

Oavlönat arbete för sjöbefälsstudenter – mer regel än undantag?



Praktik till vilket pris?

För den som påbörjar en högskoleutbildning är praktiken ofta det första mötet med branschen du sedan ska jobba i. I sjöfarten kallas det fartygsförlagd utbildning och är något mer speciell än i många landbaserade yrken på så sätt att du inte kan lämna arbetsplatsen när dagen är slut. Om du fått tuffa arbetsuppgifter, någon på arbetsplatsen haft en dålig ton eller du känner att du inte riktigt förstått vad som förväntas av dig så går det inte att gå hem, tala ut med nära och kära, ladda batterierna och komma tillbaka med ny energi morgonen efter. Nej, eftersom du både jobbar, har din fritid och sover ombord i många veckor i sträck så ställer det högre krav på att sjöfarten tar hand om sina praktikanter på ett bra sätt.

Glädjande nog visar Sjöbefälsföreningens enkätundersökning med våra studerandemedlemmar att 86 procent tycker att arbetsmiljön har varit bra och 84 procent har blivit väl behandlade av besättningen under den fartygsförlagda utbildningen. Det är bra siffror, även om vi alltid ska sträva efter ännu bättre. Målet är naturligtvis att alla studenter ska ha en bra arbetsmiljö och bli väl bemötta under sin fartygsförlagda utbildning.

Men tyvärr framkommer en mindre glädjande siffra i vår undersökning. 68 procent av de svarande uppger att de har arbetat obetalt under sin praktik, utöver själva studietiden på 40 timmar per vecka. Det är allvarligt. När du bor och lever på din praktikplats betyder det att du även har all din fritid ombord. Den är just det, din fri-tid, och inget som en arbetsgivare får utnyttja för att få gratis arbetskraft. I kollektivavtalet, i dagligt tal kallat elevavtalet, står det att arbetsgivarna har en möjlighet att anställa studenten om max 20 timmar i veckan utöver studietiden, med lön. Det här är oerhört viktigt, arbetar du ombord under din fartygsförlagda utbildning, utöver dina 40 timmar studietid, så ska du få betalt.

Naturligtvis är vi väl medvetna om att en del arbetsgivare sköter anställningar under praktiken exemplariskt, men 68 procent vittnar om att alldeles för många inte gör det. I en tid när sjöfarten skriker efter folk och stora ansträngningar görs för att locka fler till sjöbefälsutbildningarna samtidigt som utbildningarna tampas med stora avhopp så är kostnaden för elevlön en struntsumma i sammanhanget. Men det är en hygienfaktor. För vem vill jobba i en bransch som börjar med att utnyttja en som gratis arbetskraft? Det här handlar ytterst om sjöfartsbranschens långsiktiga kompetensförsörjning.

Det finns mycket att göra för att göra sjöbefälsyrket mer attraktivt. Att börja betala studenterna lön för det arbete de faktiskt utför är nog den lättaste åtgärden.

Lennart Jonsson
vd Sjöbefälsföreningen



Innehåll

Sammanfattning av enkätresultatet	5
Bakgrund	6
Om enkätundersökningen	7
Om de svarande	8
Resultat	9
Arbetsmiljö och handledning under fartygsförlagd utbildning	9
Oavlönat fartygsarbete – mer regel än undantag för sjöbefälsstudenter	12
Studenter ersätter ordinarie befattningar – utan lön	15
Slutsats och rekommendationer	18

Vilka är Sjöbefälsföreningen?

Sjöbefälsföreningen är ett fackförbund vars huvuduppgift är att förhandla och teckna kollektivavtal samt tillvarata våra medlemmars intressen. Vi är också ett yrkesförbund, vars uppgift är att stärka och utveckla yrkesrollen för alla med chefsbefattning ombord – intendenturbefäl, nautiska befäl och tekniska befäl. Vi arbetar brett med allt från arbetsmiljö, säkerhetsfrågor och utbildning till behörighetsfrågor, arbetsrättsliga tvister, arbetsskador samt försäkringar och pensioner.

Sammanfattning av enkätresultatet

- ➔ 68 procent av de svarande har arbetat ombord, utöver sin studietid om 40 timmar per vecka, utan lön.
- ➔ Endast 20 procent av studenterna uppger att de blivit anställda för fartygsarbete under sin fartygsförlagda utbildning.
- ➔ 40 procent av de som arbetat utöver sin studietid, uppger även att de arbetat mer än den tillåtna mängden om 20 timmar per vecka.
- ➔ Nästan hälften av studenterna uppger att de fått ersätta en annan befattning ombord. Av dessa har 69 procent inte erhållit lön för det arbete de utfört.
- ➔ 86 procent svarade att de upplevt att arbetsmiljön ombord har varit tillfredställande och 84 procent svarade att de blivit väl bemötta av besättningen.
- ➔ 10 procent av de svarande har någon gång valt att avbryta sin fartygsförlagda utbildning. Dessa har uppgett bemötande av handledare/besättning, trakasserier/mobbning ombord och bristande arbetsmiljö som främsta skäl.

Bakgrund

Den fartygsförlagda utbildningen utgör en central del av sjöbefälsutbildningarna. Syftet är att ge studenterna praktisk erfarenhet och förståelse för det yrke de utbildar sig till. Studenter som läser till sjökaptens- eller sjöingenjörsexamen ska genomföra 360 respektive 300 sjödagar för att uppfylla kraven för behörighet som fartygsbefäl klass V respektive maskinbefäl klass V. Under dessa perioder förväntas studenterna aktivt dokumentera sitt lärande genom att föra journal över ett stort antal praktiska och teoretiska utbildningsmoment. Dessa moment regleras i detaljerade utbildningshandböcker, som används som vägledning ombord och följer studentens utveckling genom utbildningen.

Studenternas arbetstid ombord regleras i ett kollektivavtal mellan Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF) och Seko, Service- och Kommunikationsfacket. Kollektivavtalet anger att arbetsgivaren kan träffa överenskommelse om anställning i de fall där studenten utför fartygsarbete utöver sin studietid om 40 timmar per vecka. Arbetstiden ombord för en student får då högst uppgå till 20 timmar per vecka och får aldrig inkräkta på studentens studietid.

Före 2017 var det obligatoriskt att anställa studenterna för 20 timmars fartygsarbete ombord utöver studietiden, men under avtalsrörelsen 2017 formulerade SARF och Seko om kollektivavtalet för de sjöbefälsstudenter som anställs för fartygsarbete. Formuleringen i avtalet ändrades då från att "arbetsgivaren och den studerande **skall** träffa överenskommelse om anställning" till att "arbetsgivaren och den studerande **kan** träffa överenskommelse om anställning". Detta innebar att anställningskravet på 20 timmar per vecka försvann och att det därefter blev frivilligt för rederier att anställa sjöbefälsstudenterna.

Sjöbefälsföreningen har länge varit engagerad i sjöbefälsstudenternas utbildning och genomför regelbundet besök på sjöfartshögskolorna. Vid dessa möten har det framkommit återkommande signaler om att studenter ofta arbetar ombord, ibland i omfattande utsträckning, utan att erhålla lön. Det har även visats i tidigare genomförda studier att studenter utför oavlönat fartygsarbete utöver studietiden¹.

Mot denna bakgrund har Sjöbefälsföreningen genomfört en enkätundersökning i syfte att få en fördjupad bild av studenternas situation ombord.

§ 1 Avtalets omfattning

Arbetsgivaren och den studerande kan träffa överenskommelse om anställning för fartygsarbete i befattning som student enligt nedanstående villkor.

Utdrag ur kollektivavtalet mellan SARF och Seko

1 Bl. a. Hällqvist & Mohlin, *Slopad prakticklön - En studie om hur svenska sjökaptensstudenter upplever de nya villkoren*, 2018 & Al-Salmi & Wintzell, *En effektiv praktik till sjöss - En studie om hur sjöbefälsstudenter upplever att sömnbrist, kontraktslängd och arbetstider påverkar kunskapsinhämtandet under den fartygsförlagda utbildningen*, 2021

Om enkätundersökningen

I mars 2025 genomförde Sjöbefälsföreningen en enkätundersökning riktad till föreningens studerandemedlemmar. Syftet var att kartlägga hur studenterna upplever den fartygsförlagda utbildningen samt att undersöka tillämpningen av det gällande kollektivavtalet under praktikperioderna. Enkäten skickades ut till 525 studerandemedlemmar. Antalet svarande uppgick till 110 personer vilket ger en svarsgrad på 21 procent.

Eftersom enkäten har riktats till Sjöbefälsföreningens studerandemedlemmar, och alla studenter inte är medlemmar, innebär det att alla studenter på sjöbefälsskolorna inte haft möjlighet att svara. De som valt att lämna utbildningen under utbildningens gång och sagt upp sitt medlemskap hos Sjöbefälsföreningen har inte heller haft möjlighet att svara. Det innebär att resultaten speglar upplevelserna hos de medlemmar som fortfarande går utbildningen eller som nyligen fullföljt utbildningen och kvarstår som studerandemedlem.

Den ombordpraktik som studenterna på sjöbefälsskolorna utför går under namnet fartygsförlagd utbildning. Vidare i denna rapport när ombordpraktik eller praktikperiod omnämns är det den fartygsförlagda utbildningen det refererar till.

Enkäten utformades för att ge en övergripande bild av studenternas situation ombord, med fokus på följande frågeställningar:

- ➔ **Hur upplever sjöbefälsstudenterna den fartygsförlagda utbildningen och eventuellt arbete ombord?**
- ➔ **Har sjöbefälsstudenterna arbetat utöver studietiden ombord och har de i så fall fått ersättning för arbetet?**
- ➔ **Om arbete utförs, i vilken utsträckning tillämpas det kollektivavtal som reglerar studenters utbildnings- och arbetstid?**

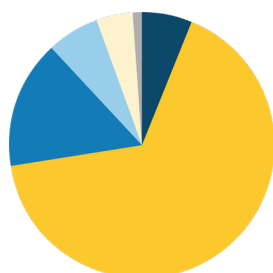
Enkätundersökningen är ett led i Sjöbefälsföreningens arbete med att förbättra villkoren för studenter inom sjöbefälsutbildningarna och stärka återväxten av kvalificerat sjöbefäl för att säkerställa sjöfartens långsiktiga kompetensförsörjning.

Om de svarande

Antal svarande per kategori anges i parentes

Figur 1

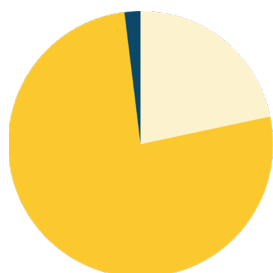
Ålder (antal)



- 20 eller yngre (7)
- 21-30 (73)
- 31-40 (17)
- 41-50 (7)
- Över 50 (5)
- Vill ej svara (1)

Figur 2

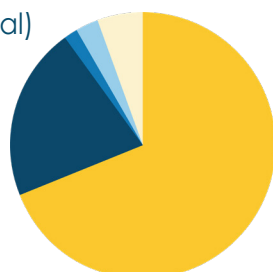
Kön (antal)



- Kvinna (24)
- Man (84)
- Annat (2)
- Vill ej svara (0)

Figur 3

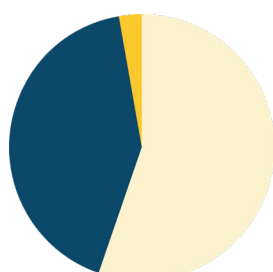
Utbildning (antal)



- Sjökapstensprogrammet (76)
- Sjöingenjörprogrammet (23)
- Fartygsbefäl VII (2)
- Maskinbefäl VII (0)
- YH Skärgårdskapten (2)
- Studerar ej/klar med studier (6)

Figur 4

Skola (antal)



- Chalmers Göteborg (61)
- Linnéuniversitetet Kalmar (46)
- Marina läroverket Stockholm (3)
- Högskolan Åland (0)
- Annat (0)

Resultat

Arbetsmiljö och handledning under fartygsförlagd utbildning

- 86 procent av de svarande anser att arbetsmiljön ombord generellt har varit god under praktikperioderna (Figur 5).
- 84 procent uppger att de blivit väl behandlade av besättningen (Figur 6).
- 56 procent anser att deras handledare har varit engagerade under deras praktikperioder (Figur 7).
- 10 procent av de svarande har någon gång valt att avbryta sin fartygsförlagda utbildning (Figur 8).
- De som valt att avbryta sin fartygsförlagda utbildning uppgav bemötandet av handledare/besättning, trakasserier/mobbning ombord och bristande arbetsmiljö som de främsta skälen.

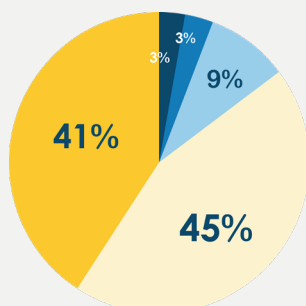
65%

av de svarande anger att den fartygsförlagda utbildningen stämt väl överens med deras förväntningar

På en skala från 1-5 där 1 betyder "Stämmer inte alls" och 5 betyder "Stämmer mycket väl"

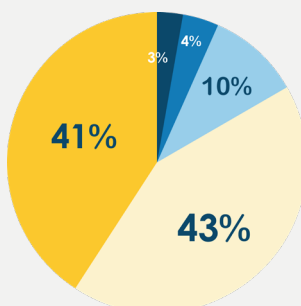
Figur 5

Arbetsmiljön på min fartygsförlagda utbildning var generellt god.



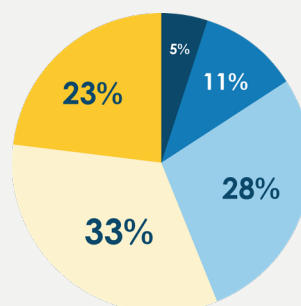
Figur 6

Jag har blivit väl behandlad av besättningen ombord.



Figur 7

Jag upplever att min/mina handledare ombord har varit engagerade.



Resultaten från enkäten visar att en majoritet, 86 procent, av sjöbefälsstudenterna är nöjda eller mycket nöjda med arbetsmiljön ombord. 84 procent av studenterna uppger även att de är nöjda eller mycket nöjda med bemötandet från besättningen. Ett fåtal studenter anger att de upplevt dålig arbetsmiljö och/eller ett negativt bemötande från besättningen.

Resultatet visar att majoriteten av de svarande trivs bra med såväl arbetsmiljön som mottagandet från andra besättningsmedlemmar. Det tyder på att de sociala förutsättningarna för studenterna ombord i stort sett upplevs som goda. Detta är av stor betydelse då sjöfarten skiljer sig från många andra arbetsplatser. Fartyget utgör både arbets- och boendemiljö för besättningen, vilket sätter större krav på den sociala arbetsmiljön ombord¹.

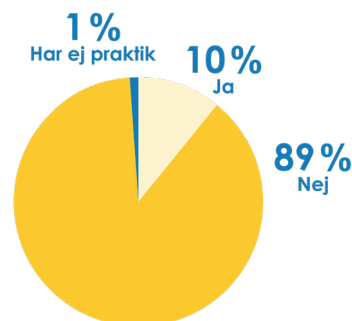
10 procent har svarat att de valt att avbryta någon av sina fartygsförlagda utbildningsperioder. De svarande uppger att de tre främsta orsakerna till att de har valt att avbryta någon praktikperiod är bemötandet av handledare/besättning ombord, trakasserier/mobbning ombord och bristande arbetsmiljö. Även detta tyder på vikten av en god social arbetsmiljö ombord då de studenter som valt att avbryta sin fartygsförlagda utbildning främst gjort det på grund av de sociala aspekterna.

56 procent av studenterna har svarat att de upplevt sin/sina handledare som engagerade eller mycket engagerade och 16 procent har svarat att de upplevt sin/sina handledare som lite eller väldigt oengagerade. I enkätens fritextsvar har även ett par studenter efterfrågat mer riktlinjer och fler samtal med sina handledare.

Handledarskapet spelar en central roll för studenternas lärande. En god handledning kan inte bara säkerställa att studenterna får de praktiska erfarenheter som krävs, den kan också bidra till att praktikperioden upplevs som meningsfull och motiverande och påverka studentens vilja att fullfölja utbildningen och stanna kvar i yrket². Samtidigt måste handledarna få de förutsättningar som krävs för att handleda på ett bra sätt. Till exempel genom att erbjudas handledarutbildning och få tillräckligt med arbetstid för att genomföra en kvalitativ handledning.

Figur 8

Har du valt att avbryta någon av dina praktikperioder?



1 Österman & Boström, *Praktiskt arbetsmiljöarbete för en jämställd sjöfart*, 2021
 2 Klofält & Ståhlberg, *Handledarskapets betydelse för sjöfartsstudenters lärande under praktik*, 2025

"Generellt bra praktik
men ibland hade det
behövts mer riktlinjer
för handledarna."

Students svar från enkätundersökningen

"Varken praktikjournalen
eller praktiken i sig tas
enligt min erfarenhet på
allvar av befälen. Istället
förväntas man fylla rollen
av ännu en matros och
nöja sig med det."

Students svar från enkätundersökningen

Oavlönat fartygsarbete – mer regel än undantag för sjöbefälsstudenter?

- 68 procent av de svarande uppger att de har arbetat ombord, utöver sin studietid om 40 timmar per vecka, utan lön (Figur 9).
- 20 procent av studenterna har blivit anställda för fartygsarbete under sin fartygsförlagda utbildning (Figur 9).
- 9 procent av de svarande uppger att de inte arbetat utöver sin studietid. (Figur 9).
- 40 procent av de som uppgett att de arbetat utöver sin studietid svarade även att de arbetat mer än den tillåtna mängden om 20 timmar per vecka (Figur 10).
- 16 procent har arbetat mer än 40 timmar per vecka, utöver sin studietid (Figur 10).

Under den fartygsförlagda utbildningen ska studietiden omfatta 40 timmar per vecka. Därutöver finns det, i enlighet med kollektivavtalet, möjlighet för rederiet att erbjuda studenterna en anställning för fartygsarbete i upp till 20 timmar per vecka. Detta var obligatoriskt för rederierna fram till 2017 då man förhandlade om kollektivavtalet. När formuleringen i avtalet ändrades från att "arbetsgivaren och den studerande **skall** träffa överenskommelse om anställning" till "**kan** träffa överenskommelse om anställning" försvann anställningskravet. Ekonomisk ersättning för studenternas fartygsarbete har i många fall uteblivit sedan dess.

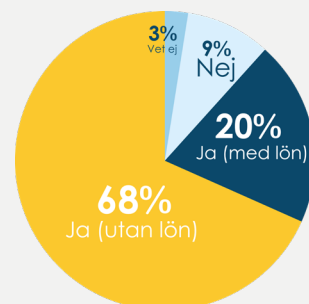
§ 2 Anställningens omfattning

Anställningen omfattar 20 timmar/vecka och får aldrig inkräkta på den studerandes studietid ombord om 40 timmar/vecka.

Utdrag ur kollektivavtalet mellan SARF och Seko

Figur 9

Har du under din fartygsförlagda utbildning arbetat utöver din studietid?



Resultatet från enkäten visar att 88 procent av de svarande har arbetat ombord utöver studietiden. 68 procent, alltså mer än två tredjedelar, av studenterna har utfört fartygsarbete utan att ha blivit anställda eller fått ekonomisk ersättning. Detta strider mot det gällande kollektivavtalet mellan SARF och Seko, där det tydligt framgår att studenter som utför fartygsarbete utöver sin studietid ska anställas av rederiet samt att deras arbetstid högst får vara 20 timmar per vecka. Enkätresultatet stöds även av en tidigare undersökning som genomfördes av studenter på Linnéuniversitetet 2018, som undersökte hur de nya kollektivavtalade villkoren tillämpades. Där framgick det att hälften av de tillfrågade sjöbefälsstudenterna fortsatte att arbeta utöver studietiden ombord, trots att de inte erhölet någon ersättning³.

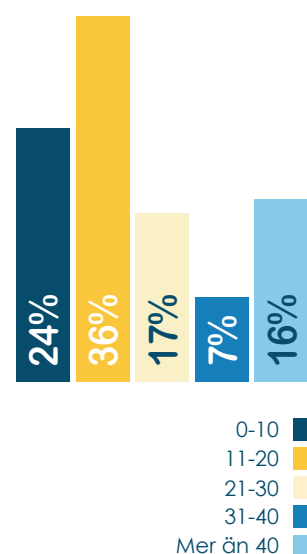
40 procent av de som uppgett att de arbetat utöver sin studietid svarade även att de arbetat mer än den tillåtna arbetstiden om 20 timmar per vecka. 16 procent har svarat att de arbetat mer än 40 timmar utöver sin studietid. Enkätsvaren visar att studenternas studie- och arbetstid kan sträcka sig upp till 10-12 timmar per dag, vilket innebär att den kombinerade tiden för studier och arbete kan uppgå till 80 timmar eller mer per vecka. Detta under perioder som ofta sträcker sig över flera månader utan att balanseras med ledighet och i många fall utan att kompenseras ekonomiskt.

För många yrkesverksamma sjömän är den höga arbetsbelastningen balanserad av längre ledigheter iland. Men för studenter finns ingen sådan återhämtning inbyggd i systemet. Flera av praktikperioderna förläggs i direkt anslutning till teoretiska kurser, utan paus för vila. En del av utbildningsperioderna är dessutom förlagda över sommaruppehåll samt över jul- och nyårshelgerna. När de fartygsförlagda utbildningsperioderna förläggs utanför den ordinarie terminsordningen går studenterna inte bara miste om vila och återhämtning, utan även möjligheten att extrajobba för att finansiera sina studier. Den uteblivna ersättningen för arbete, i kombination med arbetsdagar som kan sträcka sig långt över det tillåtna enligt kollektivavtalet, riskerar att bidra till både fysisk och psykisk utmattning. Sammantaget pekar svaren på en omfattande brist i efterlevnaden av det kollektivavtal som syftar till att skydda studenternas villkor ombord.

Figur 10

Om JA (på figur 9):

Hur många timmar per vecka har du arbetat i genomsnitt, utöver din studietid om 40h/vecka?



³ Hällqvist & Mohlin, *Slopas praktiklön - En studie om hur svenska sjökaptens-studenter upplever de nya villkoren*, 2018

"Eleven bör få betalt när han jobbar över sin studietid. Liksom att jobba 70 + timmar per vecka utan betalt känns lite som slaveri och inte praktik!"

Students svar från enkätundersökningen

"Det måste införas krav på elevlön. Många av oss som läser befälsutbildning (både däck och maskin) har tidigare erfarenhet som manskap och tvingas nu i viss mån utföra våra gamla arbetsuppgifter utan någon som helst betalning. För oss som läser sjöingenjör är dessutom två praktikperioder förlagda under sommaren. En tid där de flesta av oss i vanliga fall behöver jobba för att finansiera utbildningen. Detta är numera inte möjligt."

Students svar från enkätundersökningen

Studenter ersätter ordinarie befattningar – utan lön

- 46 procent av studenterna svarade att de, under sin fartygsförlagda utbildning, fått ersätta en befattning som vanligtvis innehas av en annan ombordanställd (Figur 11).
- Av dessa uppger 69 procent att de har arbetat oavlönat.

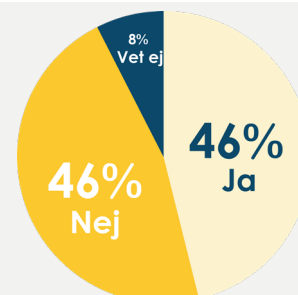
46 procent av de svarande uppger att de någon gång fått ersätta en annan befattning ombord. Det innebär att studenterna har tilldelats arbetsroller som normalt bemannas av andra anställda sjömän. Trots detta har endast en fjärdedel av de svarande fått ekonomisk ersättning för det arbetet. Vissa studenter beskriver i enkäten att de sedan tidigare har erfarenhet av manskapsarbete och att de därför tvingas utföra sina gamla arbetsuppgifter under den fartygsförlagda utbildningen, men nu oavlönat. När en student med relevant behörighet regelbundet utför arbetsuppgifter motsvarande en ordinarie manskapsbefattning, och i vissa fall ersätter en annan ombordanställd, är det inte längre fråga om utbildning utan om reguljärt arbete och utnyttjande av studenterna.

Syftet med praktiken är primärt att studenten ska få öva på de moment som ingår i sjöbefälsrollen, inte ersätta ordinarie besättning. Om studenter rutinmässigt utför manskapsarbete under sin studietid, utan handledning eller utbildningssyfte, urholkas såväl utbildningens innehåll som studenternas rätt till kvalitativ utbildning.



Figur 11

Har du någon gång under din fartygsförlagda utbildning fått ersätta en befattning som vanligtvis innehas av en annan ombordanställd personal?



Utbildningsplanerna för sjökaptens- och sjöingenjörsprogrammen innehåller omfattande journaler med utbildningsmoment som ska genomföras ombord. Dessa moment dokumenteras i en utbildningshandbok som följer studenten genom hela utbildningstiden. Handboken är uppdelad i nivåer och utvecklas successivt i takt med studentens utveckling. En del av momenten är direkt kopplade till traditionella manskapsuppgifter – vilket i sig är naturligt, då ett framtida sjöbefäl måste förstå och kunna leda även den typen av arbete. Men detta innebär inte att studenten ska utföra manskapsarbete på ett sätt som hämmar dennes utveckling eller upptar för mycket tid från utbildningsmomenten.

I praktiken kan det dock vara svårt för studenten att avgöra vad som är utbildning och vad som är arbete. Detta gäller särskilt när handledning saknas, när arbetsuppgifterna inte dokumenteras som en del av utbildningsplanen – eller när studenter regelbundet förväntas utföra arbetsuppgifter på egen hand. Problematiken förstärks av avsaknaden av en tydlig definition om vad som avses med studier och arbete ombord⁴.

Kollektivavtalet för studenterna är tydligt, utbildningstiden är 40 timmar per vecka. Utöver det kan studenten anställas i upp till 20 timmar för traditionellt fartygsarbete. Men som Sjöbefälsföreningens enkät visar saknas i många fall anställning och lön, trots att arbetsinsatsen uppenbart överskrider gränserna för vad som kan anses vara utbildning. Även sjömanslagen fastslår att den som utför fartygsarbete ombord är att betrakta som sjöman och ska därför inneha ett skriftligt anställningsavtal.

Att gränsdragningen mellan studier och arbete är så otydlig och i vissa fall obefintlig, skapar en ohållbar situation där utbildning ofta övergår till oavlönat arbete.



4 Österman & Boström, *Drivkrafter för kompetensförsörjning i en socialt hållbar sjöfart*, 2022

"Den oavlönade praktiken, som felaktigt likställs med ett "läsår" i skolan, handlar i realiteten om två hela arbetsår till sjöss. Det är inget annat än en ren och skär stöld av unga människors livskapital. Detta borde framgå med stor tydlighet vid marknadsföring av sjöbefälsutbildningen. Allt annat är oärligt."

Students svar från enkätundersökningen

"Har haft två praktikplatser och den ena förväntades jag arbeta mer än studietiden. Skulle även uppskattat om man som regel hade ett samtal med sin handledare inför praktiken så man kunde formulera en plan med mål som man vill få ut av praktiken. Fick inte till det på fartygen jag har varit på."

Students svar från enkätundersökningen

Slutsats och rekommendationer

Sjöbefälsföreningens enkätundersökning visar att 68 procent av studenterna har arbetat oavlönat utöver sin studietid ombord. När sjöbefälsstudenternas fartygsförlagda utbildning riskerar att användas som ett sätt att bemanna fartyg med gratis arbetskraft så undermineras både studenternas rätt till en kvalitativ utbildning och principerna för rättvisa arbetsvillkor inom sjöfarten.

Den nuvarande otydligheten mellan utbildning och arbete på fartygen leder till att studenter i praktiken utför manskapsrelaterade arbetsuppgifter och i vissa fall ersätter en ordinarie befattning ombord.

Sammantaget visar enkätresultaten att det finns ett mönster av oreglerat och oavlönat arbete bland sjöbefälsstudenter. Det är en situation som inte bara strider mot kollektivavtalet utan även försämrar sjöbefälsutbildningarnas attraktivitet och sjöfartsbranschens långsiktiga kompetensförsörjning.

För att säkerställa en kvalitativ och attraktiv utbildning och på så sätt främja rekrytering av framtida sjöbefäl rekommenderar Sjöbefälsföreningen att:

- ➔ **Återinföra kravet på obligatorisk anställning för studenter, med rätt till kollektivavtalsenlig ersättning för arbete utöver studietiden ombord.**
- ➔ **Säkerställa att kollektivavtalet efterlevs och att studenterna inte arbetar mer än de tillåtna 20 timmarna per vecka.**
- ➔ **Klart definiera gränsdragningen mellan studietid och arbetstid ombord.**
- ➔ **Stärka handledningen ombord genom att erbjuda utbildning, stöd och tillräckligt med arbetstid för att på så sätt möjliggöra en kvalitativ handledning.**
- ➔ **Säkerställa att utbildningsplanerna följs, med tydlig dokumentation av samtliga moment.**
- ➔ **Tydligare riktlinjer för rederierna i samband med den fartygsförlagda utbildningen samt kontinuerlig uppföljning för att säkerställa att dessa efterlevs.**

Kompetensbristen är en av de största utmaningarna för svensk sjöfart. Den fartygsförlagda utbildningen är för många studenter det första mötet med branschen. Därför är det avgörande att den fartygsförlagda utbildningen och eventuellt fartygsarbete erbjuder en bra balans mellan studier, arbete och fritid.

För att säkerställa den svenska sjöfartens långsiktiga kompetensförsörjning måste studenternas resa inom sjöfarten påbörjas, och inte avslutas, med fartygsförlagd utbildning.

"På de flesta båtar förväntas man som elev att göra underhåll på däck på ett sådant sätt att det ersätter den extra matrosen rederiet egentligen skulle ha anställt. Självklart ska man lära sig om underhållet och vara delaktig i det men hur många timmar behöver man för att lära sig köra nålpistol och måla? Det kändes flera gånger som att man mest va en extra resurs ombord som skulle göra underhåll. Man fick själv säga till att detta ger mig inget mer att hålla på med underhåll och att det finns massor med andra saker ombord som är mer relevant att lära sig. Hade man tur kom det en ny kapten som sa 'du blir ingen bra styrman av att knacka rost och måla'."

Students svar från enkätundersökningen



[sjobefalsforeningen](#)



[Sjöbefälsföreningen](#)



[Sjöbefälsföreningen](#)