. Här är det bara någon enstaka student som anser sig ha ägnat huvuddelen av sin tid åt detta. Det framkommer att studenterna överlag istället jobbar som en del av besättningen.

När det gäller arbetsmiljön så anser flertalet studenter att det inte haft något större problem med den. För de fåtal som haft det har dock problemen varit allvarliga och har ibland lett till att de känt sig tvungna att avbryta praktiken i förtid. De problem det gäller är mobbing/trakasserier, brist på vilotid eller upplevda risker i arbetsmiljön.

Det finns med andra ord ett behov att fundera över hur studenterna ska få mer tid till att träna på sina arbetsmoment och om handledningen skulle kunna förbättras. Dessutom behöver man fundera över om de studenter som råkar ut för problem i arbetsmiljön får tillräckligt stöd och om man kan göra något för att sådana brister skall kunna undvikas/avhjälpas. Dessa frågor kommer att diskuteras i nästa kapitel.

5. DISKUSSION

I detta kapitel kommer jag först titta närmare på om resultaten – främst otillräcklig handledning – blev som förväntat utifrån tidigare studier, intressentmodellen respektive egna erfarenheter. Jag diskuterar också möjliga orsaker till detta. Anledningen och följderna av att så många studenter väljer att jobba studeras också.

Därefter presenteras några tankar om möjliga åtgärder som skulle kunna tänkas förbättra praktiken, baserat på såväl egna som studentenkätens svar. Av samma skäl presenteras slutligen några tänkbara ämnen för vidare studier

5.1. Resultatkommentarer

5.1.1 Handledningskvalitet

Att ca 15-20% av studenterna fått otillräcklig handledning, upplever svårigheter att få praktikboken ifylld och att nästan ingen använder huvuddelen av sin praktik till att träna på moment i praktikboken är förstås allvarligt. Dessa resultat bekräftar för övrigt de resultat som framkom i en tidigare uppsats (Eriksson, C.W., 2010) samt vad som kan förväntas utifrån intressentmodellen, med tanke på att studenterna har en svag ställning gentemot rederi/besättning.

Min egen erfarenhet av praktiken var att handledningen varierade påtagligt från fartyg till fartyg, från mycket god handledning till ingen alls, även på rena praktikplatser. Tog man ett jobb var det svårt att begära någon handledning alls, utöver det som krävdes för att utföra arbetsuppgifterna. Men ibland fick man det ändå, om man hade turen att ha en ambitiös överstyrman eller styrman som chef. Resultaten visar också att en stor del av SK-studenterna anser att praktikperioderna har haft mycket skiftande kvalitet men att ändå de flesta är nöjda.

Vad kan då ligga bakom dessa resultat? Vilka kan orsakerna vara? Orsakerna varierar säkert från fall till fall. Några tänkbara orsaker skulle jag i alla fall vilja lyfta fram eftersom jag, på både positiva och negativa punkter, känner igen mig från min egen praktiktid.

En möjlig orsak till att en del studenter inte är så nöjda med den handledning de fått kan vara att praktikens innehåll förändras allt eftersom man får mer erfarenhet. Jag minns, då jag själv

gick ombord för att börja min första praktikplats i storsjöfarten vintern 2014/15, att jag upplevde första praktiken som ett stort äventyr. Visst visste jag hur ett fartyg såg ut men var ändå en landkrabba som samlat tillräckligt med mod att gå till sjöss med allt vad det innebar. Det mesta var nytt för mig och det märktes väl. Första praktiken var mest arbete på däck med utkik på bryggan nattetid. Ju fler fartyg jag sedan har praktiserat på, desto mer har jag varit uppe på bryggan – samt blivit mer delaktig i varierande arbetsuppgifter. Under den senaste praktiken hade jag, efter en inledande vecka på däck, nästan enbart vakt med styrman. Detta stämmer också med vad som framkommer i enkätundersökningen: att studenternas nöjdhet med handledningen ökar desto längre de kommer i sin utbildning.

En annan erfarenhet är hur avgörande det är att bli rätt placerad från början samt att få rätt handledare. När jag skulle mönstra på en ny praktikplats råkade kapten se i min certifikatspärm att jag hade styrmansexamen. Detta gjorde att jag fick överstyrman som handledare, som var mycket ambitiös även som handledare. Allt var toppen ända tills sista veckan, då en mer erfaren praktikant tog min plats och då jag fick dela vakten med en styrman och en matros som utkik, där jag inte förstod språket som talades mellan dem. Så stor skillnad kan det vara på ett och samma fartyg. Men jag fick vara nöjd ändå, för det mesta hade varit bra trots allt!

5.1.2 Praktik eller jobb?

Av enkäten framgår att flertalet studenter tar vanliga jobb för att få ihop sina praktikdagar, särskilt mot slutet av utbildningen. Resultaten visar också att de som gjort så var minst lika nöjda med handledningen som de som haft rena praktikplatser. Detta tycker jag är förvånande eftersom det är långt ifrån självklart att man som student kan begära att få någon handledning alls, utöver vad arbetsuppgifterna kräver, på ett vanligt jobb. Jag trodde därför att praktikanterna skulle ha en klar fördel i att få handledning. Vad kan då förklaringen vara?

Kanske är det så att en sjökaptensstudent behandlas ungefär likadant oberoende av om han/hon jobbar eller praktiserar? Kanske är handledningen mera beroende av vilken styrman man delar vakt med och vilken relation man har till honom/henne? Enkäten ger inga svar på detta.

En viktig sak att lyfta fram är dock att det ibland kan uppstå andra komplikationer än brist på handledning när man som student tar ett jobb för att få ihop sina praktikdagar. Min egen erfarenhet kan illustrera detta. När jag en sommar jobbade på svenskt fartyg fick jag utmärkt

handledning av min ”chef” men hen var däremot inte beredd att signera var sig praktikkbok eller praktikintyg med hänvisning till att detta enligt svenska regler bara görs för praktikanter och inte för anställda. Detta exempel visar vad som kan hända när det uppstår konflikt mellan två länders regelverk trots att de lyder under samma internationella konvention.

5.2. Vad kan förbättras?

Ett viktigt tips som framkommit ur enkäten är att *eleven själv, åtminstone i viss mån, kan påverka sin praktikupplevelse*. Många studenter framhåller hur viktigt det är, inte minst inför första praktiken, att studenterna informeras om och fullt ut förstår att det gäller att vara aktiv och engagerad, visa gott humör, våga prata med besättningen och hjälpa till när och där det går - även med de enklaste sysslor. Eftersom det också visat sig i undersökningen att studenternas nöjdhet med handledningen ökar allt eftersom de blir mer ”varma i kläderna” är det säkert bra att informera nybörjarna om det, så att de inte tappar modet redan från början.

Samtidigt är det förstås så att mobbning, säkerhetsrisker eller otillräcklig vilotid aldrig ska behöva accepteras. Även om det var få studenter som ansåg sig ha stött på sådana problem är det viktigt, både för skola och rederier, att dessa åtgärdas så fort de uppkommer. Att det sker en *aktiv uppföljning av elevernas erfarenheter från sina praktikperioder* – inte minst när praktiken avbryts i förtid – är därför nödvändigt. Den uppföljningen bör ske av HÅ – och inte bara av Praktikkvarnen, som ägs av och därför endast rapporterar till Rederierna i Finland.

Som redan framgått praktiserar många studenter genom att ta vanliga jobb och är fullt ut nöjda med den handledning de fått. Detta gäller dock långt ifrån alla. Från enkäten framgår att det främsta skälet att ta jobb istället för en praktikplats är ersättningen. En student sa att ” Min första praktik (vilken var ren praktik) var nog mest användbar, då jag fick CSN och hade råd att inte jobba” och föreslog att *eleverna borde få en praktikersättning som är stor nog att åtminstone räcka till att betala hyran där hemma*. Flera studenter var inne på samma linje. Att studenter tvingas välja bort en ren praktikplats och istället jobba bara för de inte har råd att betala sin hyra är trist. Hur man bäst får fram den relativt begränsade praktikpeng som krävs bör diskuteras. Kanske kan man hämta inspiration av hur det går till på annat håll och/eller i andra branscher där praktik krävs?

Slutligen, och kanske viktigast, är att fundera över vilka åtgärder som skulle kunna vidtas för att fler studenter skulle bli nöjda med den handledning de fått. I detta sammanhang är det viktigt att konstatera att det finns mycket lite fakta tillgänglig som belyser handledarnas situation; t.ex. om de får stöd i sin roll, om handledningen räknas som en merit i karriären och om de anser sig ha tid att handleda. Här behövs mer kunskaper för att kunna komma fram till vilka åtgärder som eventuellt behöver sättas in. Ändå vågar jag mig på att redan nu ge några förslag som jag tror vore vettiga att överväga.

- Att *utveckla praktikhandledningskursen och sedan göra den obligatorisk, åtminstone i grundutbildningen*, är ett förslag. För närvarande går denna kurs under sista/femte årskursen på sjökaptensprogrammet på HÅ, men inte på andra finska sjöfartshögskolor. Hittills har det heller inte varit nödvändigt att gå kursen för att få handleda ombord. Moment som borde ingå i kursen är en genomgång av STCW:s krav på handledare/praktik/moment, att utveckla ”best-practice” av hur handledningen ska gå till, t ex vikten av att handledaren tar reda på i förväg vilken bakgrund praktikanten har, tar ansvar för att, i samråd med studenten, planera praktikens struktur inkl. rutiner för koll/signering av praktikmoment, att praktiken skall anpassas till studentens förkunskaper samt tillämpade övningar i handledning (t ex genom att handleda en kompis). Att få ett gästbesök från det rederi som korats till ”årets rederi” av Praktikkvarnen, eller åtminstone få ta del av deras tillvägagångssätt, borde också vara inspirerande.
- För att fartyget bättre skall kunna anpassa praktiken efter studenten vore det också bra om HÅ kunde bifoga *mer information om praktikanten till rederiet*, utöver hur många dagar sjötid han/hon har. Själv har jag skickat över mitt CV till befälhavaren innan jag kommer ombord samt har det som första sida i min certifikatspärm. På vissa praktikperioder har det hjälpt mig att få rätt placering. Kanske vore det bra om alla studenter som skall ut på praktik kunde bifoga en presentation av sig själva i förväg, t ex genom Praktikkvarnen?
- *Längre praktikperioder* är också något att överväga. Kanske skulle besättningen då tycka det vore värt att lägga ner det merarbete som krävs för att handleda praktikanten eftersom de får mer i retur. Om däremot studenten, som för närvarande är fallet, går av efter en dryg månad finns risken att många handledare inte anser det är värt att investera tid i studenten. Det kommer ändå en ny om en månad.

5.3. Ämnen för vidare studier

Det har redan framgått att det inte varit möjligt att kontrollera om de krav som ställs på handledaren i lagen - t.ex. motivation, stöd från rederiet, kunskap om praktikkbok mm – också verkar stämma med verkligheten. Vi vet inte heller hur handledaren upplever praktiksituationen; att ständigt få nya praktikanter att handleda som tar en hel del av hans/hennes arbetstid i anspråk. Ändå behöver allt detta fungera för att praktiken skall bli lyckad. Det vore därför angeläget att även ge handledarna en möjlighet att ge sina synpunkter. Frågan är dock hur man skall bära sig åt för att få dessa att ställa upp? Att vända sig direkt till rederierna för att få dem att vidarebefordra enkäter till handledarna fungerade inte något vidare. En fundering, och ett tips för framtiden, är att det möjligen hade varit bättre att gå via Praktikkvarnen? Den borde ha trovärdighet och borde dessutom kunnat utgöra ett filter mellan studenten och handledarna, så de kan känna sig helt säkra på att deras svar kommer att behandlas anonymt. Ett sådant tillvägagångssätt förutsätter förstås att Praktikkvarnen skulle vara med på det, men som jag ser det vore det värdefullt för alla parter att få veta mer om hur handledarna upplever sin situation.

Ett annat närliggande ämne som skulle vara värt att titta närmare på är hur praktik via jobb fungerar. Genom enkäterna fick jag reda på att det är många sjöfartsstudenter som jobbar med lön istället för att ta en praktikplats och ändå, i alla fall de flesta, är nöjda med den handledning de fått. Frågor som skulle vara intressanta att veta mer om är bl.a. följande:

- Hur går det till när en student ska lära sig nya arbetsmoment i praktikkboken när han/hon har ett jobb att sköta?
- Är det någon större skillnad mellan jobb och praktikjobb egentligen, förutom lönen?
- Vilken lagstiftning gäller egentligen, då finska studenter praktiserar på svenska fartyg, t ex om jobb kan räknas som praktik?

Ett ytterligare uppslag är att göra en jämförande undersökning av hur praktik genomförs på finska respektive andra högskolor utomlands som lyder under samma internationella regler. Vem vet, kanske man kan lära av varandra. Det är dessutom möjligt att studier av andra länders praktik redan gjorts som går att använda som utgångspunkt.

KÄLLOR

Eriksson, C.W., (2010), *Befälspraktik, vadå befälspraktik? – En studie om styrmanspraktik på finska fartyg.*

Finlex 508/2018, (2018), *Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.*

Högskolan på Åland, (2011), *Högskolan på Åland - styrdokument.* Mariehamn.

Högskolan på Åland, *Praktikhandledningskurs, HÅ:s egna kursbeskrivning på hemsidan.* Mariehamn.

Högskolan på Åland, (1999), *Contract for Onboard training – Maritime Studies.*

International Chamber of Shipping & International Transport Workers Federation, *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying.*

International Labour Conference, (2016), *Maritime Labour Convention as amended including 2016 amendments.*

International Maritime Organization, (2011), *Standards of Training Certification and Watchkeeping including 2010 Manila amendments.* London.

International Shipping Federation, (2010), *On Board Training Record Book for Officers In Charge of a Navigational Watch (Deck Cadets).* London.

Lindkvist I., Frode Baaka J., och Fivelsdal E., (2014), *Organisationsteori: struktur, kultur, processer;* Liber.

Rederierna i Finland, (2015), *Sjöfartens Praktikkvarn.* Mariehamn (Hemsidan Shipowners.fi).

Wallenius S., (2013), *Sjötjänstgöring, handledd praktik och godkännande av utbildning.*

Enkät om sjöpraktiken till studenterna i SK 2-5, (2010), Högskolan på Åland, (Bifogas i annex I).

Frågor via e-post till Praktikkvarnen respektive praktikadministratörerna på HÅ.

BILAGOR

Annex I: Studentenkäten med resultat

Enkät om Sjöpraktiken - till alla SK-studenter i åk 2-5, HÅ

Denna enkät ger viktig information jag behöver för mitt examensarbete. Det syftar till att utvärdera SK-studenternas praktik. Det är viktigt att du svarar så uppriktigt och fullständigt som möjligt, inte bara för min skull, utan för att ge skolan ett bra underlag för hur vi studenter har det under praktiken. Därför är enkäten anonym.

Observera! Det är helt OK att markera mer än ett svarsalternativ, om fler än ett svar stämmer med din upplevelse.

Hur många personer som har svarat på enkäten och vad de har svarat står med kursiv stil i enkätsammanställningen nedan.

Del A - Allmänt om hela din praktiktid hittills

1. Hur stor del av din praktik har du gjort hittills?

<input type="radio"/>	Mindre än 60 dagar	1
<input type="radio"/>	Mellan 60 och 180 dagar	3
<input type="radio"/>	Mellan 180-270 dagar	3
<input type="radio"/>	Mer än 270 dagar	12
	<i>Inget svar</i>	1

Kommentar av svar: De flesta svarande har över 270 praktikdagar vilket beror på ojämn studentfördelning mellan årskurserna. I SK-5 är finns tio studenter medan de övriga svarande, som inte hunnit få lika mycket sjötid, är jämt fördelade mellan SK-2, SK-3 och SK-4.

2. Vilka fartområden har du hittills varit på under din praktik?

<input type="radio"/>	Inrikes	9
<input type="radio"/>	Östersjötrafik	16
<input type="radio"/>	Närfart	16
<input type="radio"/>	Fjärrfart	6
	<i>Inget svar</i>	0

Kommentar av svar:

Sammantaget har studenterna varit på samtliga fartområden. De vanligaste förekommande fartområdena är närfart och Östersjötrafik.

3. Uppskatta hur stor andel, i %, av din hittillsvarande praktiktid, du gjort på

- Praktikplats(er) förmedlad(e) av Praktikkvarnen?.%
- Jobb som du skaffat på egen hand?%
- Annan typ av praktik. Vad i så fall?.....%

Antal studenter/Procentandel av praktikjobb

	0%	1-25%	26-50%	51-75%	76-99%	100%	Inget svar	Totalt antal studenter
Via Praktikkvarn	4	4	7	1	1	2	1	20
Via Jobb	2	1	4	5	4	3	1	20
Annat	14	5	0	0	0	0	1	20

Kommentar: De allra flesta SK-studenter på HÅ får ihop sin praktik både genom praktikplatser förmedlade av Praktikkvarnen och genom vanliga jobb. Att göra sin praktik genom att ta ett betalt jobb är det vanligaste och det finns t o m studenter som gör all sin praktik så.

4. Om du valt annan praktik än den förmedlad via Praktikkvarnen, vad har i så fall de främsta orsakerna varit:

- jag fick ersättning 15
- Jag kunde själv välja typ av fartområde 4
- Jag tror det var bättre för min framtida karriär 4
- Jag kunde välja fartområde 1
- Annat, nämligen..... 1
- Inget svar* 0

Kommentar av svar: Det vanligaste skälet till att studenterna väljer att göra sin praktik genom vanligt jobb är p g a att de får ersättning. Vissa anser också att det är en fördel att de kunde välja fartområde och att det var bättre för deras framtida karriär att ta ett vanligt jobb.

5. På vilka typer av fartyg har du varit på under din praktiktid?

<input type="radio"/>	Bulkfartyg	7
<input type="radio"/>	Ro/Ro-fartyg	16
<input type="radio"/>	Passagerarfartyg	17
<input type="radio"/>	Tankfartyg	2
<input type="radio"/>	Annat? Ange i så fall fartygstypen	6
	<i>Cargo</i>	
	<i>Container, RoPax</i>	
	<i>Container</i>	
	<i>Superyacht</i>	
	<i>Ropax</i>	
	<i>Segelfartyg</i>	
	<i>Inget svar</i>	0

Kommentar av svar: De vanligaste fartygstyperna där studenterna gjort sin praktik är passagerar- och Ro/Ro-fartyg. Nästan alla svaranden (19 stycken) har någon gång varit på fartyg med passagerare.

6. Vad är ditt övergripande omdöme om din praktiktid?

Att praktiktiden

<input type="radio"/>	i stort sett fungerat som du tror var tänkt,	7
<input type="radio"/>	att det varit mycket stor variation i praktikperiodernas kvalitet	9
<input type="radio"/>	att jag blivit positivt överraskad att det fungerat så pass bra,	4
<input type="radio"/>	att jag tycker det finns mycket som behöver förbättras.	3
	<i>Inget svar</i>	0

Kommentar av svar: Nästan hälften av studenterna anser att det varit stor variation i praktikperiodernas kvalitet. Det är något fler som är positivt överraskade jämfört med de som är missnöjda.

7. Har du fullföljt alla praktikperioder som planerat?

O Ja, jag har fullföljt alla praktikperioder 16

O Nej, jag har avbrutit praktikperiod p g a personliga skäl 1

O Nej, jag har avbrutit praktikperiod av annan orsak, vilken? 3

Fartyget kunde inte ta med praktikanterna p g a lång resa o risk för dyra flyg o

hotellkostnader.

Mobbning, brist på säkerhet, ej hjälpsamma.

Styrman betedde sig illa mot personal.

Inget svar 0

Kommentar av svar: Nästan alla svarande har fullföljt sina praktikperioder. Av de som avbrutit praktiken så är det två som stött på klara brister ombord.

8. Finns det någon/några erfarenheter från din praktikperiod som du skulle vilja dela med dig av som gjort att du trivts extra bra på din praktik?

1. *Besättningen har större betydelse än trafikslag/fartområde.*

2. *Min första praktik var nog mest användbar, då jag fick CSN och hade råd att inte jobba.*

3. *Våga prata med folk ombord*

4. *Allt var bra, trevlig besättning*

5. *Bra introduktion, bra planering, tid till handledning.*

6. *Första praktiken på Roro hade en bra kock. Det underlättade de 66 tråkiga dagarna ombord.*

7. *Alltid positiv inställning, var med o visa dina intressen*

8. *(Trivts extra bra) då det varit variation på uppgifterna man gjort.*

9. *Ta för dig!*

10. *Praktik på mindre fartyg ger en bättre variation på arbetsuppgifter och en bättre praktik.*

Inget svar 10

Kommentar av svar: Tre studenter betonar hur studenten själv kan påverka sin praktik. En student anser att ersättningen styrts av val av praktik. Bra besättning och variation i arbetsuppgifterna, samt maten nämns som viktiga trivselseffektorer ombord.

9. Har du något övergripande råd om vad som skulle kunna förbättra sjöpraktiken?

1. *Se till att som elev vara flexibel, arbetsvillig o positiv - även till "skituppgifter". Förstå att du som elev lika mycket förväntas hjälpa till som att bli hjälpt.*

2. *Förhandla med rederier för att ge cadet-lön*

3. *Mer tydlighet i allt*

4. *Bättre påläst om praktikanten, finnas färdigt program o handledare.*

5. *Var beredd på att vara j-vl uttråkad om du är borta länge med små besättningar. Ta med aktiviteter.*
 6. *Bättre att skilja på språk (få svenskspråkiga fartyg).*
 7. *Skicka elever på större fartyg med många i besättningen*
 8. *Ge eleverna en lön som i alla fall räcker betala hyran hemma*
 9. *Ge en enklare praktikkbok*
- Inget svar 11*

Kommentar av svar:

Två av de svarande tycker att studenterna ska ha någon sorts lön under praktiken, åtminstone för att täcka hyran hemma. Andra problem som tas upp är språkproblem, brist på struktur, komplicerad praktikkbok, brist på förberedelse av praktikhandledare. Två studenter ser problem med att göra praktiken på fartyg med små besättningar.

Del B – Frågorna avser en enskild praktikperiod

Besvara nu följande frågor om din **senaste och näst senaste** praktikperiod:

(Kommentar: I originalenkäten ställdes/besvarades frågorna i enkätens del B två gånger, för den senaste respektive den näst senaste praktikperioden. Här är svaren sammanslagna för dessa två delenkäter)

Typ av praktikplats

40 praktikplatser totalt

1. Var denna praktikplats

- | | | |
|-----------------------|--|----|
| <input type="radio"/> | Förmedlad genom Praktikkvarnen | 10 |
| <input type="radio"/> | Jobb du skaffat på egen hand | 28 |
| <input type="radio"/> | Annan typ av praktik, i så fall vad?..... | 0 |
| | <i>Både alternativ 1 och 2 har markerats</i> | 2 |
| | <i>Inget svar</i> | 0 |

Kommentar av svar: De flesta studenter har skaffat sig praktik genom jobb de skaffat på egen hand. Bara en fjärdedel av praktikplatserna har förmedlats via Praktikkvarnen.

Välkomnande och Handledning

2. Vad var din roll ombord?

- | | | |
|-----------------------|---|----|
| <input type="radio"/> | Mesta tiden jobbade jag som en del av driftbesättningen. | 36 |
| <input type="radio"/> | Huvuddelen av min tid var avsett för att träna på arbetsmoment i praktikkboken. | 1 |

O	Annat, nämn vad?	2
	<i>Ett svar där båda de första alternativen markerats</i>	1
	<i>Inget svar</i>	0

Kommentar av svar: Tydligt att de svarande studenterna mest har jobbat som en del av besättningen ombord samt att speciell träning på praktikmoment inte varit huvudsysslan på mer än en praktikplats.

3. Vilken typ av arbetsuppgifter fick du under denna praktik

O	Jag gjorde min praktik mestadels på bryggan	2
O	Jag jobbade mest på däck, med de övriga i manskapet	19
O	Jag tjänstgjorde ungefär i lika stora delar på däck och på bryggan	18
O	Annan arbetsfördelning? Vilken	0
	<i>Inget svar</i>	1

Kommentar av svar: Ungefär hälften av praktikplatserna gjordes 50/50 på brygga resp däck. Nästan lika vanligt var det att man gjorde sin praktik genom att jobba med de övriga i manskapet.

4. Fanns det tid för handledaren att handleda dig, inklusive att diskutera med dig vilka uppgifter du skulle träna på?

O	Ja	31
O	Nej	8
	<i>En person ringade in båda alternativen</i>	1
	<i>Inget svar</i>	0

Kommentar av svar: Drygt tre fjärdedelar av de svarande har varit nöjda med sin handledning ombord. Resterande knappa fjärdedelen anser att handledningen kunde ha varit bättre ombord.

5. Hur mycket tid använde handledaren för att handleda dig?

- | | | |
|-----------------------|---|----|
| <input type="radio"/> | Tillräckligt | 29 |
| <input type="radio"/> | Inte tillräckligt | 6 |
| <input type="radio"/> | Kontinuerligt enligt ett överenskommet schema | 4 |
| | <i>En person svarade: Jobb</i> | 1 |
| | <i>Inget svar</i> | 0 |

Kommentar av svar: Knappt tre fjärdedelar av studenterna tyckte att deras handledare använde tillräckligt med tid. Fyra studenter hade t o m ett kontinuerligt schema som de följde med sin handledare. Sex stycken tyckte dock inte att de fick tillräcklig handledning.

6. Upplevde du att det var svårt att få påskrifter i praktikboken?

- | | | |
|-----------------------|-------------------|----|
| <input type="radio"/> | Ja | 3 |
| <input type="radio"/> | Nej | 31 |
| <input type="radio"/> | Ibland | 6 |
| | <i>Inget svar</i> | 0 |

Kommentar av svar: Drygt 75% hade inte svårt med att få påskrifter i praktikboken. Knappt 25% upplevde svårigheter, antingen hela tiden eller ibland.

Arbetsmiljö

7. Hur blev du behandlad av besättningen?

- | | | |
|-----------------------|--|----|
| <input type="radio"/> | Korrekt och kollegialt, | 39 |
| <input type="radio"/> | Fungerade inte så bra, varför | 0 |
| | <i>Svarade både alternativ 1 och 2</i> | 1 |
| | <i>Inget svar</i> | 0 |

Kommentar av svar: Samtliga studenter behandlades korrekt och kollegialt ombord under sina senaste två praktiktillfällen.

8. Var din arbetstid organiserad så att du alltid kunde få ihop minst 6 timmars sammanhängande vilopass?

- | | | |
|-----------------------|-------------------|----|
| <input type="radio"/> | Ja | 38 |
| <input type="radio"/> | Nej | 2 |
| | <i>Inget svar</i> | 0 |

Kommentar av svar: Nästan samtliga tillfrågade har fått ihop minst sex timmars sammanhängande vilotid per dygn. Två har dock fått kortare vilotid än så.

9. Anser du att du någon gång under praktiktiden blev ombedd att utföra farliga uppgifter utan tillräcklig instruktion/utrustning/träning?

- | | | |
|-----------------------|-------------------|----|
| <input type="radio"/> | Ja | 1 |
| <input type="radio"/> | Nej | 39 |
| | <i>Inget svar</i> | 0 |

Kommentar av svar: En person har blivit ombedd att utföra farliga uppgifter ombord vid ett praktiktillfälle. Resten har inte haft något problem med detta

10. Hur bodde du ombord?

- | | | |
|-----------------------|------------------------------------|----|
| <input type="radio"/> | Jag hade egen hytt | 39 |
| <input type="radio"/> | Jag delade hytt med någon | 1 |
| <input type="radio"/> | Hyttens hade god standard | 12 |
| <input type="radio"/> | Hyttens standard kunde vara bättre | 1 |

Kommentar av svar: Nästan alla har fått en egen hytt ombord under sin praktikperiod, och drygt en fjärdedel har t o m ansett att hyttens haft god standard. Kvar är bara en person som fått dela hytt och tycker att hyttens standard kunde ha varit bättre.