



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Den norske sjømann



Bacheloroppgave utført ved

Høgskolen Stord/Haugesund - studieretning nautikk

Av: Kjetil Bakken

Kand.nr.

2

Øyvind Birkenes Andersen

Kand.nr.

36

Haugesund

Vår 2011

Dette arbeidet er gjennomført som et ledd i bachelorprogrammet i nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund, og er godkjent som sådan. Godkjennelsen innebærer ikke at HSH står inne for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

Bacheloroppgavens tittel: *Den norske sjømann*

Kjetil Bakken

Øyvind Birkenes Andersen

Navn på veileder: Sverre Olaf Fagerland

Gradering: *Offentlig*

Sammendrag

Denne bacheloroppgaven omhandler temaet ”Den norske sjømann”, med problemstillingen: ”Hva er hovedårsaken til at norske sjøfolk går i land, og hva får dem til å fortsette en karriere på båt?” Målet med denne oppgaven var å teste hypotesen om at sjøfolk i dag seiler mindre nå enn for 50 år siden.

Vi har primært brukt kvantitativ metode, og fikk totalt svar fra 581 personer med maritim bakgrunn på spørreskjemaundersøkelsene som ble sendt ut i forbindelse med denne oppgaven. I undersøkelsen kom det frem at 4 av 10 norske sjøfolk har søkt aktivt på andre jobber, enten på land eller på rigg. Hovedårsaken til dette viste seg å være at den norske sjømann ønsker å ha mer fritid og tilbringe mer tid sammen med familien. Sjøfolkene selv mente at dersom rederiene var villige til å endre turnusordningen ville norske sjøfolk seile lengre enn hva de gjør per dags dato.

Forord

Denne bacheloroppgaven er skrevet av to siste års nautikkstudenter ved Høgskolen Stord/Haugesund våren 2011. Som en avslutning på utdanningen skrives det en obligatorisk hovedoppgave som skal omhandle et maritimt tema. Oppgaven omhandler den norske sjømann og bestod av å lage en prosjektoppgave om hvilke årsaker som kan være tilstede for at sjøfolk går i land. Det ble også sett på hvilke tiltak som kunne fått de til å seile lengre.

Oppgavens tema gjorde det naturlig å innhente informasjon fra ulike kilder som myndigheter, rederi, mannskap, elever, bøker og tidsskrifter. I den forbindelse ønsker vi å takke alle som har bidratt med informasjon som gjorde at oppgaven kunne bli til.

Vi vil også benytte anledningen til å takke alle som tok seg tid til å svare på spørreskjemaundersøkelsene. Svarene deres bidro til gode statistikker som ble brukt som argumentasjon i oppgaven.

En spesiell takk til:

Vår interne veileder Sverre Olaf Fagerland for gode innspill under hele oppgaven.

Bergen sjøfartsmuseum, Maritimt Forum og Sjøfartsdirektoratet for anskaffelse av flotte bilder til oppgaven.

De personene som stilte til dybdeintervju.

Åse-Norunn Oen for korrekturlesning.

Haugesund, 13. Mai 2011

Kjetil Bakken

Øyvind Birkenes Andersen

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	ii
Forord	iii
Innholdsfortegnelse	iv
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn for valg av oppgave.....	1
1.2 Problemstilling.....	1
1.3 Formålet med oppgaven	2
1.4 Oppbygging av oppgaven	2
1.5 Avgrensninger	2
1.6 Generell innføring i temaet.....	3
2 Teoretisk del	6
2.1 Historisk del.....	6
2.2 Eksisterende litteratur	10
2.3 Begrunnelse for utvalg av litteratur	11
2.4 Kvalitet på litteratur	11
2.5 Delkonklusjon.....	12
3 Empirisk del	13
3.1 Kvalitative og kvantitative metoder	13
3.1.1 Fordeler og ulemper med kvalitativ metode	13
3.1.2 Fordeler og ulemper med kvantitativ metode	14
3.2 Begrunnelse av metodevalg.....	14

3.3	Feilkilder ved bruk av metode	15
3.3.1	Feilkilder ved bruk av kvantitativ metode.....	15
3.3.2	Feilkilder ved bruk av kvalitativ metode.....	16
3.4	Utforming av spørreskjemaundersøkelse	16
3.4.1	Fordeler med spørreskjemaundersøkelser	17
3.4.2	Ulemper med spørreskjemaundersøkelser	17
3.5	Pre-test/fokusgrupper.....	18
3.6	Utforming av dybdeintervju	18
3.6.1	Fordeler med dybdeintervju	18
3.6.2	Ulemper med dybdeintervju.....	19
3.7	Delkonklusjon.....	19
4	Datainnsamling	20
4.1	Metode for datainnsamling.....	20
4.2	Representativitet	20
4.3	Begrunnelse for utvalg av spørsmål	20
4.4	Presentasjon av undersøkelsen	20
4.4.1	Aktivt søkt på andre jobber enn på båt.....	21
4.4.2	Hovedårsak til å søke jobb andre steder enn på båt	21
4.4.3	Hovedårsak til hvorfor sjøfolk fortsatt seiler	22
4.4.4	Endring som må til for å få sjøfolk til å seile lengre	23
4.4.5	Stilling om bord.....	24
4.4.6	Utdanning	24

4.4.7	Forventet seilingstid for fremtidige sjøfolk.....	24
4.4.8	Seilingstid for sjøfolkene som har gått i land.....	25
4.4.9	Årsak til å gå i land	25
4.4.10	Tiltak som må til for å seile igjen.....	26
4.5	Krysstabulering.....	26
4.5.1	Seiletid for menn og kvinner	27
4.5.2	Alder på søkende til landbaserte jobber	28
4.6	Intervjuer	30
4.7	Delkonklusjon.....	31
5	Avslutning.....	32
5.1	Drøfting	32
5.2	Kritikk av oppgaven	33
5.3	Konklusjon.....	34
6	Litteraturliste	35
7	Begrepsforklaringer.....	37
8	Vedlegg.....	38
8.1	Vedlegg 1 – Spørreskjema for sjøfolk som fortsatt seiler	39
8.2	Vedlegg 2 – Spørreskjema for fremtidens sjøfolk.....	57
8.3	Vedlegg 3 – Spørreskjema for sjøfolk som har gått i land	70
8.4	Vedlegg 4 – Korrespondanse med Jørn Prangerød ved Maritimt Forum.....	88
8.5	Vedlegg 5 – Intervju med seilende person fra Solstad	90
8.6	Vedlegg 6 - Intervju med 1. Maskinist Jon Losnedal ved Boskalis Offshore	92

8.7	Vedlegg 7 - Intervju med Thomas Wiig ved sjøfartsdirektoratet	94
8.8	Vedlegg 8 - Intervju med 2.maskinist John Skille ved Eidesvik.....	96
8.9	Vedlegg 9 – Intervju med Ståle Dyngeland ved sjøfartsdirektoratet.....	98
8.10	Vedlegg 10 – Intervju med Erlend H Vågenes, elev ved HSH	100

Figurliste:

Figur 1 - To sjømenn som spiller sjakk på baugen i solnedgangen. kilde: Sjøfartsdirektoratet	4
Figur 2 - Aberdeen ligger og laster olje fra Captain FPSO. Foto: Kjetil Bakken	7
Figur 3 - En ung sjømann fra tidlig på 1960 tallet. Kilde: Bergen sjøfartsmuseum	8
Figur 4 - på 1970-tallet lå det rundt 20 skip til enhver tid i opplag i Singlefjorden i Oslo. Kilde: NRK	9
Figur 5 – Konstruksjonsfartøyet Viking Poseidon underveis. Kilde Eidesvik	10
Figur 6 - Øyvind Andersen under Edda Fram i dokk. Foto Øyvind Andersen	12
Figur 7 - Matros om bord på Viking Athene. Foto: Kjetil Bakken	31

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for valg av oppgave

Norge har i mange generasjoner vært en av de ledende maritime nasjonene i verden. Helt frem til andre verdenskrig var antallet norske sjøfolk, samt rekrutteringen til den maritime næringen svært høy. De siste 50 årene har imidlertid den maritime næringen vært i gradvis nedgang (Halvorsen, 2007). Flere faktorer har spilt inn, og få tiltak har vært satt i verk for å hindre dette. Etter år 2000 har antall søkere til skolene for den maritime næringen vært veldig lav. I 2008 ble det derfor bestemt at den maritime utdanningen på høgskolenivå, ikke lenger skulle stille krav til forkunnskaper om matematikk og fysikk for søkere (Kunnskapsdepartementet, 2007). Som en følge av dette steg søker tallet til høgskolene opp med 63 % i 2008 (Aamodt-Hansen, 2008). Dette viste seg å være effektivt for å tiltrekke flere søkere, og rekrutteringen er blitt høyere, men frafallet fra næringen er fortsatt ikke utjevnet. En maritim nasjon som Norge trenger altså langt flere elever på de maritime skolene for å utligne frafallet fra den maritime næringen. Andelen av sjøfolk som velger å gå i land eller som sterkt har vurdert det er fortsatt høy i følge et av spørsmålene i undersøkelsen vår. Hva er det som er hovedårsaken til at norske sjøfolk vurderer en jobb på land i forhold til en jobb på båt?

Målet med denne oppgaven var å se nærmere på problemet som den maritime næringen møter. I tillegg blir det sett på hvilke tiltak som må til for å skape en stabil næring som er tilfredsstillende for både sjøfolk og rederi.

1.2 Problemstilling

Hva er hovedårsaken til at Norske sjøfolk går i land, og hva får dem til å fortsette en karriere på båt? Oppgaven tar for seg hva som kan være hovedårsaken til at sjøfolk går i land, og tiltak som eventuelt kan gjøre en seilende karriere mer attraktiv.

1.3 Formålet med oppgaven

Formålet med bacheloroppgaven var å finne hovedgrunnen som er tilstede for at den norske sjømann gikk i land, og tiltak som får de til å seile lengre. Vi håpet at resultatet av oppgaven ville bli sett av rederi, skoler og myndigheter. Slik ville de få et innblikk i hva som trekker sjøfolk til land, og kanskje utarbeide gode tiltak som fører til en lengre seilende karriere. Oppgaven fokuserte også på hvordan holdningen til fremtidige sjøfolk var til sjølivet og en seilende karriere. Ut fra spørreskjemaundersøkelser, dybdeintervjuer og datainnsamling ville oppgaven forhåpentligvis stå igjen med en hovedårsak som skilte seg ut fra andre. Dersom hovedårsaken er kjent, vil det også være mye enklere å utarbeide tiltak som kan føre til en lengre seilende karriere.

1.4 Oppbygging av oppgaven

Kapittel 2 tar for seg den teoretiske delen der det blir presentert historie og den eksisterende litteraturen som er brukt. Kapittel 3 omhandler empirien som benyttes i oppgaven. Det blir her presentert fordeler og ulemper ved bruk av de ulike metodene, samt feilkilder som kan være tilstede. I kapittel 4 kommer vi inn på oppgavens sentrale tema. Her ser vi på datanalysen fra spørreskjemaundersøkelsen i form av grafer for de mest sentrale spørsmålene. I tillegg presenteres resultatene fra dybdeintervjuene. Kapittel 5 er avslutningen på oppgaven. Her drøftes det over resultatene og vi trekker en konklusjon der vi avdekker sjøfolks ønske om økt fritid og nye turnusordninger.

1.5 Avgrensninger

Grunnet omfang og de store forskjellene i kultur og samfunn verden over er oppgaven begrenset til norske sjøfolk. Oppgaven er også geografisk avgrenset til Vest-Norge og rederier i dette området, siden det ville vært svært tidkrevende og kostbart å innhente informasjon fra hele landet. Det ble diskutert å avgrense oppgaven ytterligere til Rogaland. Etter litt diskutering ble det slått fast at personene kom til å ha forskjellig geografisk bakgrunn, slik at det ville hatt liten betydning. Selv om det ikke ble fokusert på å avgrense til Rogaland har det vært lettere å komme i kontakt med lokale rederi, skoler og maritime organ. Mye av den maritime næringen eksisterer også i Rogaland, noe som har resultert i at det har blitt høyest

svarprosent fra dette området på spørreundersøkelsene. Fra undersøkelsen viser det at 68 % av alle som svarte på undersøkelsen kommer fra Vest-Norge. (vedlegg 1 til 3 s. 39 – 87)

I og med at oppgaven er geografisk avgrenset er det ikke sikkert at resultatene av undersøkelsene er helt valide. Resultatene blir uansett tilnærmet lik siden et tilfeldig utvalg av personer med maritim kompetanse har svart på undersøkelsene.

1.6 Generell innføring i temaet

Den norske maritime næringen består av en gammel tradisjon og stolthet som stikker flere generasjoner tilbake i tid. Samfunnet har utviklet seg med en enorm fart de siste 50 årene, og den maritime tradisjonen har ikke klart å etterkomme den voldsomme veksten (Halvorsen, 2007). Det å være borte fra familie og venner er ikke like selvsagt nå som for 50 år siden. Dette har gått mye ut over sjøfolk i form av et større frafall fra næringen de siste 50 årene. Holdningene til det å være ute å seile er betydelig forandret, noe denne bacheloroppgaven skal prøve å finne årsaken til. Figur 1 viser to sjømenn fra tidlig på 1970-tallet som er vant til å være borte fra familien, og som gjør det beste ut av situasjonen.



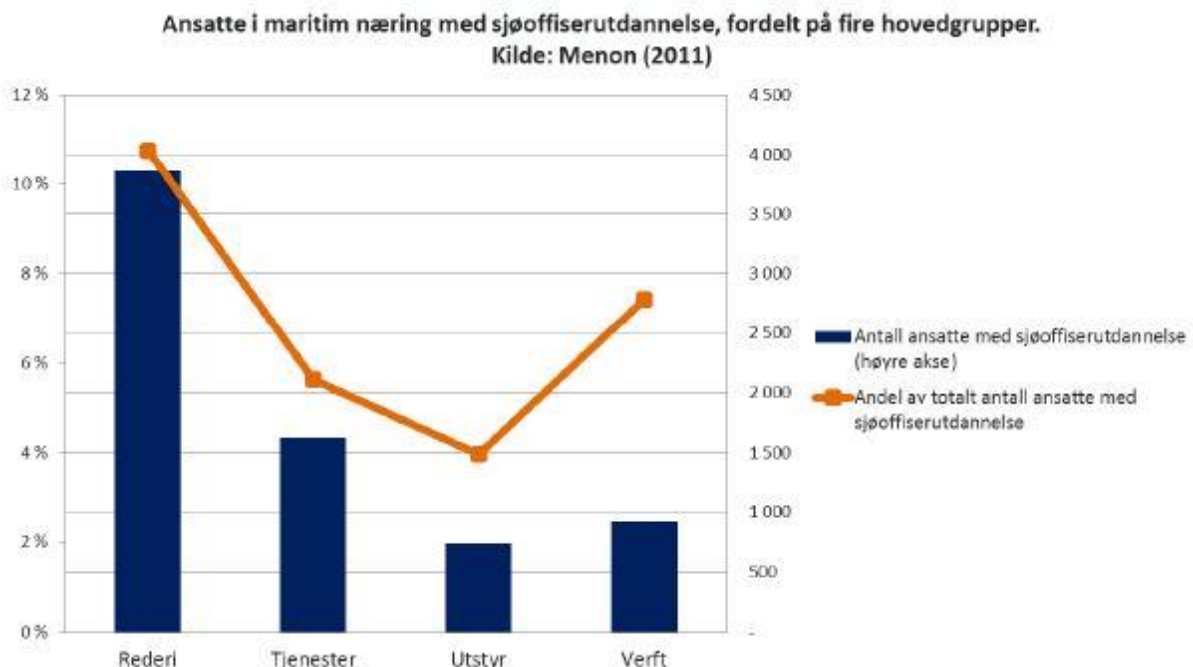
Figur 1 - To sjømenn som spiller sjakk på baugen i solnedgangen. kilde: Sjøfartsdirektoratet

Etter år 2000 var det en stor nedgang i rekrutteringen til den maritime næringen (Brandt, 2008)(Aamodt-Hansen, 2008). Skipsfarten i landet har i mange generasjoner vært et populært søkemål for norske ungdommer, men i dag ser det ikke ut som næringen er like attraktiv. Mye av dette skyldes selvfølgelig at en ungdom før i tiden gjerne ikke hadde så mange muligheter som i dag. Mange reiste gjerne ut på sjøen av nødvendighet fremfor attraktivitet. Dette er et problem for samfunnet i og med at behovet for kompetanse til sjøs fortsetter å stige. Bare siden 2004 har Norges Rederiforbund sagt at det årlig i fremtiden vil være behov for et dobbelt anslag arbeidskraft. Siden det stadig bestilles nye skip fra norske rederier, ble det i januar 2007 anslått at skipsfarten i Norge trengte minst 5 000 nye sjøfolk (Mørch & Urrang, 2009) (Kambe, Harberg, Warloe, & Dahl, 2011). Dette bare for å etterkomme behovet for maritimt personell i rekrutteringsstillinger i Norge. Siden 2007 har det vært en positiv økning i antall søkende til maritime høyskolestudier. Fra 2007 til 2008 økte søkingen med hele 63 % (fra 206

til 335 primærsekkere). Økningen kan delvis forklares med at spesielle opptakskrav som matematikk og fysikk har falt bort (Brandt, 2008)

Hva er det som gjør at skipsfarten i Norge var mer attraktiv for ungdommer for 50 – 60 år siden? Kan det ha noe med at samfunnet har forandret seg og at det i dag blir mer fokusert på likestilling? Norske ungdommer sier at turnusordninger på skip er gunstig for å drive fritidsaktiviteter, mens andre omtaler friperiodene som gunstige for å tilbringe mer tid med familien. Dette viser at norske ungdommer er klar over at lange fravær til sjøs kan være vanskelig å kombinere med det å starte en familie. Når ungdommer bestemmer seg for å ta maritim utdanning tar de ikke sikte på å jobbe på skip resten av yrkeslivet. Dette i kontrast til de som seilte for 50 – 60 år siden. De fleste ungdommene er nemlig klar over at når de får utløst maritime sertifikater, blir de etterspurt i den maritime næringen på land, både privat og offentlig (Brandt, 2008)

Det er enighet om at den maritime kompetansen fra sjøen, både praktisk og operativ er viktig for den samme næringen på land. Grafen under viser at 11 % av de ansatte i rederiene har sjøoffisersutdanning, mens skipsverft, maritime tjenesteytere og forskjellige utstyrproducenter står for henholdsvis 7, 6 og 4 %. Spørsmålet her blir hvorfor disse velger et yrke på land i stedet for på skip? (Maritimt Forum, 2009).



2 Teoretisk del

For å begrunne at antall norske sjømenn har hatt en nedgang siden 1960 og utover, vil denne oppgaven fortelle litt om historien som ligger bak. Kapittelet kommer også inn på eksisterende litteratur og kvaliteten på den.

2.1 Historisk del

Norge hadde sin absolutte storhetstid i etterkrigstiden da sjøtransporten ble mer etterspurt enn noen gang før. Et skadeskutt Europa skulle repareres samtidig som den amerikanske marshalldollaren fikk verdenshandelen på gli. To tredjedeler av varene i verdenshandelen ble fraktet på skip, og de norske rederne fulgte aktivt med på denne utviklingen. I perioden fra slutten av 1940-åra til ca. midten av 1970-tallet opplevde den norske handelsflåten en femdobling av tonnasje, fra fem millioner til 25 millioner bruttotonn. Rederne gamblet stort da de kontraherte ny tonnasje i nedgangstidene, og hadde med det seilklare skip i oppgangstidene. Som resultat av dette hadde Norge i 1974 den fjerde største handelsflåten i verden, og skipsfarten stod for en stor del av Norges bruttonasjonalprodukt. (Trædal, 2006, Halvorsen, 2007)

Utviklingen raste framover, og det var nå oljen som kom i førersetet. ”*Den moderne verden har gjort seg avhengig av olja. Skipsrutene der oljetankerne krysser verdenshavene, kan sammenlignes med blodårer som transporterer det svarte blodet – olja – rundt i verdensorganismen og tilfører den energien som trengst*” (Trædal, 2006). De norske rederne hang nok en gang med på utviklingen. De nye supertankerne hadde enorm lastekapasitet og mye moderne teknologi og utstyr. Den moderne teknologien skulle gjøre norske redere mer konkurranse dyktige på verdensbasis, noe som betydde at teknologien skulle erstatte deler av mannskapet. Et normalt mannskap på 50 personer kunne risikere å bli halvert til 25, og gjerne enda mindre. Rasjonaliseringen var for alvor i gang, og rederne skulle spare der de kunne. (Trædal, 2006, Halvorsen, 2007). Figur 2 viser en typisk oljetanker som ligger å laster olje fra en FPSO (Floating Production Storage and Offloading).



Figur 2 - Aberdeen ligger og laster olje fra Captain FPSO. Foto: Kjetil Bakken

Det å seile som gutt var vanlig i Norge på 1960-tallet, og omtrent 1 av 3 norske gutter hadde seilt minst en gang i livet. Reisevanene til nordmenn på denne tiden var ikke som i dag, og derfor var hovedmotivet for førstegangsseilende å få kunne se verden (Halvorsen, 2007). I figur 3 kan man se en typisk førstereisgutt fra 1960-tallet. I 1965 var det 48 262 registrerte norske sjøfolk. Bare fem år senere var dette tallet redusert til 30 758 som en følge av de mer automatiserte tankskipene, som bare trengte halvparten av mannskapet (Statistisk Sentralbyrå, 2008). Automatiseringen hadde sitt å si, men rekrutteringen var også på vei ned i samme periode. Høyere utdanning var i vekst og det å bli sjømann ga en lav sosial status, samt et lavt lønnsnivå og ble ofte regnet som siste utvei. (Halvorsen, 2007).

Sosiolog Vilhelm Aubert gikk så langt å si dette om sjømenn i samme periode:

“Blant alkoholikere, kriminelle og sinnslidende, og blant ungdom med liten utdanning og beskjedne intelligens, finner en uforholdsvis mange som har vært til sjøs. Dette betyr ikke at disse gruppene dominerer sjømannsyrket. Langt ifra [...] Men problemene er likevel overrepresentert til sjøs; det er relativt flere av dem der enn i andre yrker. Og problemene er i alle fall så omfattende at en ikke lenger kan se bort fra dem og trøste seg med at de bare gjelder et mindretall” (Halvorsen, 2007)



Figur 3 - En ung sjømann fra tidlig på 1960 tallet. Kilde: Bergen sjøfartsmuseum

Oppgangen i skipsnæringen måtte ta slutt en gang. På midten av 1970-tallet tok norske redere seg vann over hodet med veksthunger og gigantomani, som igjen førte til en voldsom overinvestering. Med oljekrise, høye oljepriser og straffetiltak mot land som støttet Israel i Midtøsten-konflikten, ble det harde tider i vente. Store supertankere gikk rett fra sjøsetting til opplag, og en kunne langs hele kysten se disse kjempene ligge side om side i de norske fjordene. Figur 4 viser hvordan de norske fjordene kunne se ut på 1970-tallet. Oljekrisen førte til at den norskregistrerte flåten falt med mer en 80 % på 10 år (1977 – 1987) (Trædal, 2006).

Samtidig med at flåten falt, falt også antall norske sjøfolk i utenriksfart. 40 000 sjøfolk i 1970 var blitt til en femtedel i 1990, med bare 8 000 sjøfolk igjen i utenriksfart (Trædal, 2006). I og med at antall norske sjøfolk sank, steg antall utenlandske sjøfolk i utenriksflåten disproporsjonalt. Rederne startet utflagging av den norske flåten for å unngå de høye norske avgiftene og de forskjellige skatteutgiftene. Utflaggingen førte også til at norske sjømenn ble erstattet med billigere mannskap fra asiatiske land som Filippinene, India og andre land som Polen og Spania. Tusenvis av norske sjømenn måtte gå på land og se seg om etter andre jobber.



Figur 4 - på 1970-tallet lå det rundt 20 skip til enhver tid i opplag i Singlefjorden i Oslo. Kilde: NRK

Når Norge på alvor begynte å utvinne olje i Nordsjøen på 1970-tallet, betydde det en vekst i norskregistrerte skip med norsk mannskap. Den nye typen næring sikret flere nye arbeidsplasser, og bidro til dannelsen av flere nye rederi med offshore som spesialfelt. Supply-, standby-, seismikk- og konstruksjonsfartøy (se figur 5) var alle nye fartøystyper som trengte mannskap. Av 770 skip i Norsk Ordinært Skipsregister(NOR) fra 2008, stod offshore fartøy for omtrent 171 av disse. (Olje- og energidepartementet, 2010 Statistisk Sentralbyrå, 2008)



Figur 5 – Konstruksjonsfartøyet Viking Poseidon underveis. Kilde Eidesvik

Det så lenge ut som den norske sjøfarten var historie. Dette førte til at stortinget i 1987 etablerte et Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) som skulle sørge for å bevare den stolte skipsnasjonen. Ifølge reglene skulle det være norsk ledelse på norsk registrerte skip, men mannskapet hadde lite rettigheter og reglene ble ikke alltid fulgt. NIS fungerte i realiteten som en slags bremsekloss for utflaggingen av norske skip. Utflaggingen har i dag tatt seg opp igjen, og i 2004 var hele 54 % av NIS tonnasjen eid av utlendinger. Den norske NIS-flåten sank fort og i 2003 – 2004 var den for første gang siden etableringen av NIS på under 10 millioner bruttotonn. I 2005 var det bare 4 000 norske sjøfolk i utenriksflåten igjen. (Trædal, 2006)

2.2 Eksisterende litteratur

Noe av det første som ble gjort i oppgaven var å søke etter eksisterende litteratur. Etter å ha søkt i flere databaser uten hell, ble det opprettet korrespondanse med forskjellige maritime organ. Sjøfartsdirektoratet, Maritimt Forum, og de ulike forbundene, som

Sjøoffisersforbundet, Rederiforbundet og Sjømannsforbundet, mente alle at dette var noe det var forsket lite på.

Morten Urrang og Andreas Wee Mørch, skrev i 2009 en bacheloroppgave ved HSH som omhandlet maritim utdanning i Rogaland. Problemstillingen var om dagens maritime utdanning i Rogaland førte til en seilende karriere. Etter en spørreundersøkelse og dybdeintervjuer, konkluderte Mørch og Urrang med at fritid og bedre vilkår for sjøfolk var hovedgrunnen til at de skiftet jobb. De konkluderte også med at spenning og en variert hverdag var noen av hovedårsakene til at sjøfolk i Rogaland ville fortsette en karriere på båt.

Ellen Brandt skrev i 2008 en oppgave for NIFU STEP som omhandlet maritim utdanning i videregående skoler, fagskoler og høyskoler. Hun utførte en omfattende spørreundersøkelse og intervjuer av både studenter og lærere på maritime skoler rundt omkring i Norge. Etter dette konkluderte Brandt med at antall norske maritime studenter hadde økt siden 2006. Hun mente at det var mangel av norske maritime lærere på grunn av ulike lønnsforhold for lærere kontra sjøoffiserer. Hun mente også at norske maritime studenter var etterspurt i denne næringen. Dette gjaldt også ulike etater på land, både privat og offentlig.

2.3 Begrunnelse for utvalg av litteratur

Det ble brukt lang tid på å finne eksisterende litteratur som kunne hjelpe oss å svare på problemstillingen tilknyttet denne bacheloroppgaven. Det finnes ikke mye litteratur som knytter seg direkte opp mot vår problemstilling, men det er en del litteratur rundt temaet. Å se på denne litteraturen var et svært godt verktøy som ble brukt til å knytte ny forskning opp mot tidligere forskning.

2.4 Kvalitet på litteratur

Kvaliteten på både rapporten og bacheloroppgaven som omhandlet utdanning i den maritime næringen var tilfredsstillende gode. Mørch og Urrang fikk A på sin bacheloroppgave, samt en pris utdelt av Maritim Forum for beste bacheloroppgave ved HSH 2009. Juryen i Maritimt Forum hadde følgende begrunnelse av oppgaven: *“Studentene har en klar og relevant*

problemstilling opp mot maritim næring, og de viser en god vurderingsevne med hensyn til valg av metode.” (Norges Rederiforbund, 2009)

2.5 Delkonklusjon

Ut fra eksisterende litteratur er det blitt konstatert at sjøyrket har gjennomgått flere forandringer frem til i dag. Den maritime næringen har vært, og er stadig utsatt for svingende konjunkturer i markedet. Dette går ut over de seilende, noe som igjen har resultert i en stor nedgang av sjøfolk på verdensbasis fra 1960-tallet til i dag.



Figur 6 - Øyvind Andersen under Edda Fram i dokk. Foto Øyvind Andersen

3 Empirisk del

I dette kapittelet vil det bli redegjort for metodene som har blitt brukt i oppgaven. Metode er et redskap en bruker for å løse ulike problemer for å komme frem til ny forskning. (Holme & Solvang, 1996)

3.1 Kvalitative og kvantitative metoder

For å få et bedre svar på problemstillingen ble det benyttet både kvalitativ og kvantitativ forskning. I dette kapittelet vil det bli gitt en forklaring av de to ulike metodene.

Dersom en enkelt skal forklare forskjellen på metodene, kan en si at kvalitative data opererer med meninger, mens kvantitative data opererer med tall og størrelser. En setning som Dag Ingvar Jacobsen brukte i boken sin var *”Det som er en ulempe i den ene tilnærmingen, er ofte en fordel i den andre”*. De ulike tilnærmingene ville da forhåpentligvis utfylle hverandre slik at ulempene med metodevalgene ikke ble så store (Jacobsen, 2005).

3.1.1 Fordeler og ulemper med kvalitativ metode

Fordeler:

Ingen av oss to har lang fartstid, og vi har derfor liten kunnskap om de seilende. Det har derfor blitt nødvendig for oppgaven å få et mer personlig innblikk i temaet via kvalitativ tilnærming som dybdeintervju. Ved å la sjøfolk med erfaring svare fritt på spørsmål, kan de hjelpe oss å skape et bedre innblikk i situasjonen deres. Dette vil kunne forklare bakgrunnen for at sjøfolkene svarer som de gjør i spørreskjemaundersøkelsen. Den nærheten som oppstår mellom oss og de som ble intervjuet hadde stor innvirkning på vår forståelse av temaet. Det gjorde intervjuobjektet om til en aktør fremfor en deltaker som i spørreskjemaet (Holme & Solvang, 1996)

Ulemper:

En klar ulempe ved kvalitativ metode er den begrensede mengden personer man kan intervju eller komme i kontakt med. Tidsrommet for skriving av bacheloroppgaven tillater ikke en omfattende intervjurunde. Oppgaven har i den forstand tilsvarende færre intervjuobjekter i forhold til personer som har besvart spørreskjemaet. Meningene og forklaringene man får inn

fra intervjuobjektene er nødvendigvis ikke enstemmig med de resultater som har kommet inn fra spørreskjemaet. Personene man har kommet i kontakt med kan tilhøre en mindretallsgruppe fra spørreskjemaet, og kom muligens ikke med den informasjonen som var relevant for bacheloroppgaven. Til slutt kan det nevnes at noen kan oppfatte et dybdeintervju som lite anonymt.

3.1.2 Fordeler og ulemper med kvantitativ metode

Fordeler

Hovedstyrken med en kvantitativ metode ligger i mengden kandidater som besvarer. Økt svarprosent gir økt statistisk validitet, som igjen gjør at oppgaven med økt sikkerhet kan trekke de korrekte konklusjoner (Boolsen, 2008). Siden det ble benyttet et elektronisk skjema, kunne det lett distribueres til de aktuelle kandidater, uansett hvor de måtte befinne seg i verden.

Ulemper

Ved å bruke en kvantitativ tilnærming vil det være liten eller ingen kjennskap til de personer som svarer på spørreskjemaene. Avgrensingen kan med andre ord påvirkes basert på hvem som velger å besvare undersøkelsen. Et annet problem var selve spørsmålene som ble stilt i undersøkelsen. Dette på grunn av at det på forhånd ble definert svaralternativer som kandidatene skulle svare på. På den måten kunne spørsmålene mistolkes dersom svaralternativet ikke stemte overens med det svaret som kandidaten ville gi. En annen ulempe med spørreskjemaundersøkelser, er om kandidaten bevisst svarer feil alternativ for å prøve å endre statistikken fordelaktig for seg eller andre.

3.2 Begrunnelse av metodevalg

Problemstillingen på bacheloroppgaven er som tidligere nevnt: ”hva er hovedårsaken til at norske sjøfolk går i land, og hva får dem til å fortsette en karriere på båt?” Det samme spørsmålet som Dag Ingvar Jacobsen stiller i boken sin, stilte også vi oss når problemstillingen var fastsatt; ”*hvilken metode passer best min problemstilling?*” (Jacobsen, 2005). Ut i fra dette spørsmålet kom det frem at oppgaven måtte benytte både kvantitative og kvalitative metoder for å oppnå best mulig svar på problemstillingen. Det var nødvendig for

bacheloroppgaven å få et statistisk overblikk på situasjonen. I tillegg ville vi intervju personer ”ansikt til ansikt” for å få en dypere forklaring på problemet

Det ble i denne oppgaven valgt å benytte seg av en deduktiv forskning (Jacobsen, 2005). I forkant hadde vi en hypotese om at sjøfolk i dag seilte mindre enn for 50 år siden. Vi trodde dette basert på egne observasjoner av sjøfolk i arbeid. Ingen av oss har lengre fartstid, men etter 3 års studie innen næringen bygges det visse forventninger.

3.3 Feilkilder ved bruk av metode

I ettertid har vi funnet noen begrensninger ved den kvantitative og kvalitative metodebruken. Det ble fokusert på å luke bort de største fallgruvene som kunne oppstå ved bruk av metodene, men allikevel er det noen svakheter ved metodene.

3.3.1 Feilkilder ved bruk av kvantitativ metode

Statistisk validitet

Når man ikke spør det totale antall norske sjømenn som seiler kan ikke oppgaven med 100 % sikkerhet si at dataene som mottas er statistisk valide. Med 346 respondenter av rundt 18 000 sjømenn, kan en bare kalle dataene ett innblikk i den reelle situasjonen. (Prangerød, 2011 Vedlegg 4 s.88)

Begrepsvaliditet

Spørreskjemaundersøkelser har en svakhet ved at respondenten bare kan svare på de alternativene som blir gitt. Det kan derfor oppstå et problem med begrepsvaliditeten ved at oppgaven muligens ikke målte det vi trengte å vite. Det kan ha vært svaralternativ som manglet i spørreskjemaet. Det ble forsøkt å rette på dette ved å sette inn muligheten for åpne svar (Jacobsen, 2005).

Frafall

Siden rederiene har videreformidlet spørreundersøkelsen til skipene, eller til de ansattes private e-post hadde vi ikke mulighet for å beregne det nøyaktige frafallet i undersøkelsen. Dette fordi en ikke vet hvor mange som fikk muligheten til å svare. Forståelig nok kunne ikke rederene gi oss e-postadressen til alle deres ansatte. Derfor var dette den eneste måten undersøkelsen kunne utføres på, med hensyn til den korte tidsrammen (Boolsen, 2008).

Reliabilitet

Dersom noen velger å gjenskape oppgaven burde resultatet bli det samme. Det er vanskelig å påstå at det eksisterer tilfredsstillende reliabilitet, på grunn av bacheloroppgavens avgrensning. I tillegg kan resultatet hele tiden fluktuere etter hvor mange respondenter som svarer. Bare ved en tilnærmet perfekt statistisk validitet og en god begrepsvaliditet kan det garanteres for reliabiliteten (Holme & Solvang, 1996).

Relevans

Spørreskjemaet har etter beste evne prøvd å være så presis i spørsmålsformuleringen som mulig. Alle spørsmål som ikke ble sett på som relevante for oppgaven har blitt luket bort.

Presisjon

Som et resultat av stort utvalg og lavt frafall får man økt presisjon. Som nevnt tidligere har en liten oversikt over frafallet, men har etter beste evne prøvd å kontakte flest mulige respondenter (Holme & Solvang, 1996).

3.3.2 Feilkilder ved bruk av kvalitativ metode

Med dybdeintervju ligger feilkilden i intervjueren, intervjuobjektet eller begge parter. Det å velge personer med relevant bakgrunn var viktig. Det ble ikke stilt spesielle kriterier for intervjuobjektene. Det eneste var at de måtte passe inn i en av de tre kategoriene; fremtidens sjøfolk, seilende sjøfolk eller sjøfolk som har gått i land. Det er en mulighet for at de som stilte til intervju ikke mente noe om det vi prøvde å finne ut. Derfor var det mulig at de ikke opplyste noe om det oppgaven prøvde å finne ut av. Svarene som intervjuobjektene avga kunne påvirkes dersom vi kjente vedkomne fra tidligere. Det ble fokusert på å finne personer som en hadde liten eller ingen kjennskap til. Ingen kandidater ble valgt på bakgrunn av kjennskap, men av studentene på HSH eksisterte det i mer eller mindre grad kjennskap til de fleste (Jacobsen, 2005)

3.4 Utforming av spørreskjemaundersøkelse

Allerede ved valg av tema ble det diskutert at en spørreskjemaundersøkelse ville få frem en statistisk validitet på bacheloroppgavens problemstilling. Målet med oppgaven var å se på

hovedårsaken til at norske sjøfolk gikk i land, og hva som fikk dem til å fortsette en karriere på båt. En spørreskjemaundersøkelse sendt ut til et tilfeldig utvalg med norske sjøfolk ville gi oppgaven en god indikasjon på nettopp dette. Undersøkelsen bar preg av både kvantitative og kvalitative spørsmål som ble produsert på bakgrunn av problemstillingen. (Jacobsen, 2005)

Det har vist seg at det å produsere og distribuere et godt spørreskjema innebærer et stort tidskonsum. Prosessen innebærer å lese om spørreskjema, produsere relevante spørsmål, lage elektronisk spørreskjema, få tillatelse til å distribuere skjemaene videre til målgruppene og vente på besvarelser (Boolsen, 2008). Ved å bruke god tid på nettopp dette ble det produsert gode spørreskjemaundersøkelser som ble tidlig sendt ut til en stor målgruppe.

Siden bacheloroppgaven fokuserte på tre ulike grupper sjøfolk ble det produsert en undersøkelse for hver gruppe, med 11 til 13 forskjellige spørsmål for hver gruppe.

- Fremtidens sjøfolk
- Sjøfolk som fortsatt seiler
- Sjøfolk som har gått i land

3.4.1 Fordeler med spørreskjemaundersøkelser

Den største fordelen med spørreskjemaet som ble brukt tilknyttet oppgaven var at undersøkelsen ble tilsendt respondentene elektronisk. Det gikk raskt å sende undersøkelsen ut, og respondentene kunne svare kjapt ved hjelp av datamaskin (Boolsen, 2008). Programmet som ble brukt for å utforme undersøkelsen var Questback, et program som tilbyr online spørreundersøkelser til å samle inn, analysere og følge opp informasjon. Undersøkelsen ble sendt ut til svært mange respondenter, og oppgaven fikk med det en god statistisk validitet på de forskjellige spørsmålene. Det ble opprettet korrespondanse med rederiene og måten undersøkelsen ble formidlet på var gjennom en kontaktperson på rederikontorene. Dette ble gjort fordi man ikke skulle sitte igjen med sensitive personopplysninger.

3.4.2 Ulemper med spørreskjemaundersøkelser

En ulempe med spørreskjemaundersøkelser sendt ut elektronisk er at en ikke har kontroll på om de som har svart på undersøkelsen har maritim bakgrunn eller ikke. Selv om undersøkelsen ble sendt ut til konkrete maritime instanser, kan undersøkelsen ha blitt besvart av personer som ikke hadde maritim bakgrunn. Dette kan i tilfelle føre til at statistikken blir feil. Dersom undersøkelsen påpeker at det er en anonym undersøkelse, kan man ikke sende

undersøkelsen ut til personlig e-postadresser (Boolsen, 2008). Særlig internt på HSH ble anonymitet satt i perspektiv ved at undersøkelsen ”fremtidige sjøfolk” ble sendt ut til personlig e-post. En annen ulempe med å sende spørreundersøkelsene elektronisk til skip kunne være at ikke alle hadde god internettforbindelse. Enkelte skip har også bare noen få datamaskiner med internettforbindelse om bord. Undersøkelsen var også avhengig av at kapteiner og offiserer viderefremmet undersøkelsen til sine underordnede.

3.5 Pre-test/fokusgrupper

Før den endelige spørreskjemaundersøkelsen ble sendt ut, ble det utført en pre-test av undersøkelsen. Dette ble gjort ved at 6 tilfeldig utvalgte nautikkstudenter tok undersøkelsen i en ”test mode”. Etter at testen var utført sa studentene/fokusgruppen seg villige til å påpeke feil og ulike tolkninger ved spørsmålene. Etter tilbakemelding fra fokusgruppen ble det bekreftet at oppsettet var svært bra, men at det var noen skrivefeil og mistolkninger av spørsmålene. Det ble så iverksatt korrigerende tiltak av de spørsmålene som kunne mistolkes, slik at spørsmålene skulle være så tydelige og konkrete som mulig.

3.6 Utforming av dybdeintervju

For å få et dypere innblikk i holdningene til sjøfolk, ble det valgt å ta med noen dybdeintervjuer. Grunnen til dette var for å komme nærmere inn på gruppen personer som det var interessant å vite mer om. Det var en nødvendighet å ha en viss mening om hva vi faktisk ville få svar på gjennom dette intervjuet. (Holme & Solvang, 1996)

Som et resultat av et kort intervju med klare konkrete spørsmål fikk vi et godt innblikk i hva de ulike intervjuobjektene tenkte om temaet.

3.6.1 Fordeler med dybdeintervju

En av de største fordelene med et kvalitativt intervju er at undersøkelsessituasjonen kan ligge nært opp til hverdagssituasjonen og samtalen. Dette innebærer at vi som forskere/intervjuere har liten styring med hvordan den intervjuede tenker og svarer. Tvert imot ønsker man å la intervjuobjektet styre utviklingen i samtalen. (Holme & Solvang, 1996)

Spørsmålene var på forhånd utformet slik at de passer best mulig til oppgavens problemstilling og den personen som ble intervjuet. Tiden for intervjuet ble avtalt slik at det passet best for intervjuobjektet. Tanken var at dette skulle føre til at man fikk bedre respons fra kilden. Ved å benytte seg av et personlig intervju kan en grave litt mer ned i spørsmålene, og med det få et mer utdypende svar.

3.6.2 Ulemper med dybdeintervju

En ulempe med intervju er at det var svært tidkrevende. Man må først lage intervju med bakgrunn i problemstillingen, deretter må man få tak i intervjuobjekt, etterfulgt av selve intervjuet og analysering i etterkant. En annen ulempe med intervjuer er at spørsmålene kan mistolkes under selve intervjuet, og at en på den måten ikke får ”rett svar” på spørsmålet. Intervjuet måtte ikke være for langdrygt slik at forsker eller intervjuobjekt mister konsentrasjonen og føler at intervjuet er kjedelig. Derfor ble det valgt å bruke få, men åpne spørsmål slik at begge parter skulle være aktivt med. (Holme & Solvang, 1996)

3.7 Delkonklusjon

Denne oppgaven er besvart ved å bruke i hovedsak en kvantitativ tilnærming for å avdekke fellestrekkene for flest mulig seilende. For å få en dypere forståelse av problemstillingen ble det brukt metodetriangulering ved at en i tillegg til kvantitativt spørreskjema benyttet kvalitativt intervju. På denne måten ble problemstillingen angrepet fra to forskjellige perspektiv.

4 Datainnsamling

4.1 Metode for datainnsamling

For å samle inn data ble det brukt elektronisk spørreskjema, dybdeintervjuer og intervjuer sendt på mail. Vektingen i resultatene ligger i den kvantitative delen med spørreskjemaene. Den empiriske delen i kapittel 3 går mer inn i detaljer rundt dette.

4.2 Representativitet

Et spørsmål som ble stilt før spørreskjemaundersøkelsen ble laget, var hvorvidt den kom til å være representativ eller ikke. I og med at det er ca. 18 000 norske sjøfolk per dags dato, måtte undersøkelsen på best mulig måte kunne representere disse. (Prangerød, 2011 Vedlegg 4 s 88). Dersom denne undersøkelsen blir utført en gang til i fremtiden, skal resultatet bli omtrent det samme som denne oppgaven kom frem til. Gruppen sjøfolk som svarte på undersøkelsen tilhører rederier som for det meste driver med offshorebasert virksomhet. Dette innebærer at resultatene er styrt opp mot denne typen sjøfolk. Dersom tiden hadde strekt til burde undersøkelsen tatt for seg et utvalg av alle, eller de fleste typer sjøfolk.

4.3 Begrunnelse for utvalg av spørsmål

For å få svar på problemstillingen ble det valgt å benytte konkrete spørsmål i undersøkelsen. Spørsmålene ble laget på grunnlag av hva man ønsket å finne ut av, som for eksempel hva hovedårsaken til at sjøfolk gikk i land var. Det ble brukt lang tid på utforming av disse spørsmålene slik at de ikke skulle kunne mistolkes eller misforstås. Årsaker, alder, sivilstatus, fartstid, var alle viktige momenter for å belyse situasjonen blant sjøfolk best mulig.

4.4 Presentasjon av undersøkelsen

I løpet av en periode på 6 uker ble det mottatt totalt 581 svar. 159 svar fra sjøfolk som har gått i land, 346 fra sjøfolk som fortsatt seiler og 76 fra fremtidens sjøfolk. Undersøkelsen ble totalt sendt ut til 1 000 sjøfolk som fortsatt seiler; 100 fremtidige sjøfolk og 250 sjøfolk som hadde

gått i land. Dette gir en svarprosent på henholdsvis 35, 76 og 64 %. Av respondentene var 43 kvinner og 538 menn. Ut fra resultatet av undersøkelsen ble det utformet konklusjoner om hvorfor sjøfolk går i land, og hvilke tiltak som kan få dem til å seile lengre.

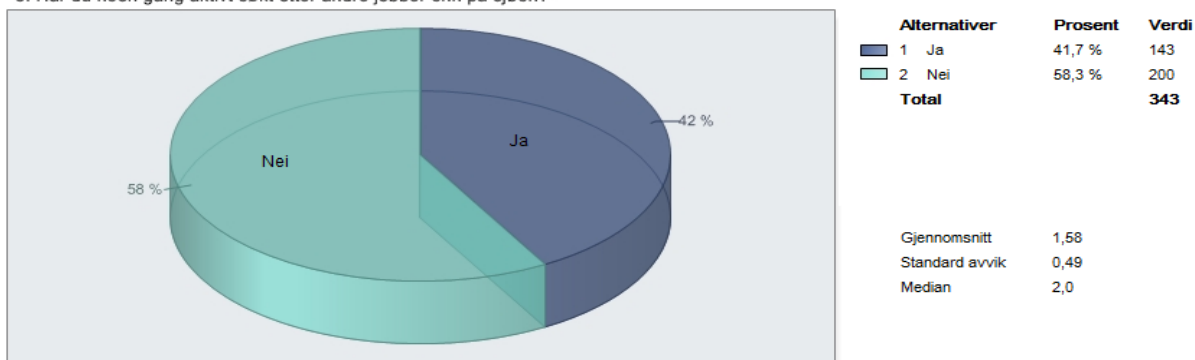
Aldersmessig ble undersøkelsen besvart av personer i et vidt spekter. Den yngste personen som svarte på undersøkelsen var mellom 15 – 20 år, mens den eldste var over 70 år.

Gjennomsnittsalderen for sjøfolk som fortsatt seiler er 35 år. For studenter er den 23 år, og for sjøfolk som har gått i land er gjennomsnittsalderen 46 år. Det ble også stilt spørsmål som hvor lenge personen hadde seilt før vedkommende begynte å seile fast, hvilket kjønn personen var, sivilstatus og hvor vedkommende bodde. (Se vedlegg 1, 2 og 3 s 39-87 for mer informasjon om dette)

4.4.1 Aktivt søkt på andre jobber enn på båt

I spørreundersøkelsen var det interessant å vite om de som fortsatt seilte hadde aktivt søkt etter jobber på land. Av 343 personer som svarte på dette spørsmålet hadde 42 %, eller 4 av 10, søkt aktivt etter jobb på land. Dette viser at det er stor interesse blant dagens sjøfolk om å få jobb på land eller på rigg. Resultatet her viser hvem som søker aktivt, og tar ikke med alle som vurderer eller er på jakt etter andre jobber. Undersøkelsen prøver å avdekke andelen som tar vurderingene såpass alvorlig at de har lagt inn søknader på andre landbaserte eller riggbaserte virksomheter. Figuren under illustrer svarprosentene.

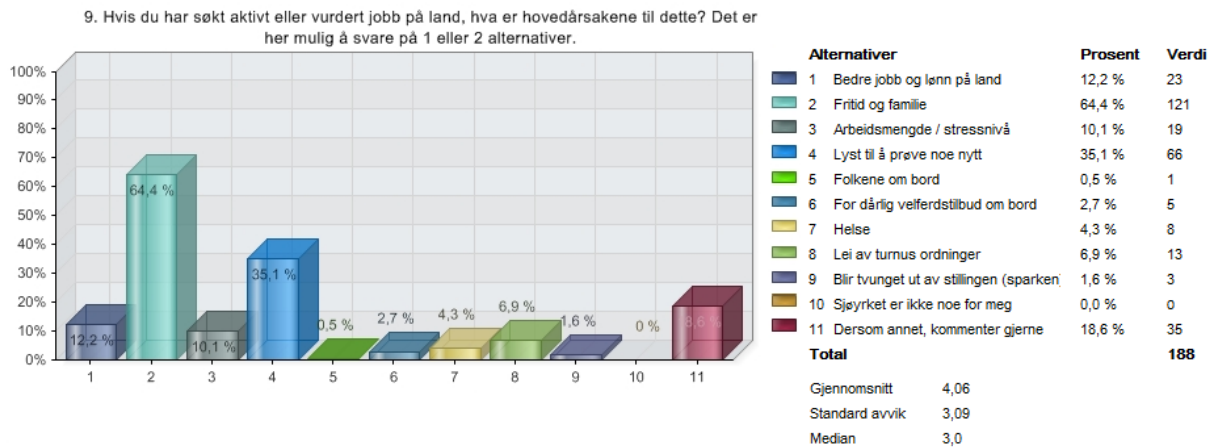
8. Har du noen gang aktivt søkt etter andre jobber enn på sjøen?



4.4.2 Hovedårsak til å søke jobb andre steder enn på båt

For å finne svar på problemstillingen, ble det stilt konkrete spørsmål om hva som var hovedårsaken til at norske sjøfolk søkte jobb andre steder enn på båt. Sekstifire % av de 188 fortsatt seilende som svarte på dette spørsmålet, mente familie og fritid var den viktigste

årsaken til at sjøfolk gikk i land. Av de 150 sjøfolkene som hadde gått i land som svarte på dette spørsmålet, mente 55 % at familie og fritid var hovedårsaken til dette (se vedlegg 3 s 82). Av de 76 fremtidige sjøfolkene som besvarte dette spørsmålet, tror hele 99 % at familie og fritid er hovedårsaken til at sjøfolk går i land (se vedlegg 2 s 66)

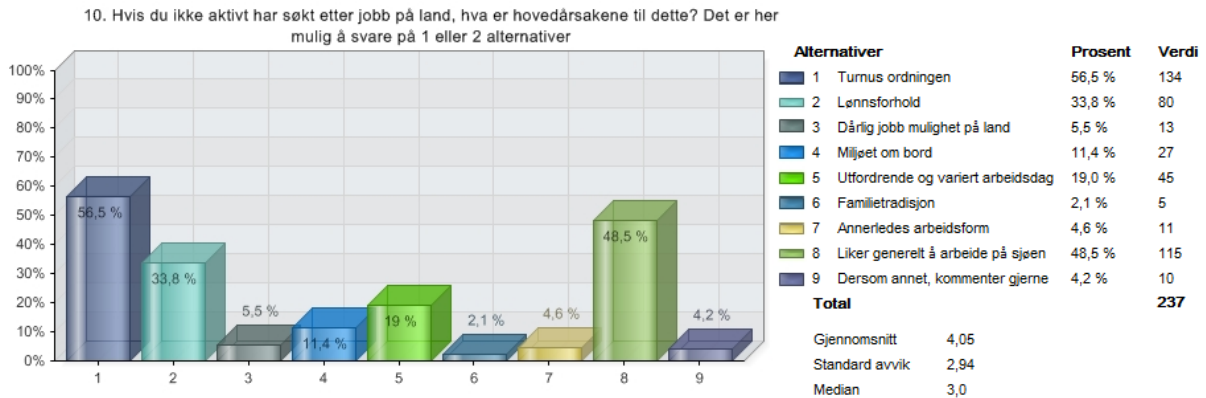


Da dette spørsmålet kunne gi oss et godt svar på problemstillingen var det mulig for de som svarte å skrive egne kommentarer til dette. Dette ville gi et mer personlig innblikk i temaet enn bare generelle spørsmål og svar. I kommentarfeltet skriver de for det meste at de gikk til steder der de fikk 2:4 turnus. Andre skriver at det var familiesituasjonen som trakk dem til land som ved fødsler og sykdommer i familien. Det er tydelig fra statistikken at det å kunne tilbringe mer tid med familien var viktig for mange seilende.

4.4.3 Hovedårsak til hvorfor sjøfolk fortsatt seiler

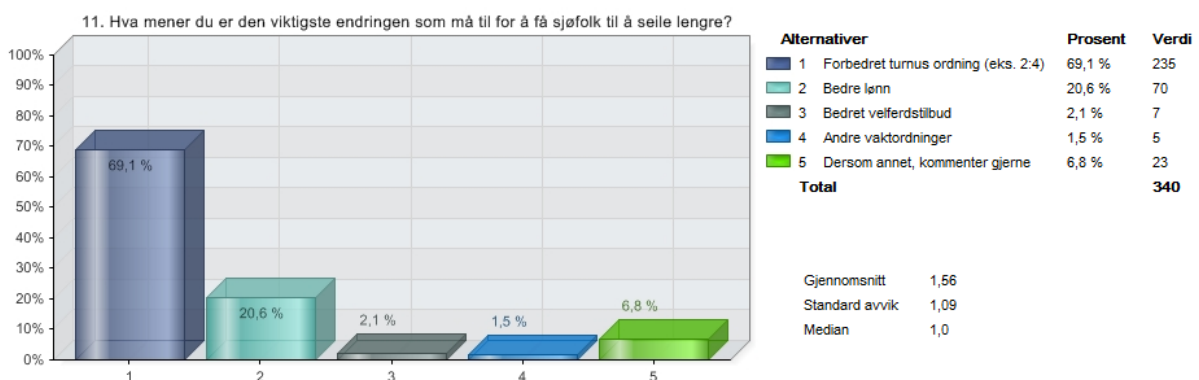
Undersøkelsen viser at det fortsatt er et overtall av sjøfolk som ikke aktivt er på leting etter landbaserte jobber. Av 237 sjøfolk som fortsatt seiler som svarte på dette spørsmålet, mente 57 % at turnusordningen og lønnsforhold er hovedårsaken til at de fortsatt seiler. 49 % mener at de liker generelt å arbeide på sjøen. En person svarte at hovedgrunnen hans var at han da har "...mulighet til å være 100 % tilstede for familien i friperioden". En annen påpekte at han likte å komme seg bort fra "mas og tjas" på land.

Av 75 fremtidige sjøfolk som svarte på spørsmålet, mente 63 % at hovedgrunnen til at de ønsket seg en karriere på båt var turnus og lønnsforhold. 42 % ønsket seg en karriere på båt på grunn av en varierende og utfordrende arbeidsdag.



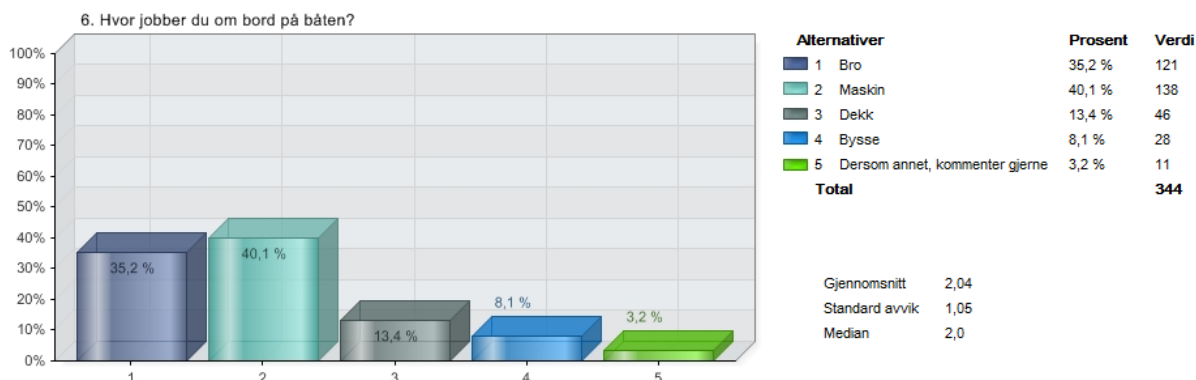
4.4.4 Endring som må til for å få sjøfolk til å seile lengre

Totalt 340 sjøfolk som fortsatt seiler svarte på dette spørsmålet. Sekstini % av disse mente at en forbedring av turnusordningen ville få sjøfolk flest til å jobbe lengre på båt. Noen forslag fra personene som svarte på spørsmålet var; 4/6-ordning, 3/6-ordning og 2/4-ordning. Ved for eksempel 4/6 ordning innebærer dette at en jobber 4 uker, og har fri 6 uker. Ønsket om forandret turnus står klart sterkest og viser at forbedret lønn ikke har så mye å si. Det er viktig å påpeke at en 2/4-ordning vil bety at rederiene ender opp å måtte betale hyre til 3 skift fremfor 2. Det var interessant å se på de personlige kommentarene fra sjøfolkene. De fleste som skrev egne kommentarer mente det var en kombinasjonssak av flere faktorer som kunne få sjøfolk til å seile lengre. En person skrev ”Kombinasjon av lønn og bedre friordning. Fritid er gull verdt”. En annen skrev ”Sjømannsyrket har generelt forandret seg svært my de siste 30-20 årene. Og er også i stadig forandring. Livet utenom jobben som man gjør ombord begrenser seg ofte til trening, film og søvn før det er i gang med ny vakt.. Det er dette som bør/må forandres.”



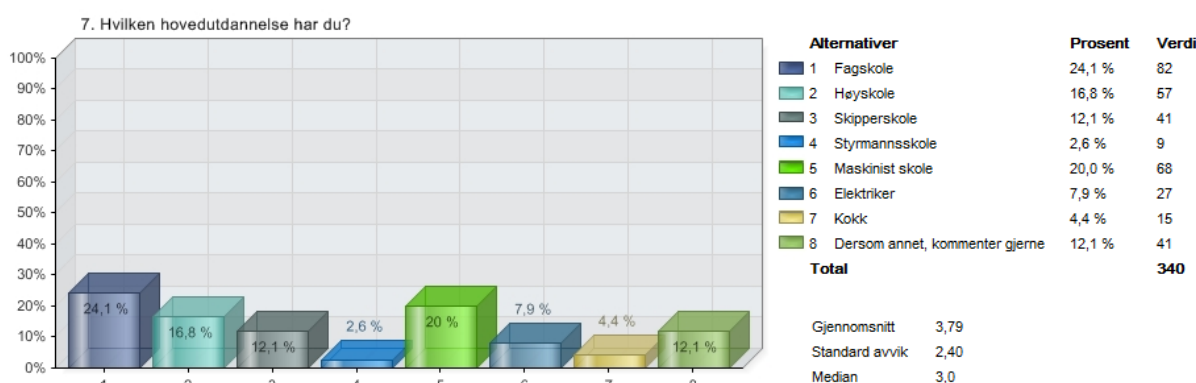
4.4.5 Stilling om bord

Det ble tidlig i oppgaven satt fokus på hvilken stilling respondenten hadde om bord. Vi ønsket å vite dette var for å se om det var ulike holdninger til emnet blant forskjellige stillinger om bord på skipene. Ville det være en annen holdning til det å gå i land på bro i forhold til maskin for eksempel. Dette spørsmålet ble stilt i startfasen av bacheloroppgaven.



4.4.6 Utdanning

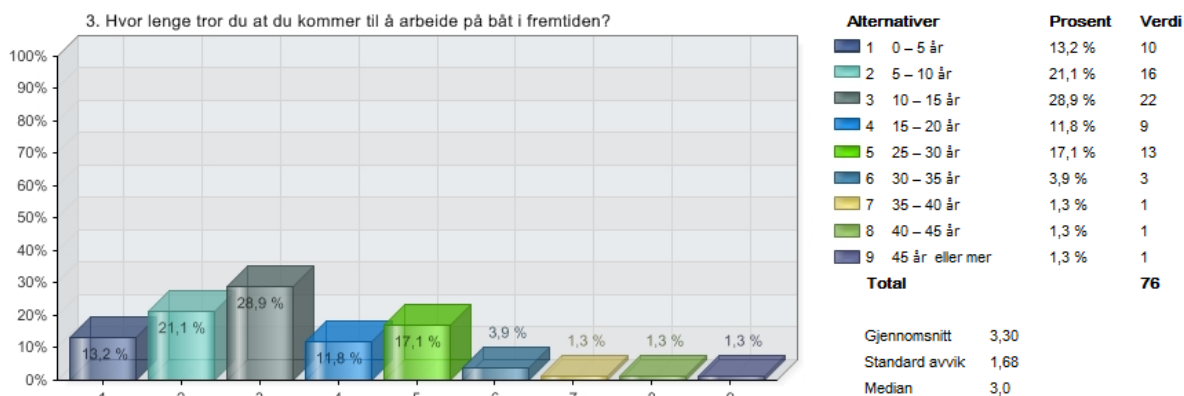
Det har i tidligere forskning vært bevist at personer som kommer fra en fagskoleutdanning seiler lengre enn personer som kommer fra en høyskoleutdanning (Mørch & Urrang, 2009). Ved å spørre om hvilken utdanning personen hadde, ville man i denne bacheloroppgaven enten få bekreftet tidligere forskning, eller komme med ny viten om emnet. Under viser fordelingen av utdanningen til de seilende. Fagskolen og maskinistiskolen er sterkest representert, etterfulgt av høyskolen.



4.4.7 Forventet seilingstid for fremtidige sjøfolk

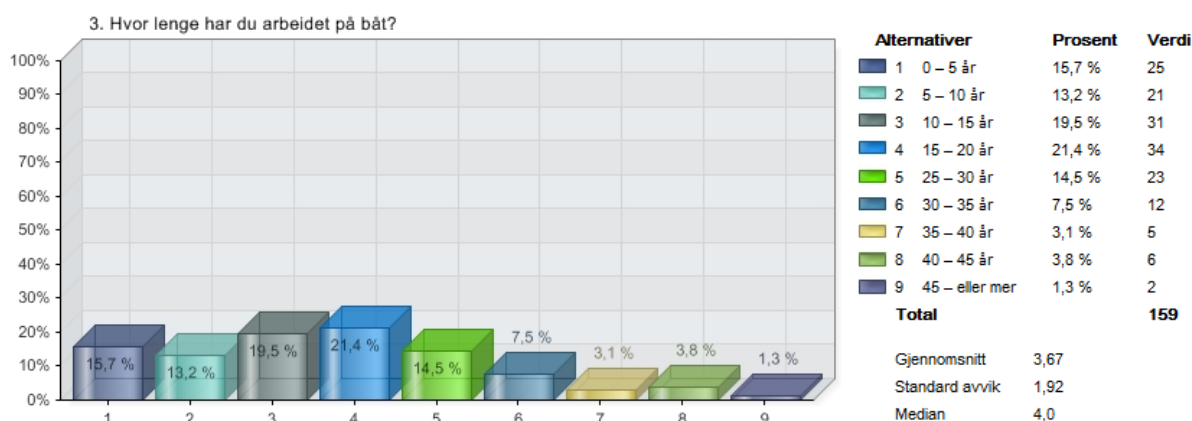
For å se på studentenes perspektiv om hvor lenge de trodde de ville seile i fremtiden ble nettopp dette spørsmålet stilt. Av 76 personer som svarte på dette spørsmålet ga de en

indikasjon på at de fleste trodde de kom til å seile i gjennomsnitt 13 år. Ytterst få personer sa at det kom til å seile over 35 år. Totalt sett tror 92 % av de spurte at de ikke kommer til å seile mer enn 30 år på sjøen.



4.4.8 Seilingstid for sjøfolkene som har gått i land

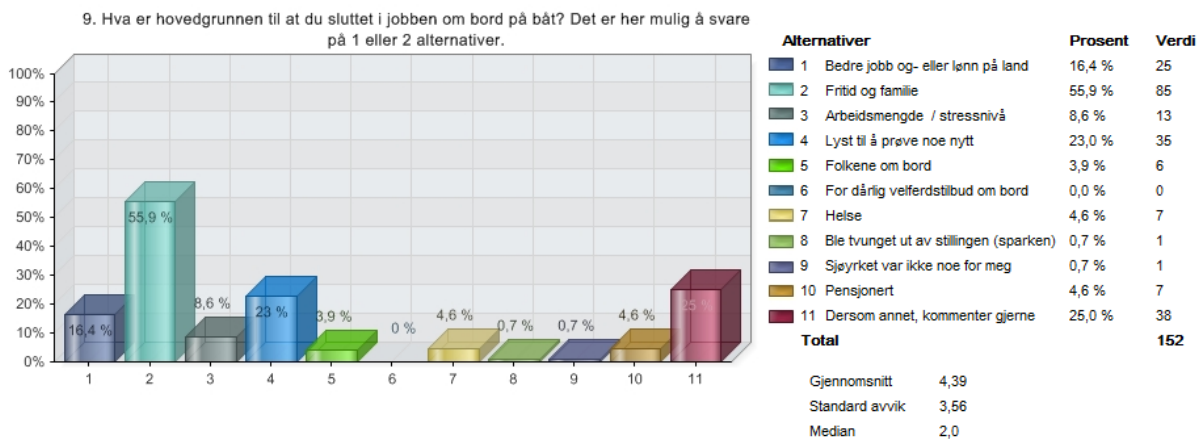
For å finne ut hvor lenge sjøfolk som har gått i land hadde seilt, ble de bedt om å oppgi dette. I gjennomsnitt seilte norske sjømenn i nesten 17 år før de valgte å gå i land. Det er verdt å få med seg de som valgte å gå i land etter bare fem år til sjøs er godt representert i statistikken. På den andre side av skalaen ser vi at det er i underkant av ni % av de spurte som har seilt over 35 år.



4.4.9 Årsak til å gå i land

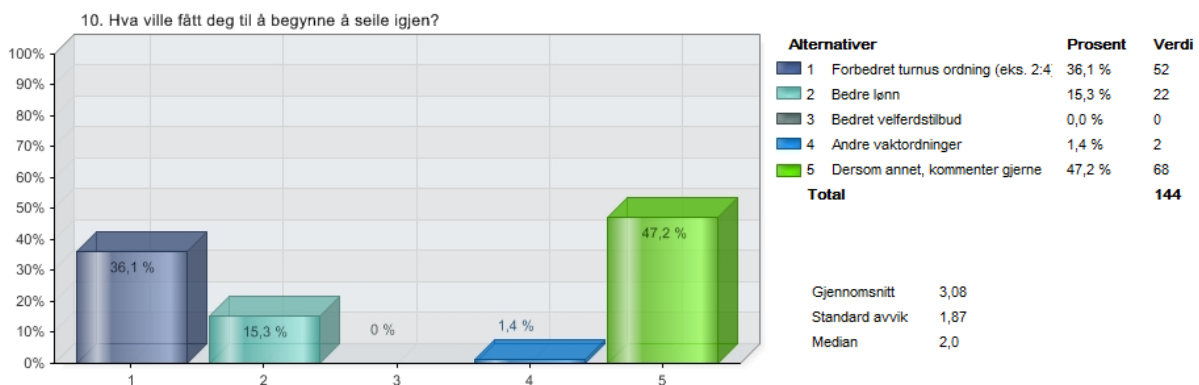
Fritid og familie står absolutt sterkest blant sjøfolk som har gått i land. Nesten 66 % av de spurte oppga dette som hovedårsak for å gå i land. Undersøkelsen har mange kommentarer fra sjøfolkene og største andelen av dem skriver utflagging som hovedårsak. Noen sier at de ga

seg fordi utenlandsk mannskap tok over, og som eneste nordmann fjernet det da en del av det sosiale livet om bord. *“Norsk kaptein, resten utlendinger. Slutt på sosialt samvær.”*



4.4.10 Tiltak som må til for å seile igjen

Det er mange delte meninger her. Mange har svart at de ønsker bedre turnus, men vektingen i denne undersøkelsen ligger i kommentarfeltet. Folk oppgir mange forskjellige grunner, men 27 personer har i kommentarfeltet svart at de aldri kommer til å seile igjen. Årsakene de oppgir er i hovedsak alder og helse, etterfulgt av ønske om bedre trivsel samt et helnorsk mannskap om bord.

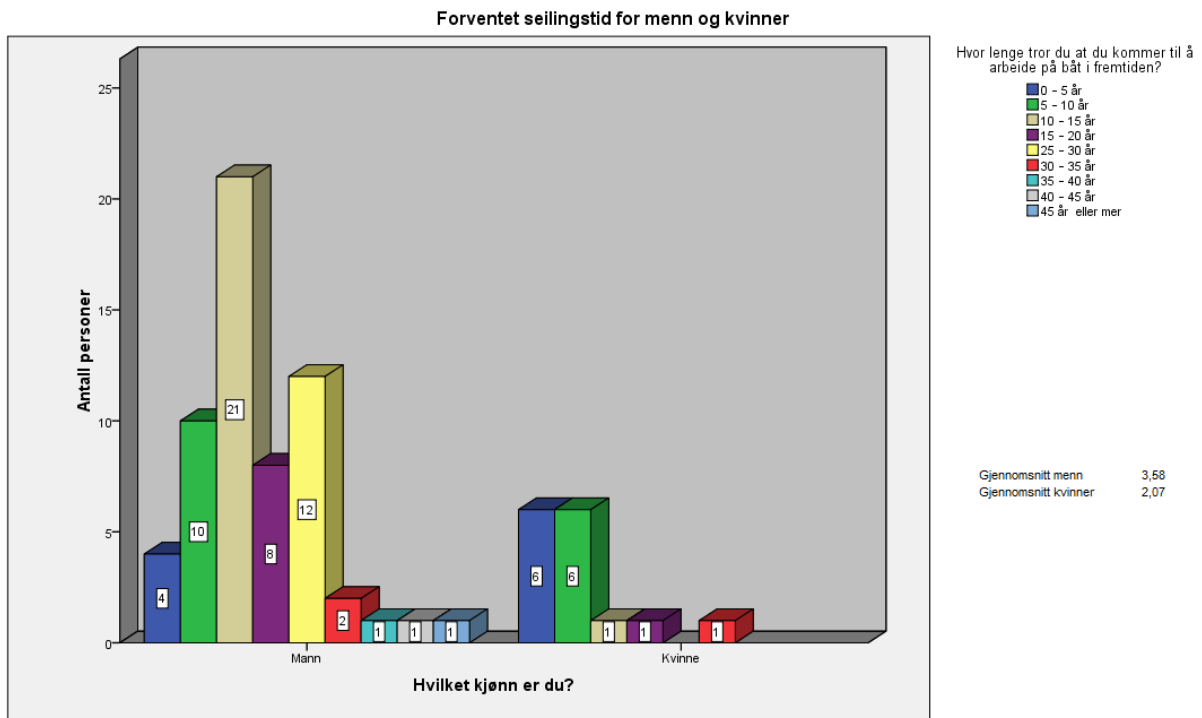


4.5 Krysstabulering

For å få en dypere forståelse av statistikken presenteres det her noen krysstabuleringer basert på spørsmålene fra undersøkelsen. Det blir lagt vekt på kjønnsforskjeller og aldersforskjeller blant de 3 forskjellige grupper sjøfolk. For å krysstabulere, ble det brukt et statistisk program som heter SPSS. I Questback er det mulig å overføre rådata fra undersøkelsen og sende de direkte inn i SPSS, hvor krysstabuleringer er mulig.

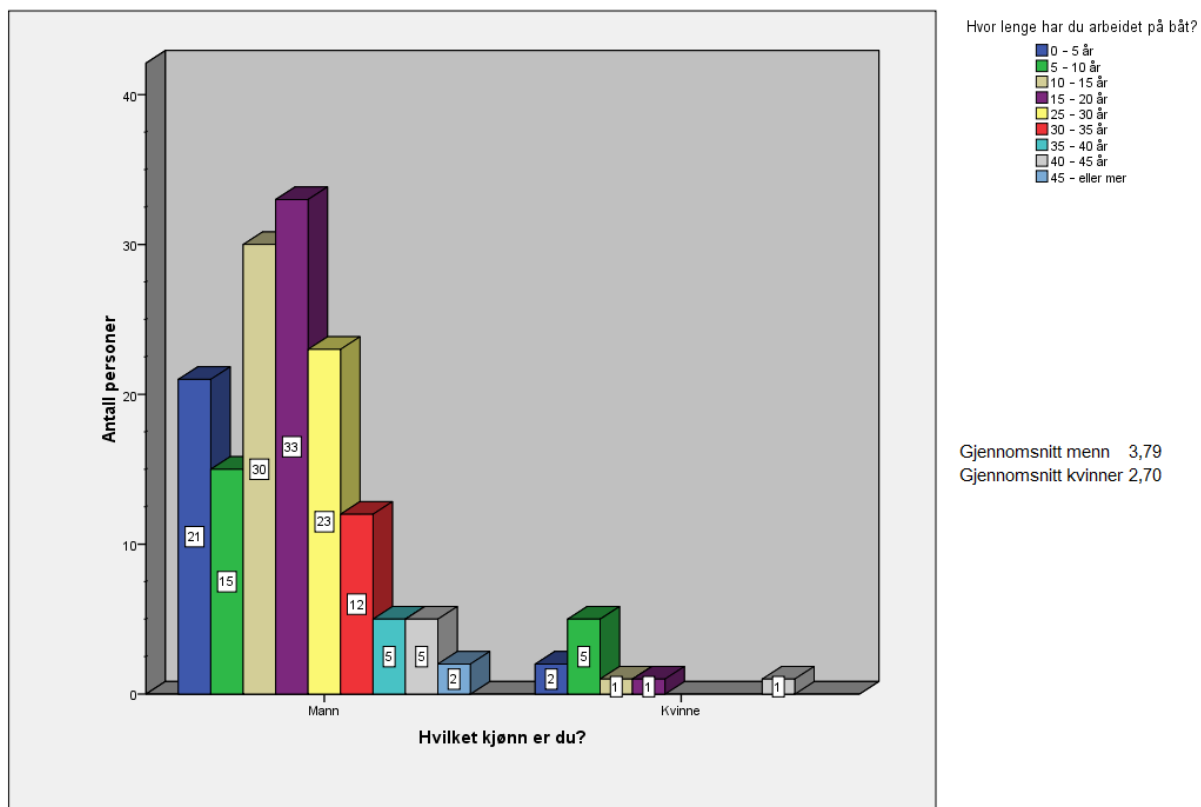
4.5.1 Seiletid for menn og kvinner

Studentene ble spurt om hvor lenge de trodde de kom til å seile i fremtiden. Allerede her ser en at menn selv regner med å seile i gjennomsnitt lengre enn kvinner. Der menn sier at de trodde de kom til å seile i gjennomsnitt 16 år, sier kvinner at de regner med å seile i seks år.



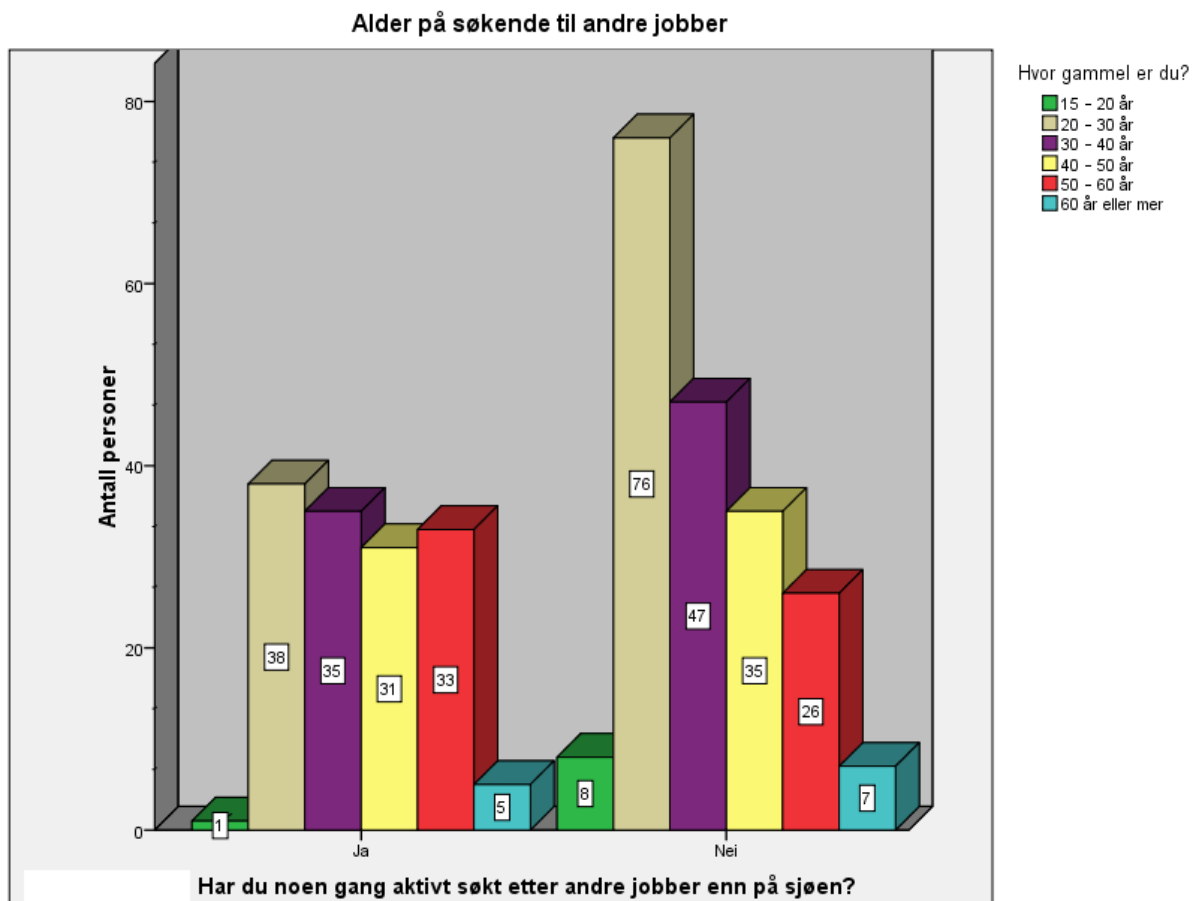
For å studere dette fenomenet nærmere ble det samme spørsmålet stilt til sjøfolk som har gått i land. Undersøkelsen ser på hvor lenge kvinner og menn seilte før de gikk i land. Der menn har seilt i gjennomsnitt 16 år, har kvinner seilt i gjennomsnitt 12 år. Dette resultatet for kvinner skyldes få kvinnelige respondenter, der i tillegg en person medvirker til å dra opp snittet. Ser en derimot på medianen finner man ut at kvinner for det meste seiler mellom fem og ti år. Denne statistikken blir det litt rettere å konkludere med. Det er verdt å legge merke til at mannlige studenters forventet seiletid stemmer nøyaktig overens med det sjøfolk som har gått i land har svart.

Seiletid mot kjønn



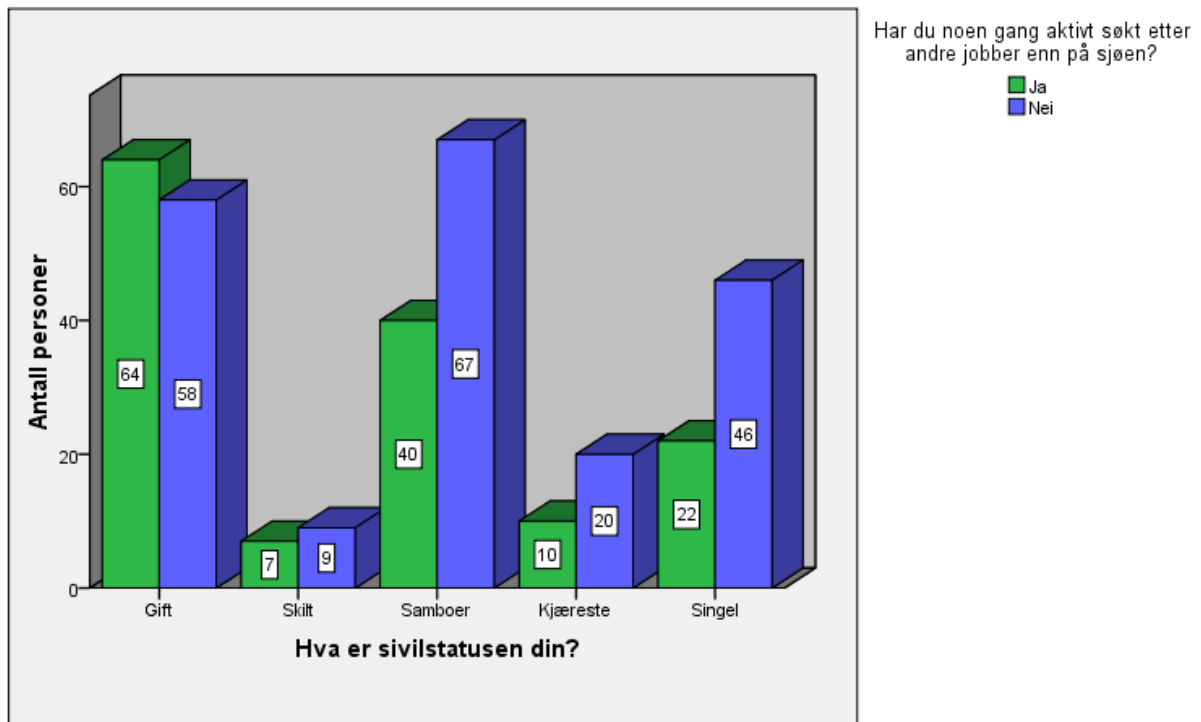
4.5.2 Alder på søkende til landbaserte jobber

For å finne ut når sjøfolk ønsker seg i land, kombineres alder mot spørsmålet om de har søkt aktivt på andre stillinger enn på båt. Her ser en at aldersgruppen 20 til 30 år er sterkest representert på både ja og nei siden. Årsaken til dette er at det er flest sjøfolk i denne aldersgruppen på sjøen og de gjør seg derfor mer synlig. (Se vedlegg 1 s 39). Uansett om antallet sjøfolk er høyest i denne kategorien må man se på forholdet mellom søkende og ikke. “Bare” 1 av 3 ønsker seg bort fra sjøen i tidligere nevnte aldersgruppe, mens i de andre aldersgruppene søker omtrent annenhver seilende til andre jobber.



For å utdype dette litt mer kan en se på sivilstatus blant de som ønsker seg i land. Her ser en at gifte personer er de som ønsker seg mest til land. Det har vært påpekt at familie og fritid er hovedårsak til at sjøfolk ønsker seg til land, og dette kan være med å underbygge denne forklaringen. Ser en på gjennomsnittsalderen til de som søker seg til land er den på 40 år. Dersom en forutsetter at dette for det meste gjelder menn, kan en sammenligne gjennomsnittlig alder for menn når de inngår giftemål, som er på 38 år. (Statistisk Sentralbyrå, 2009)

Sivilstatus mot søkende etter andre jobber



4.6 Intervjuer

Siden oppgaven fokuserer på den kvantitative metoden, er de kvalitative intervjuene med for å få et helhetlig bilde over situasjonen til dagens sjøfolk. Det ble utført totalt 6 dybdeintervjuer. Tre med sjøfolk som fortsatt seiler, to med sjøfolk som har gått i land og et med en fremtidig sjømann. Ut i fra dybdeintervjuene kan det konstateres at fritid og familie var den viktigste grunnen til at sjøfolk valgte eller ønsket å gå i land. En bedre turnusordning ble også trukket frem som det viktigste tiltaket som ville få sjøfolk til å seile lengre. Dybdeintervjuene bekrefter også tidligere forskning fra spørreskjemaundersøkelsene i forbindelse med denne bacheloroppgaven, og man kan se tydelige fellestrekk.

Fra dybdeintervjuene kom det frem at det var mye usikkerhet i markedet og blant sjøfolk. En person påpekte at oppdragsmengden i Nordsjøen var på vei ned. Dette kunne resultere i at flere redere kom til å satse på land som for eksempel Brasil som ny oppdragsgiver. De seilende og de som hadde gått i land mente begge at dette kom til å bli en ulempe. Årsaken til dette var den lange reiseavstanden, dette er reisetid som kom til å gå ut over friperioden til de seilende.

På spørsmålet om hvilke endringer rederiene burde gjøre for å få sjøfolkene til å seile lengre svarte 2. maskinist John Skille følgende: ” Sjøfolk i dag jobber for penger og fritid. Hvis noe skal gjøres for og forhindre at sjøfolk går i land eller trekkes mot riggvirksomhet, må turnusene ned og hyren opp. Greit og enkelt.” (Se vedlegg 5 – 10 s 90-100 for å se de komplette intervjuene)

4.7 Delkonklusjon

Gjennom en spørreskjemaanalyse ble det avdekket svar på problemstillingen. Det er tydelig fra resultatet av spørreskjemaene at sjøfolk i stor grad ønsker seg til riggbaserte eller landbaserte jobber. Årsaken er at de ønsker å kunne tilbringe mer tid sammen med familie eller å ha mer fritid. I krysstabuleringene gjort i ettertid ble de avdekket forskjeller på holdningene til de ulike kjønn og aldersgrupper. Dybdeintervjuene bekrefter mye av det som allerede er komt frem i spørreskjemaundersøkelsen. Statistisk kommer få sjøfolk til å seile mer enn 16 år før de velger seg enn annen karriere enn på båt.



Figur 7 - Matros om bord på Viking Athene. Foto: Kjetil Bakken

5 Avslutning

5.1 Drøfting

Hva er hovedårsaken til at Norske sjøfolk går i land, og hva får dem til å fortsette en karriere på båt? Det var dette spørsmålet vi ønsket svar på i forkant av denne bacheloroppgaven.

Vi hadde en hypotese om at dagens sjøfolk ikke seiler like lenge som for 50 år siden. I spørreskjemaundersøkelsen vår kom det frem at dette stemte godt, og at sjøfolk i dag seilte i gjennomsnitt 16 år før de gikk på land. Det ble påvist at 4 av 10 norske seilende har søkt aktivt på andre jobber enn på båt. Når vi spurte sjøfolkene om grunnen til dette, kom det frem at familie og fritid var hovedgrunnen til å gå på land tidligere. Vi mener dette har noe med samfunnet i dag å gjøre. For 50 år siden var det mannen som skulle forsørge familiene, mens kvinnene tok seg av barna og huset. Dersom mannen arbeidet som sjømann gikk det gjerne ett og to år før han kom hjem igjen. I dag derimot er det sjelden at kvinnen i huset ikke er i arbeid. Det har blitt et mye mer likestillingsverdig samfunn, og mannen i huset har en mer aktiv rolle i sin egen familie. Dette ser vi igjen i spørreundersøkelsen vår, hvor 64 % av sjøfolkene mener at familie og fritid er hovedårsaken til at sjøfolk går i land.

Vi ønsket også å avdekke eventuelle tiltak som kunne få norske sjøfolk til å seile lengre. Primært ønsket sjøfolk seg en annerledes turnusordning, og en 2/4-ordning blir ofte nevnt som en erstatning for deres nåværende ordning. På den ene siden ville dette tiltaket sannsynligvis føre til at norske sjøfolk seiler lengre, og frafallet i næringen vil da muligens minke. På den andre siden ville en 2/4-ordning føre til store økonomiske kostnader for rederiene. Rederier har allerede en høy utgiftspost med å lønne norske sjøfolk, samt å dekke reisekostnader til skipene. Rederiene vil også stå ovenfor en problematikk med å kunne ansette nok sjøfolk til å dekke ett ekstra skift på alle båtene. Hypotetisk sett dersom de 18 000 norske sjøfolkene skulle seile en 2/4-ordning, ville dette innebærer at den maritime næringen vil trenge 6 000 nye sjøfolk. Dette bare for å dekke det ekstra skiftet. I en allerede vanskelig rekrutteringssituasjon, vil dette være nærmest umulig å få til. Vi er ikke sikre på hvilken ordning som kunne være mest fordelaktig for begge parter, og mener at det er behov for videre forskning rundt idealturnusen.

Undersøkelsen vår viser at det er 6 av 10 norske sjøfolk som ikke har søkt etter andre jobber enn på båt. Når vi spurte de seilende sjøfolkene, kom det frem at 57 % var godt fornøyd med både turnusordningen og lønnsforholdene. Førtini % mente at de likte generelt å arbeide på båt. Dette kan komme som et resultat av at de som ikke søker aktivt på andre jobber, er mer motivert og fornøyd med vilkårene slik de er.

Når det gjelder kjønnsforskjeller på norske båter ser vi ut fra undersøkelsen at kvinner seiler gjennomsnittlig mindre enn menn. Dette kan være naturlig, særlig i form av svangerskap og det å stifte en familie. Kvinner er underrepresentert i undersøkelsen vår, men tidligere forskning bekrefter påstanden om at kvinner på grunn av familiesituasjonen seiler mindre (Berland, Jørgensen, & Sangolt, 2010).

Fremtidens sjøfolk svarer at de i gjennomsnitt bare kommer til å seile 13 år før de velger å gå i land eller gå til riggvirksomhet. Dette kan være et tegn på at dersom ikke en endring blir gjort, kan den gjennomsnittlige seiletiden blant norske sjøfolk bli ytterligere redusert i fremtiden.

5.2 Kritikk av oppgaven

Det ble brukt lang tid på selve utførelsen av spørreskjemaundersøkelsene. Selv om man brukte pre-test og fokusgrupper før undersøkelsen ble sendt ut, fant man senere ulike fallgruver.

Den første feilen som ble oppdaget i undersøkelsene var spørsmålene om alder. Det ble valgt å benytte seg av aldersgrupper istedenfor å benytte konkret alder som et svaralternativ. Dette gjorde at det ble vanskelig å finne gjennomsnittsalderen på respondentene, og man måtte regne seg frem til et omtrentlig gjennomsnitt ved bruk av interpolering.

På noen av spørsmålene ble det sagt at respondentene kunne svare på opptil to svaralternativer. I etterkant fant vi ut at dette gjorde det svært vanskelig å krysstabulere disse spørsmålene opp mot andre spørsmål i undersøkelsen.

På spørsmålet ”har du noen gang søkt aktivt på andre jobber enn på sjøen?” ble det i etterkant diskutert at det her var rom for mistolking. Spørsmålet burde vært mye mer konkret, og vi burde ha spesifisert om personene hadde søkt etter andre jobber de siste 12 månedene.

To av rederiene som hjalp til med å formidle undersøkelsene, valgte å sende undersøkelsene ut til skipene, og ikke direkte til de ansatte. Dette gjorde at man ikke fikk et eksakt tall på hvor mange som faktisk hadde sett undersøkelsen, og et nøyaktig frafall kunne ikke bli utregnet. I en ellers hektisk arbeidsdag kan en e-post også fort gå i glemmeboken. I og med at skip har turnusordning, var det ikke sikkert at skiftet som hadde fri fikk se undersøkelsen i hele tatt.

Det ble gjennomført få dybdeintervjuer. Hovedfokuset var på spørreskjemaundersøkelsen derfor ble dybdeintervjuer nedprioritert grunnet tidsrammen. Flere intervjuer kunne gitt oss et større innblikk i problemstillingen.

5.3 Konklusjon

Spørsmålet som ble stilt før oppgaven ble laget var ”Hva er hovedårsaken til at norske sjøfolk går i land, og hva får dem til å fortsette en karriere på båt?”.

Norske sjøfolk seiler ikke like lenge som før. Dagens sjømann seiler i gjennomsnitt 16 år før han går til enten riggbasert eller landbaserte jobber. Femtini % av sjøfolkene som svarte på undersøkelsen vår, mente at fritid og familie var hovedårsaken til at norske sjøfolk ikke seiler like lenge i dag som før. Interessen for å gå i land er så høy at 4 av 10 norske sjøfolk har søkt aktivt på andre stillinger enn på båt.

Hele 69 % av sjøfolk som fortsatt seiler mener en forbedret turnus er det som skal til for å få dem til å seile lengre. Årsaken til dette er som nevnt tidligere økt fritid, og en forbedret turnusordning ville sannsynligvis løst dette problemet. Vi tar ikke en vurdering for den beste turnusen, men blant sjøfolk blir 2/4 ordning nevnt som mest attraktiv.

Vi antyder at en mer attraktiv turnusordning ville fått norske sjøfolk til å seile lengre. Det bør derfor forskes mer på hvilken ordning som er tilfredsstillende for både sjøfolk og rederier.

6 Litteraturliste

- Aamodt-Hansen, I. (2008, April 22). *VG nett. Dine penger*. Hentet Februar 22, 2011 fra <http://www.vg.no/dinepenger/artikkel.php?artid=519239>
- Berland, R., Jørgensen, C. N., & Sangolt, S. (2010). *Kvinnlige Styrmenn*. Hentet April 17, 2011 fra http://brage.bibsys.no/hsh/bitstream/URN:NBN:no-bibsys_brage_13022/1/Kvinnelige%20styrmenn%20-%202010%20-%20Reidun%20Berland%20Camilla%20Nj%C3%B8s%20J%C3%B8rgensen%20%20Sarah%20Sangolt.pdf
- Boolsen, M. W. (2008). *Spørgeskemaundersøgelser. fra konstruktion af spørgsmål til analyse af svarene*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Brandt, E. (2008). *En utdanning du kommer langt med'' – maritim utdanning i videregående skoler, fagskoler og høyskoler*. Hentet Februar 24, 2011 fra <http://www.nifustep.no/Norway/Publications/2008/NIFU%20STEP%20Rapport%2018-2008.pdf>
- Halvorsen, T. (2007). *Vi seiler for velstand og lykke. Norsk sjømannsforbunds historie, bind II*. Oslo: Pax Forlag.
- Holme, I. M., & Solvang, B. K. (1996). *Metodevalg og metodebruk*. Kristiansand: Tano AS.
- Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode 2. utgave*. Kristiansand: Høyskoleforlaget AS - Norwegian Academic press.
- Kambe, A., Harberg, S., Warloe, H., & Dahl, T. (2011, Februar 24). *Styrket maritim utdanning i Norge*. Hentet April 27, 2011 fra <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Representantforslag/2010-2011/dok8-201011-104/>
- Kunnskapsdepartementet. (2007, Desember 12). *Endringer i forskrift 10. oktober 2005 om opptak til universiteter og høyskoler*. Hentet Februar 22, 2011 fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/kd/dok/rundskriv/2007/rundskriv-f-19-07-endringer-i-opptaksfor.html?id=495567>

- Maritimt Forum. (2009). *Norsk maritim verdiskaping 2009*. Hentet April 7, 2011 fra <http://www.menon.no/filestore/Maritimverdiskaping2000-2009endeligrapport.pdf>
- Mørch, A. W., & Urrang, M. (2009, |). *Fører dagens maritime utdannelse i Rogaland til en seilende karriere?* Hentet Januar 28, 2011 fra http://brage.bibsys.no/hsh/handle/URN:NBN:no-bibsys_brage_9430
- Norges Rederiforbund. (2009). *Priser for beste bacheloroppgaver*. Hentet April 12, 2011 fra http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=6041&AID=5926&TEMPORARY_TEMPLATE=79
- Olje- og energidepartementet. (2010, November). *Norsk oljehistorie på 5 minutter*. Hentet April 6, 2011 fra http://www.regjeringen.no/nb/dep/oed/tema/olje_og_gass/norsk-oljehistorie-pa-5-minutter.html?id=440538
- Prang, R. (2009, Mars 8). *Skip i opplag langs svenskekysten*. Hentet April 15, 2011 fra <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostfold/1.6514316>
- Prangerød, J. (2011, mars 15). Bacheloroppgave ved HSH. (K. Bakken, & Ø. Andersen, Intervjuere)
- Rognsaa, A. (2003). *Prosjektoppgaven. Krav til utforming*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Statistisk Sentralbyrå. (2009). *Gjennomsnittsalder ved giftemål*. Hentet April 12, 2011 fra <http://www.ssb.no/aarbok/tab/tab-097.html>
- Statistisk Sentralbyrå. (2008). *Norskregistrert handelsflåte*. Hentet April 6, 2011 fra <http://www.ssb.no/aarbok/tab/tab-433.html>
- Statistisk Sentralbyrå. (2008). *Samferdsel og reiseliv*. Hentet Januar 18, 2011 fra <http://www.ssb.no/histstat/hs1968.pdf>
- Trædal, L. (2006). *Sjøfolk til havs og til havn*. Norge og norden: Aschehoug - forlag.

7 Begrepsforklaringer

Ord	Forklaring
Baug	Den fremste delen av et skip.
FPSO	Floating Production Storage and Offloading. Et flytende tankskip som blir brukt i petroleumsvirksomhet for å prosessere eller lagre petroleum.
HSH	Høgskolen Stord/Haugesund
Konstruksjonsfartøy	Avanserte fartøy som utfører subsea operasjoner. Multifunksjonsfartøy.
NIFU STEP	Norsk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning
Seismikk	Innsamling og analyser av data for å kartlegge mulige petroleumressurser.
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
Standbyfartøy	Fartøy som supplerer plattformer med utstyr, mat, vann og annet. Båtene kan også ligge standby for plattformen som et lagerskip.

8 Vedlegg

<u>Vedlegg 1 – Spørreskjema for sjøfolk som fortsatt seiler</u>	39
<u>Vedlegg 2 – Spørreskjema for fremtidens sjøfolk</u>	57
<u>Vedlegg 3 – Spørreskjema for sjøfolk som har gått i land</u>	70
<u>Vedlegg 4 – Korrespondanse med Jørn Prangerød ved Maritimt Forum</u>	88
<u>Vedlegg 5 – Intervju med seilende person fra Solstad</u>	90
<u>Vedlegg 6 - Intervju med 1. Maskinist Jon Losnedal ved Boskalis Offshore</u>	92
<u>Vedlegg 7 - Intervju med Thomas Wiig ved sjøfartsdirektoratet</u>	94
<u>Vedlegg 8 - Intervju med 2.maskinist John Skille ved Eidesvik</u>	96
<u>Vedlegg 9 – Intervju med Ståle Dyngeland ved sjøfartsdirektoratet</u>	98
<u>Vedlegg 10 – Intervju med Erlend H Vågenes, elev ved HSH</u>	100

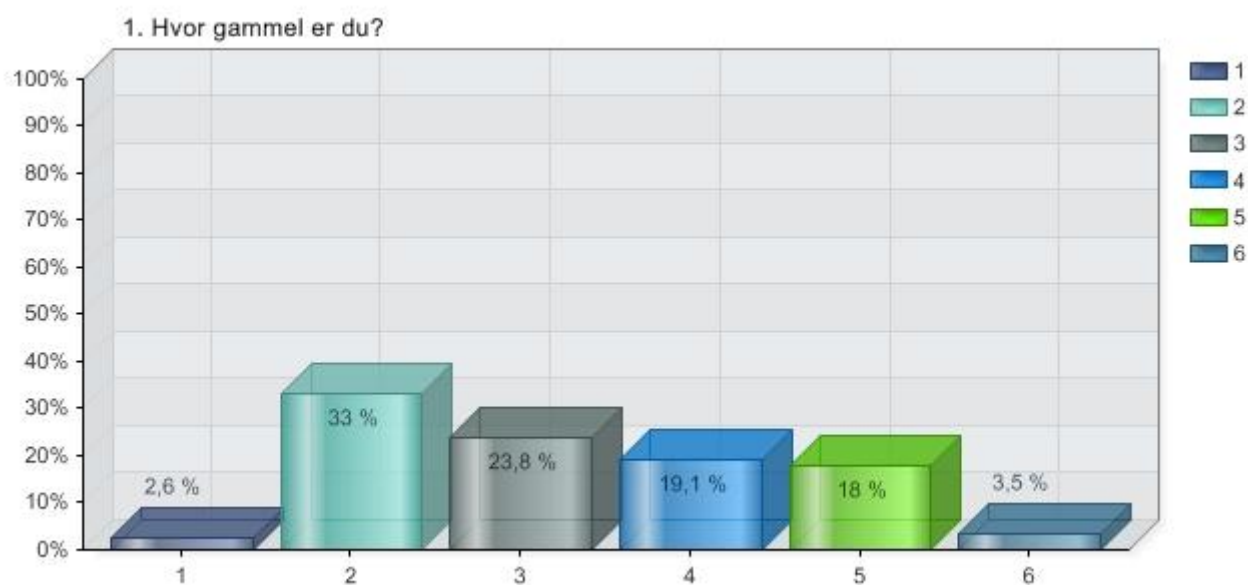
8.1 Vedlegg 1 – Spørreskjema for sjøfolk som fortsatt seiler

Spørreskjemaundersøkelse for sjøfolk som fortsatt seiler

Publisert fra 15.02.2011 til 01.04.2011

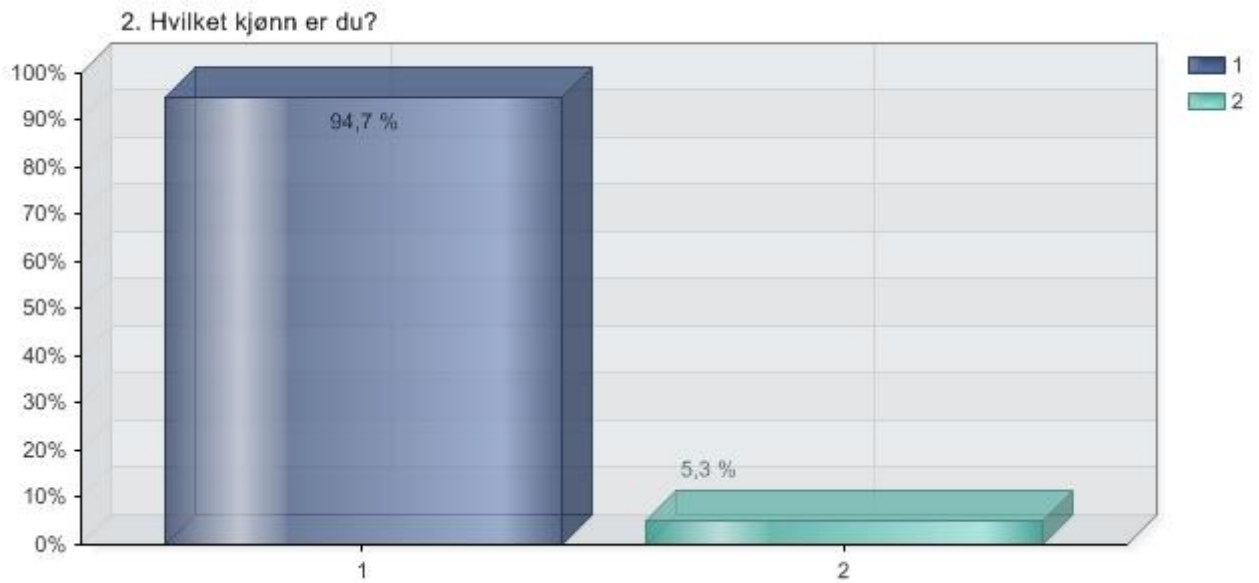
346 respondenter (1 unike)

1. Hvor gammel er du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 15 – 20 år	2,6 %	9
2 20 – 30 år	33,0 %	114
3 30 – 40 år	23,8 %	82
4 40 – 50 år	19,1 %	66
5 50 – 60 år	18,0 %	62
6 60 år eller mer	3,5 %	12
Total		345
Gjennomsnitt		3,27
Standard avvik		1,26
Median		3,0

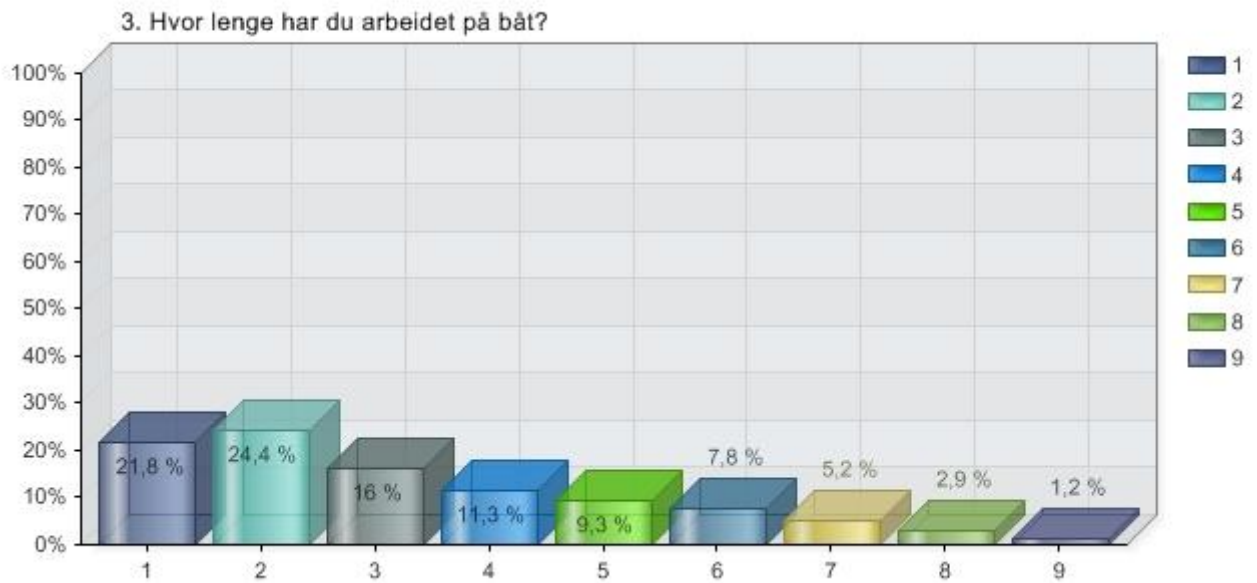
2. Hvilket kjønn er du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Mann	94,7 %	322
2 Kvinne	5,3 %	18
Total		340

Gjennomsnitt		1,05
Standard avvik		0,22
Median		1,0

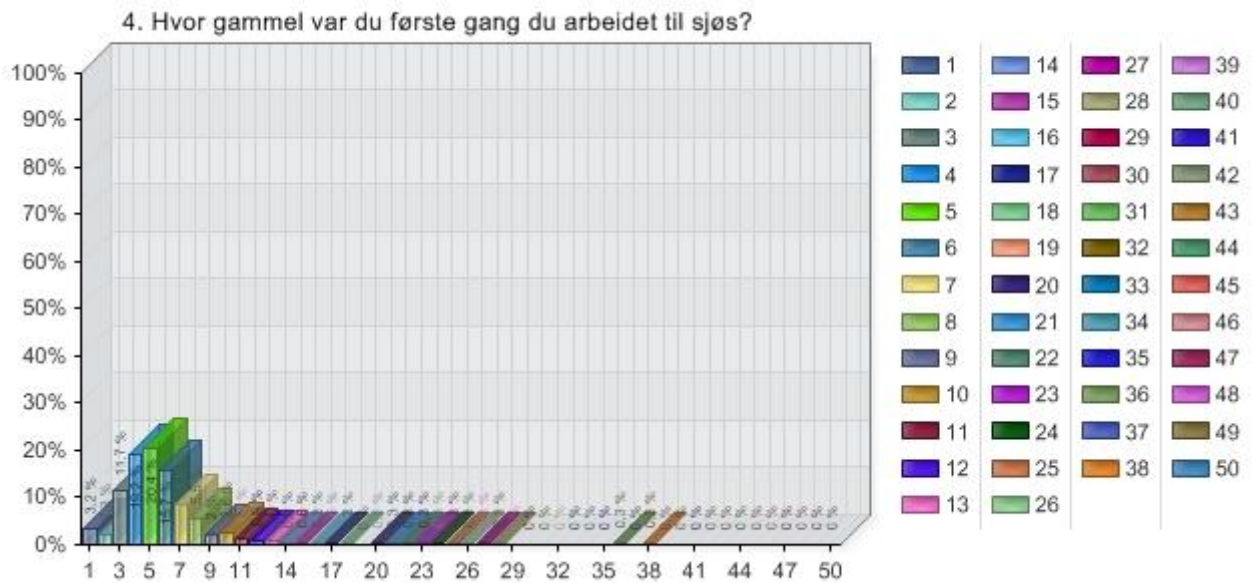
3. Hvor lenge har du arbeidet på båt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 0 – 5 år	21,8 %	75
2 5 – 10 år	24,4 %	84
3 10 – 15 år	16,0 %	55
4 15 – 20 år	11,3 %	39
5 25 – 30 år	9,3 %	32
6 30 – 35 år	7,8 %	27
7 35 – 40 år	5,2 %	18
8 40 – 45 år	2,9 %	10
9 45 år eller mer	1,2 %	4
Total		344

Gjennomsnitt	3,28
Standard avvik	2,05
Median	3,0

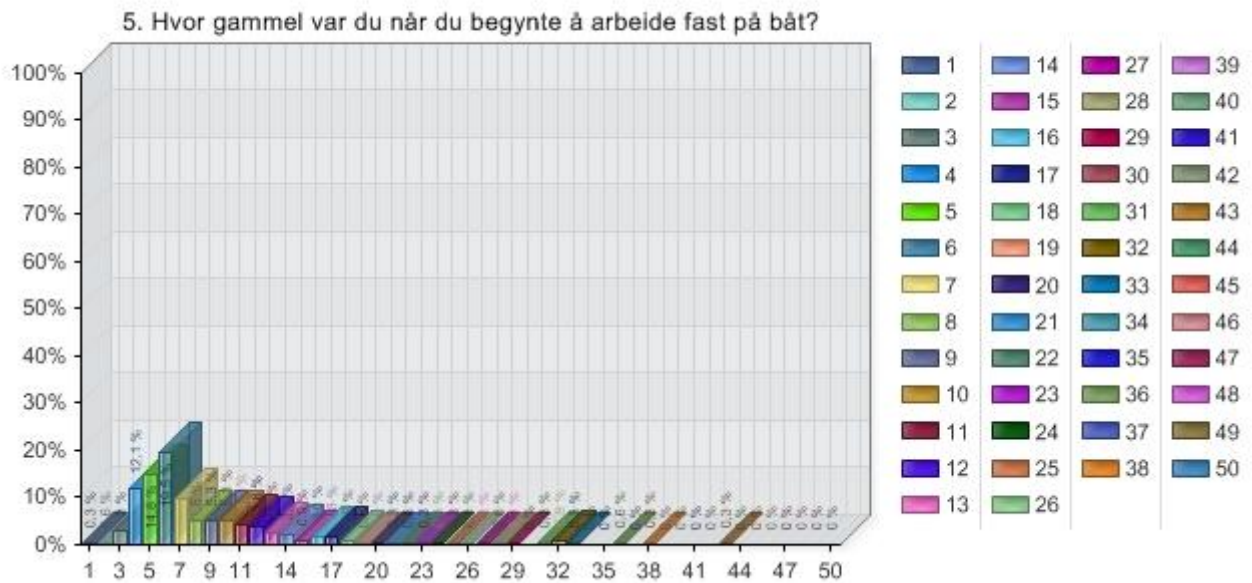
4. Hvor gammel var du første gang du arbejdet til sjøs?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 13	3,2 %	11
2 14	2,3 %	8
3 15	11,7 %	40
4 16	19,2 %	66
5 17	20,4 %	70
6 18	15,7 %	54
7 19	8,5 %	29
8 20	5,5 %	19
9 21	2,0 %	7
10 22	2,6 %	9
11 23	1,2 %	4
12 24	0,9 %	3
13 25	0,9 %	3
14 26	0,6 %	2
15 27	0,6 %	2
16 28	0,3 %	1
17 29	0,6 %	2
18 30	0,3 %	1
19 31	0,0 %	0
20 32	0,6 %	2
21 33	0,3 %	1
22 34	0,3 %	1
23 35	0,3 %	1
24 36	0,3 %	1
25 37	0,3 %	1
26 38	0,3 %	1

27 39	0,3 %	1
28 40	0,3 %	1
29 41	0,0 %	0
30 42	0,0 %	0
31 43	0,0 %	0
32 44	0,0 %	0
33 45	0,0 %	0
34 46	0,0 %	0
35 47	0,0 %	0
36 48	0,3 %	1
37 49	0,0 %	0
38 50	0,3 %	1
39 51	0,0 %	0
40 52	0,0 %	0
41 53	0,0 %	0
42 54	0,0 %	0
43 55	0,0 %	0
44 56	0,0 %	0
45 57	0,0 %	0
46 58	0,0 %	0
47 59	0,0 %	0
48 60	0,0 %	0
49 61	0,0 %	0
50 62	0,0 %	0
Total		343
Gjennomsnitt		6,26
Standard avvik		4,71
Median		5,0

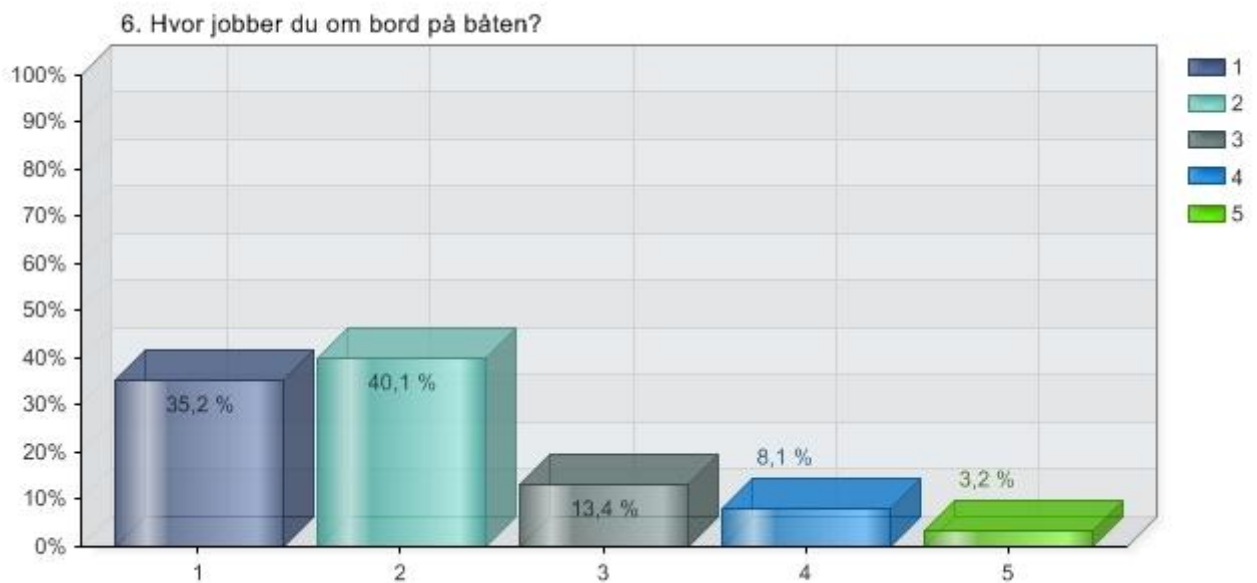
5. Hvor gammel var du når du begynte å arbeide fast på båt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 13	0,3 %	1
2 14	0,6 %	2
3 15	3,0 %	10
4 16	12,1 %	41
5 17	14,8 %	50
6 18	19,5 %	66
7 19	9,8 %	33
8 20	5,0 %	17
9 21	5,3 %	18
10 22	5,3 %	18
11 23	4,1 %	14
12 24	3,8 %	13
13 25	2,4 %	8
14 26	2,1 %	7
15 27	0,9 %	3
16 28	1,5 %	5
17 29	1,8 %	6
18 30	0,9 %	3
19 31	0,3 %	1
20 32	0,6 %	2
21 33	0,3 %	1
22 34	0,6 %	2
23 35	0,3 %	1
24 36	0,3 %	1
25 37	0,3 %	1
26 38	0,3 %	1

27 39	0,3 %	1
28 40	0,6 %	2
29 41	0,3 %	1
30 42	0,0 %	0
31 43	0,3 %	1
32 44	0,9 %	3
33 45	0,3 %	1
34 46	0,0 %	0
35 47	0,0 %	0
36 48	0,6 %	2
37 49	0,0 %	0
38 50	0,3 %	1
39 51	0,0 %	0
40 52	0,0 %	0
41 53	0,0 %	0
42 54	0,0 %	0
43 55	0,3 %	1
44 56	0,0 %	0
45 57	0,0 %	0
46 58	0,0 %	0
47 59	0,0 %	0
48 60	0,0 %	0
49 61	0,0 %	0
50 62	0,0 %	0
Total		338
Gjennomsnitt		8,86
Standard avvik		6,41
Median		6,0

6. Hvor jobber du om bord på båten?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Bro	35,2 %	121
2 Maskin	40,1 %	138
3 Dekk	13,4 %	46
4 Bysse	8,1 %	28
5 Dersom annet, kommenter gjerne	3,2 %	11
Total		344

Gjennomsnitt		2,04
Standard avvik		1,05
Median		2,0

Elektriker

elektriker

Overalt

Bro/Dekk er styrmanns plass

Matroslæring. Skal utdanne meg til styrmann.

Elektriker over hele båten

Elektriker

Kaptein. Hele båten er mitt ansvar

forpleining

Elektriker, så jobber litt over alt

Som trikker er enn over alt.

7. Hvilken hovedutdanning har du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Fagskole	24,1 %	82
2 Høyskole	16,8 %	57
3 Skipperskole	12,1 %	41
4 Styrmannsskole	2,6 %	9
5 Maskinist skole	20,0 %	68
6 Elektriker	7,9 %	27
7 Kokk	4,4 %	15
8 Dersom annet, kommenter gjerne	12,1 %	41
Total		340

Gjennomsnitt		3,79
Standard avvik		2,40
Median		3,0

Lærling

Kokk og Stuertskole

Kalmar maritime academy

vgs

kokk og stuertskole

Sjøfarts fag

Ingen

Går på Fagskolen i Ålesund, nautisk linje

Stuert

Stuert skole

vg2 maritimefag

Grunn skole

Vg1 Elektro, Vg2 Maritime fag Vg3 Lærling

har både skipperskolen, geolog og lærerutdann.

9 årig

Har kun praksis erfaring. Begynte som fisker og deretter gikk videre til offshore som matros.

Hoppa av etter 25år som lærer. Jeg har utdannelse frå UiB.

Møbelmester

Matros

Fagbrev matros, og fagbrev elverksmontør gr A

Matros.

ingen

Maritime fag VG2, fordypning som motormann.

Master Mariner Chalmers Sweden

Grunnskolen + ikke fullført yrkesskole, skolelei...

ingen

Lærling maskin

VK 3

ingen spesiell utdannelse, men masse erfaring innen hotellbransjen

Kokk og Stuertskole

Stuertskole og Maritim Høyskole

Kokk og Stuertskole

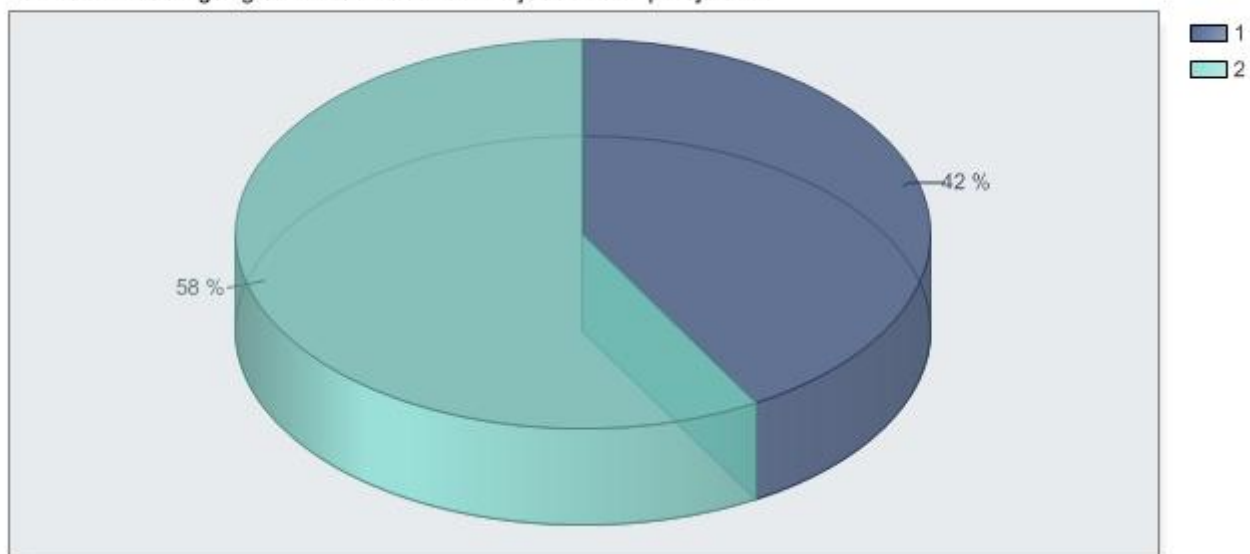
Fagbrev Matros + Kranførerutdanning G5

Grunnskole - Skoleskip

Forpleiningsjef/Stuertskole

8. Har du noen gang aktivt søkt etter andre jobber enn på sjøen?

8. Har du noen gang aktivt søkt etter andre jobber enn på sjøen?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	41,7 %	143
2 Nei	58,3 %	200
Total		343

Gjennomsnitt		1,58
Standard avvik		0,49
Median		2,0

9. Hvis du har søkt aktivt eller vurdert jobb på land, hva er hovedårsakene til dette? Det er her mulig å svare på 1 eller 2 alternativer.



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Bedre jobb og lønn på land	12,2 %	23
2 Fritid og familie	64,4 %	121
3 Arbeidsmengde / stressnivå	10,1 %	19
4 Lyst til å prøve noe nytt	35,1 %	66
5 Folkene om bord	0,5 %	1
6 For dårlig velferdstilbud om bord	2,7 %	5
7 Helse	4,3 %	8
8 Lei av turnus ordninger	6,9 %	13
9 Blir tvunget ut av stillingen (sparken)	1,6 %	3
10 Sjøyrket er ikke noe for meg	0,0 %	0
11 Dersom annet, kommenter gjerne	18,6 %	35
Total		188

Gjennomsnitt	4,06
Standard avvik	3,09
Median	3,0

Kona fikk MS

Jobbing på fritid

Såg dårlig ut for fremtiden til norske sjøfolk på midten av 80-tallet, jobbet derfor på land en 3 års periode.

Lei av å bare gå nattvakt.

Svært mange sjøfolk som søker på rigg. Dette er ikke på land, men heller ikke maritimt som på båt.

dette var før jeg startet på sjøen

lang reise (utenlands)

2/4 ordning

Bedre jobb, bedre "goder", bedre lønn og bedre friordninger
bedre turnus 2:4
bedre turnus
søkte lærejobb innen automasjon før jeg begynte på maritim utdanning
søker offshore 2-4 ordning for mer fritid
ventet barn nr. 1 av 3. Ble i land 16 av siste 40 år
Måtte på land p.g. av utlansk mannskap
Gjorde dette før jeg tok utdanning til den jobben jeg har i dag.
Har det kjempefint her på havet :)
Forskjell i turns for sjøfolk og rigg
Er blitt tilbudt jobb på land, og har prøvd dette i ca.10 år
Har annen maritim universitetsutdanning fra England beregnet på landbaserte stillinger. Jobber nå på sjøen for å få mer
"hands on
experience".
erstattet av utenlansk mannskap
grunnet manglende utdanning
på plattform
Var ikke ledige stillinger til sjøs når jeg skulle ha ny jobb.
Fruen var Gravid med nr 2,Fikk jobben, Sluttet dagen etter, en uke etter var jeg på sjøen igjen.
Livsstil og dårlige vaner som følge av rotasjons arbeidet. My fri og lite struktur, så mye arbeid og mye struktur. Da er det fort å
legge
seg til dårlige vaner.
Krav til verksted tid for å løse Maskinist sertifikat
Utflagginga på 1980 tallrt
etter læretid som matros i forsvaret hadde jeg ikke erfaring fra supply og derfor måtte søke på land for å ha inntekt. Men søkte
aktivt
på sjøen samtidig
Deltidsjobb på land, for å komme meg litt ut av huset, for å luften meg litt.
Jeg jobbet på land i 17 år før jeg begynte på båt.
Trangen til å jobbe i eget firma
Jobber på ein gamelskraphau av ein båt så alt e bedre en denne

10. Hvis du ikke aktivt har søkt etter jobb på land, hva er hovedårsakene til dette? Det er her mulig å svare på 1 eller 2 alternativer



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Turnus ordningen	56,5 %	134
2 Lønnsforhold	33,8 %	80
3 Dårlig jobb mulighet på land	5,5 %	13
4 Miljøet om bord	11,4 %	27
5 Utfordrende og variert arbeidsdag	19,0 %	45
6 Familietradisjon	2,1 %	5
7 Annerledes arbeidsform	4,6 %	11
8 Liker generelt å arbeide på sjøen	48,5 %	115
9 Dersom annet, kommenter gjerne	4,2 %	10
Total		237

Gjennomsnitt	4,05
Standard avvik	2,94
Median	3,0

Hovedårsak: lønn of fritid

Gir meg mulighet til å være tilstede 100% for fam. i friperiode.

Turnus burde vært bedre

Lange friperioder hjemme

for gammel da jeg begynte å seile

Litt tidlig i karrierer å gå på land, men det kommer etterhvert.

Vekk fra mas og tjas på land

Vil ha sertifikat før jeg vurderer å søke jobb på land.

Det er det eneste jeg vil gjøre

11. Hva mener du er den viktigste endringen som må til for å få sjøfolk til å seile lengre?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Forbedret turnus ordning (eks. 2:4)	69,1 %	235
2 Bedre lønn	20,6 %	70
3 Bedret velferdstilbud	2,1 %	7
4 Andre vaktordninger	1,5 %	5
5 Dersom annet, kommenter gjerne	6,8 %	23
Total		340

Gjennomsnitt	1,56
Standard avvik	1,09
Median	1,0

Vi har det bra.

Bedre lønn og bedre velferdstilbud

Tror det er flere faktorer som spiller inn så det blir vanskelig å hake ut kun ett alternativ. Sansynligvis en kombinasjon av mange ting,

bl.a det som dere lister opp.

Kombinasjon av lønn og bedre friordning. Fritid er gull verdt.

Bedre karrieremuligheter. Nå som utflaggingen foregår for fullt så forsvinner også en mengde stillinger ut av norge og karrieremuligheter for sjøfolk minker. Behovet for sjøfolk og holdningen ovenfor sjøfolk er dalende.

Verdigheten av det å være sjømann.

Mer fleksibel hjemmetid

Skal mann jobbe lengre er det trivsel og helse som er viktig for at mann skal fortsette

Arbeidsvilkår som kan sammenlignes med andre arbeidsgrupper.

Høyere bemanning av underordnet mannskap

turnus, 4 : 6, bedre lønn, få overtid før timene en jobbe så man slippe å jobbe gratis pga under bemanning fra rederi

Sikrere arbeidsplass (ingen utflagging)

Sjømannsyrket har generelt forandret seg svært mye de siste 30-20 årene. Og er også i stadig forandring. Livet utenom jobben som

man gjør ombord begrenser seg ofte til treninh, film og søvn før det er i gang med ny vakt.. Det er dette som bør/må forandres..

la oss jobbe til vi er 67? Jeg slutter ikke frivillig!

Synes personlig det er veldig bra arbeidsforhold til sjøs

Arbeidsmiljøloven

Ikke bli utbyttet med fillipinere. De godtar dårligere forhold og mindre lønn.

Tatt bedre vare på ifb med inn og utreise

De må vite at det er trykt, og sikkert. Det vil si at det ikke skal være noe snakk om utflagging

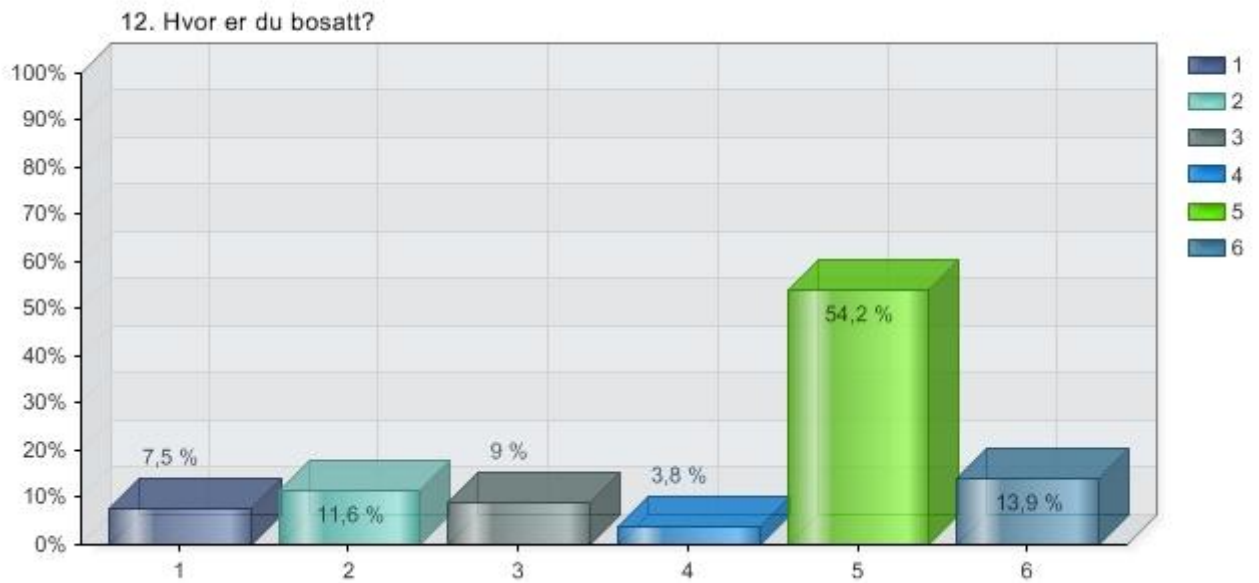
Forbedret turnus ordning (eks. 3:6)

mer pensjoen

Få orden på pensjonsrettighetene.

turnus kombinert med bedre lønn

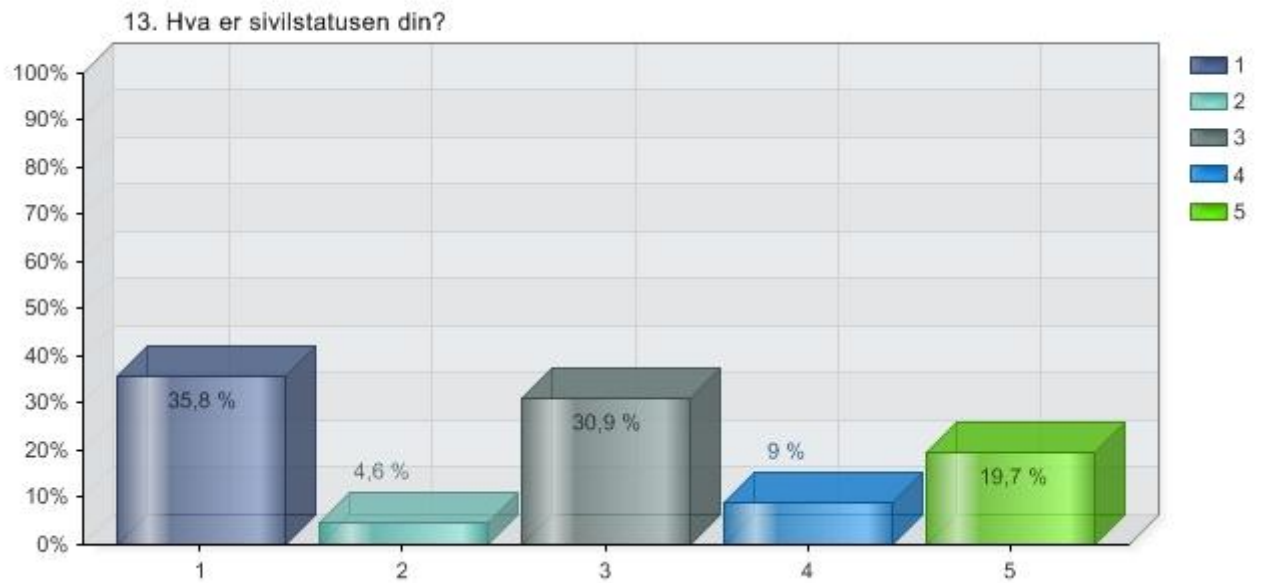
12. Hvor er du bosatt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nord - Norge	7,5 %	26
2 Midt - Norge	11,6 %	40
3 Øst - Norge	9,0 %	31
4 Sør - Norge	3,8 %	13
5 Vest - Norge	54,2 %	187
6 Utlandet	13,9 %	48
Total		345

Gjennomsnitt		4,27
Standard avvik		1,50
Median		5,0

13. Hva er sivilstatusen din?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Gift	35,8 %	124
2 Skilt	4,6 %	16
3 Samboer	30,9 %	107
4 Kjæreste	9,0 %	31
5 Singel	19,7 %	68
Total		346

Gjennomsnitt		2,72
Standard avvik		1,51
Median		3,0

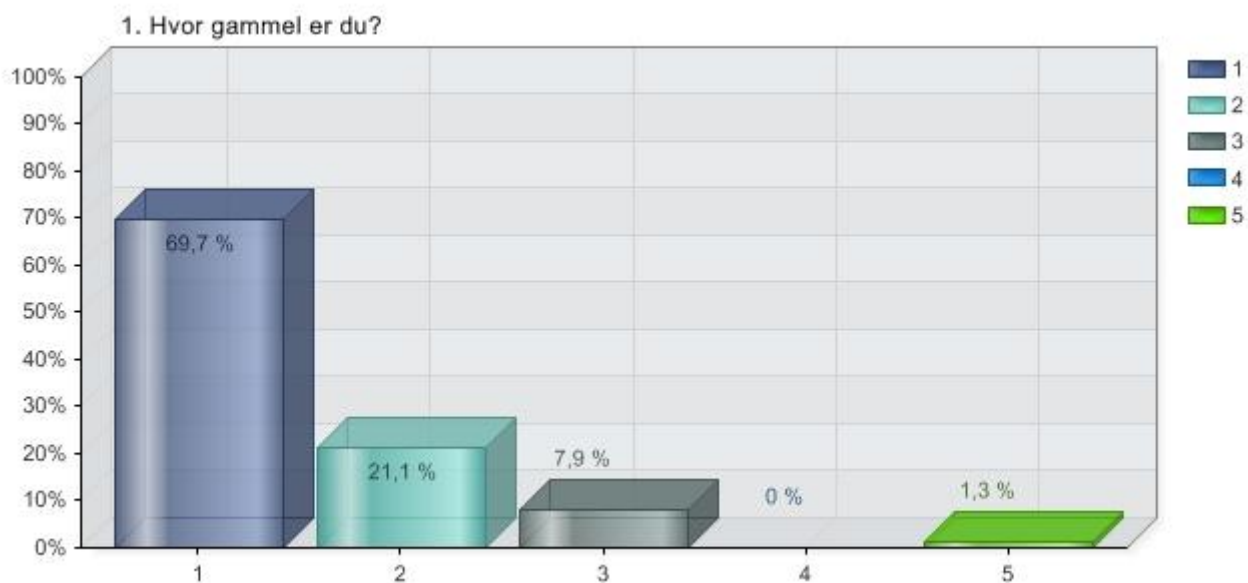
8.2 Vedlegg 2 – Spørreskjema for fremtidens sjøfolk

Spørreskjemaundersøkelse for fremtidens sjøfolk

Publisert fra 15.02.2011 til 31.03.2011

76 respondenter (72 unike)

1. Hvor gammel er du?

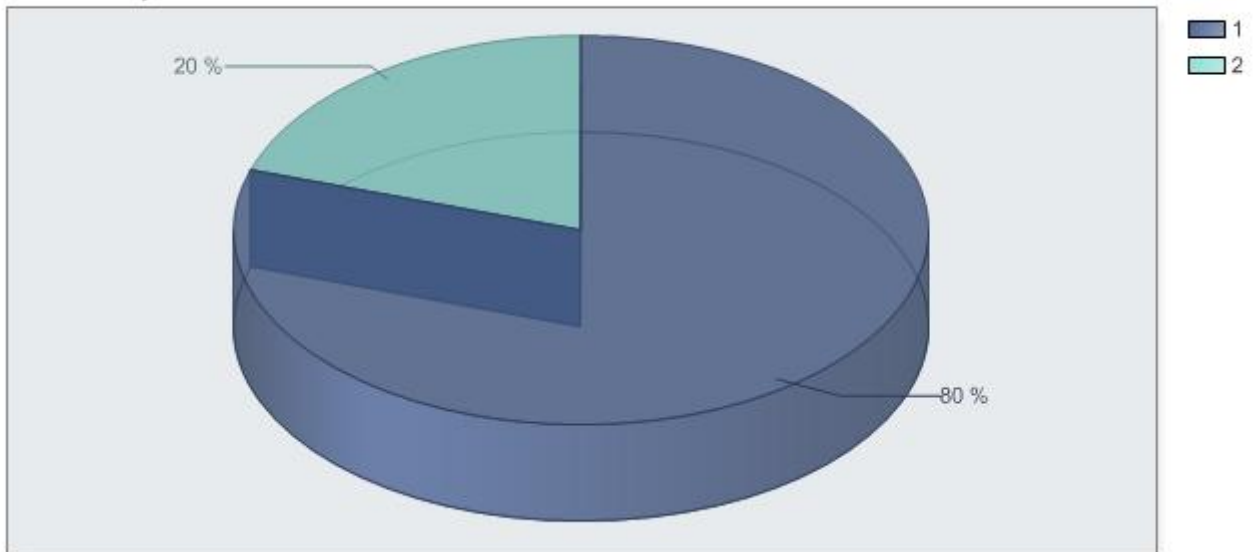


Alternativer	Prosent	Verdi
1 15 – 25 år	69,7 %	53
2 25 – 35 år	21,1 %	16
3 35 – 45 år	7,9 %	6
4 45 – 55 år	0,0 %	0
5 55 – 65 år	1,3 %	1
Total		76

Gjennomsnitt		1,42
Standard avvik		0,75
Median		1,0

2. Hvilket kjønn er du?

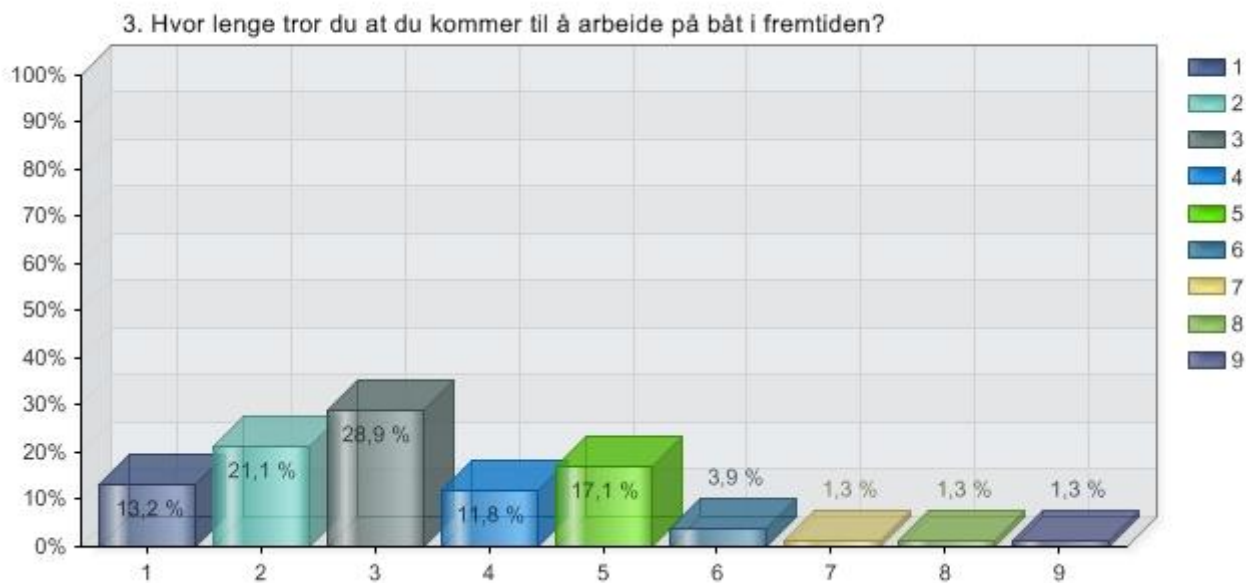
2. Hvilket kjønn er du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Mann	80,0 %	60
2 Kvinne	20,0 %	15
Total		75

Gjennomsnitt		1,20
Standard avvik		0,40
Median		1,0

3. Hvor lenge tror du at du kommer til å arbeide på båt i fremtiden?

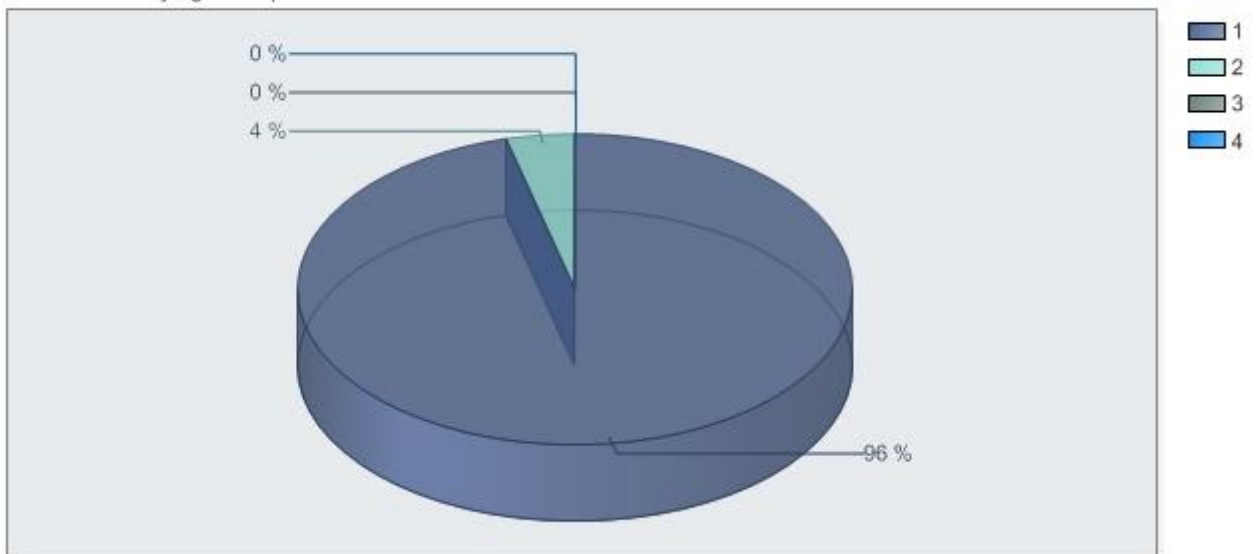


Alternativer	Prosent	Verdi
1 0 – 5 år	13,2 %	10
2 5 – 10 år	21,1 %	16
3 10 – 15 år	28,9 %	22
4 15 – 20 år	11,8 %	9
5 25 – 30 år	17,1 %	13
6 30 – 35 år	3,9 %	3
7 35 – 40 år	1,3 %	1
8 40 – 45 år	1,3 %	1
9 45 år eller mer	1,3 %	1
Total		76

Gjennomsnitt	3,30
Standard avvik	1,68
Median	3,0

4. Hvilken linje går du på?

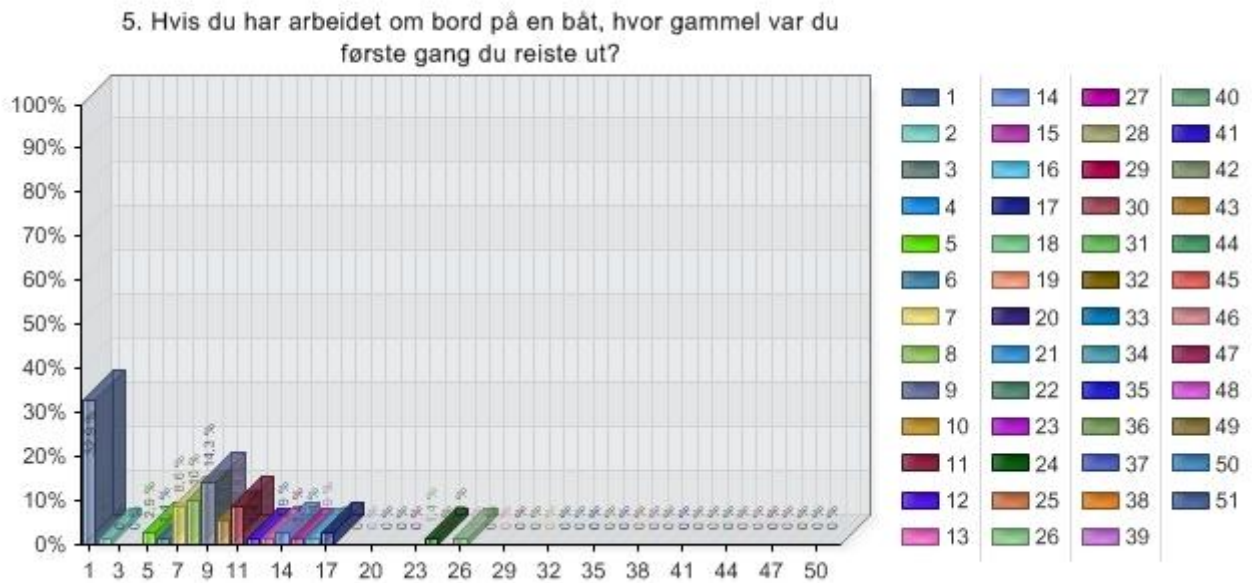
4. Hvilken linje går du på?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nautisk linje høghskolen	96,0 %	72
2 Nautisk linje fagskolen	4,0 %	3
3 Maskin linje fagskolen	0,0 %	0
4 Dersom annet, kommenter gjerne	0,0 %	0
Total		75

Gjennomsnitt		1,04
Standard avvik		0,20
Median		1,0

5. Hvis du har arbejdet om bord på en båt, hvor gammel var du første gang du reiste ut?

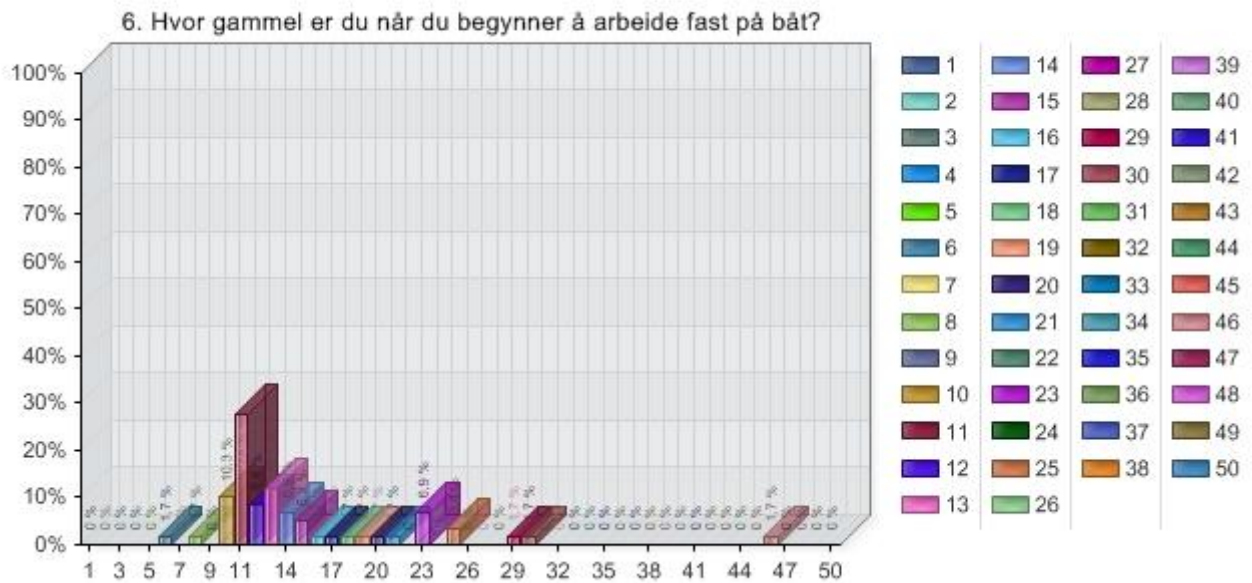


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Har ikke arbejdet på båt tidligere	32,9 %	23
2 13	1,4 %	1
3 14	0,0 %	0
4 15	0,0 %	0
5 16	2,9 %	2
6 17	1,4 %	1
7 18	8,6 %	6
8 19	10,0 %	7
9 20	14,3 %	10
10 21	5,7 %	4
11 22	8,6 %	6
12 23	1,4 %	1
13 24	1,4 %	1
14 25	2,9 %	2
15 26	1,4 %	1
16 27	1,4 %	1
17 28	2,9 %	2
18 29	0,0 %	0
19 30	0,0 %	0
20 31	0,0 %	0
21 32	0,0 %	0
22 33	0,0 %	0
23 34	0,0 %	0
24 35	1,4 %	1
25 36	0,0 %	0
26 37	1,4 %	1

27 38	0,0 %	0
28 39	0,0 %	0
29 40	0,0 %	0
30 41	0,0 %	0
31 42	0,0 %	0
32 43	0,0 %	0
33 44	0,0 %	0
34 45	0,0 %	0
35 46	0,0 %	0
36 47	0,0 %	0
37 48	0,0 %	0
38 49	0,0 %	0
39 50	0,0 %	0
40 51	0,0 %	0
41 52	0,0 %	0
42 53	0,0 %	0
43 54	0,0 %	0
44 55	0,0 %	0
45 56	0,0 %	0
46 57	0,0 %	0
47 58	0,0 %	0
48 59	0,0 %	0
49 60	0,0 %	0
50 61	0,0 %	0
51 62	0,0 %	0
Total		70

Gjennomsnitt		7,19
Standard avvik		5,60
Median		8,0

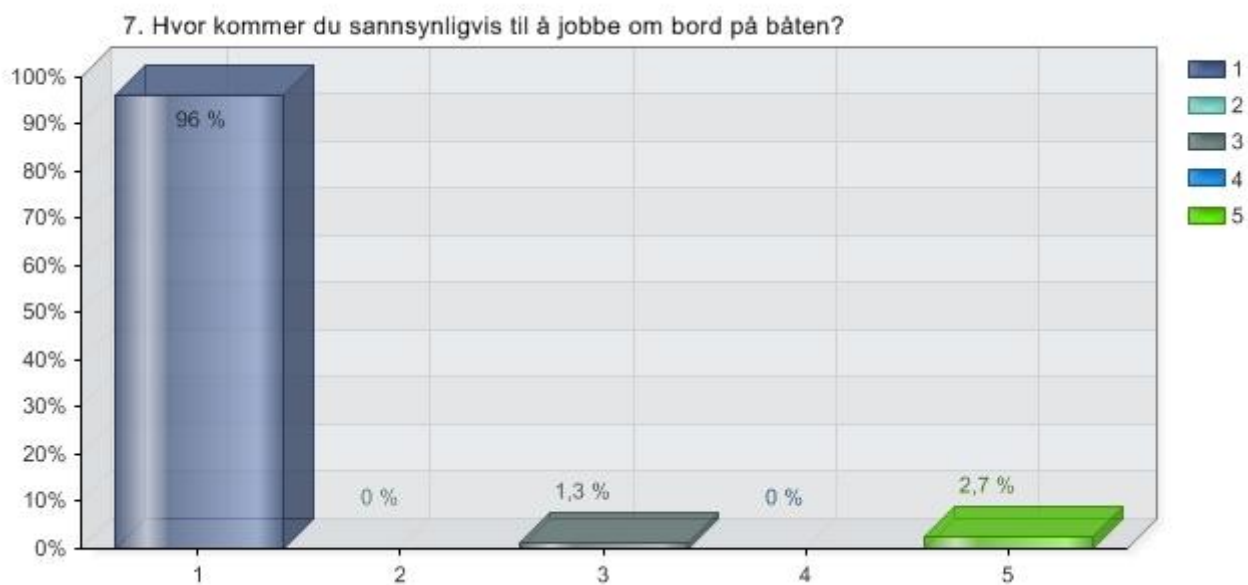
6. Hvor gammel er du når du begynner å arbeide fast på båt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 13	0,0 %	0
2 14	0,0 %	0
3 15	0,0 %	0
4 16	0,0 %	0
5 17	0,0 %	0
6 18	1,7 %	1
7 19	0,0 %	0
8 20	1,7 %	1
9 21	0,0 %	0
10 22	10,3 %	6
11 23	27,6 %	16
12 24	8,6 %	5
13 25	12,1 %	7
14 26	6,9 %	4
15 27	5,2 %	3
16 28	1,7 %	1
17 29	1,7 %	1
18 30	1,7 %	1
19 31	1,7 %	1
20 32	1,7 %	1
21 33	1,7 %	1
22 34	0,0 %	0
23 35	6,9 %	4
24 36	0,0 %	0
25 37	3,4 %	2
26 38	0,0 %	0

27	39	0,0 %	0
28	40	0,0 %	0
29	41	1,7 %	1
30	42	1,7 %	1
31	43	0,0 %	0
32	44	0,0 %	0
33	45	0,0 %	0
34	46	0,0 %	0
35	47	0,0 %	0
36	48	0,0 %	0
37	49	0,0 %	0
38	50	0,0 %	0
39	51	0,0 %	0
40	52	0,0 %	0
41	53	0,0 %	0
42	54	0,0 %	0
43	55	0,0 %	0
44	56	0,0 %	0
45	57	0,0 %	0
46	58	1,7 %	1
47	59	0,0 %	0
48	60	0,0 %	0
49	61	0,0 %	0
50	62	0,0 %	0
Total			58
Gjennomsnitt			14,83
Standard avvik			6,62
Median			12,5

7. Hvor kommer du sannsynligvis til å jobbe om bord på båten?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Bro	96,0 %	72
2 Maskin	0,0 %	0
3 Dekk	1,3 %	1
4 Bysse	0,0 %	0
5 Dersom annet, kommenter gjerne	2,7 %	2
Total		75

Gjennomsnitt		1,13
Standard avvik		0,68
Median		1,0

Kommer gjerne aldri til å jobbe på båt
Enten dekk eller maskin

8. Hva tror du hovedårsaken kan være til at sjøfolk velger en jobb på land i forhold til en jobb om bord på båt? Det er her mulig å svare på 1 eller 2 alternativer



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Bedre jobb og mer lønn	20,0 %	15
2 Fritid og familie	98,7 %	74
3 Lyst til å prøve noe nytt	34,7 %	26
4 Folkene om bord	1,3 %	1
5 For dårlig velferdstilbud om bord	5,3 %	4
6 Helse	9,3 %	7
7 Ble tvunget ut av stillingen (sparken)	2,7 %	2
8 Dersom annet, kommenter gjerne	1,3 %	1
Total		75

Gjennomsnitt	2,53
Standard avvik	1,37
Median	2,0

offshore for bedre skiftordning (mer fritid)

9. Hva er hovedgrunnen til at du ønsker deg en karriere på båt? Det er her mulig å svare på 1 eller 2 alternativer



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Turnus ordningen og lønnsforhold	62,7 %	47
2 Dårlig jobb mulighet på land	0,0 %	0
3 Miljøet om bord	9,3 %	7
4 Lyst til å se verden	33,3 %	25
5 Utfordrende og variert arbeidsdag	42,7 %	32
6 Familietradisjon	6,7 %	5
7 Liker generelt å arbeide på sjøen	41,3 %	31
8 Dersom annet, kommenter gjerne	4,0 %	3
Total		75

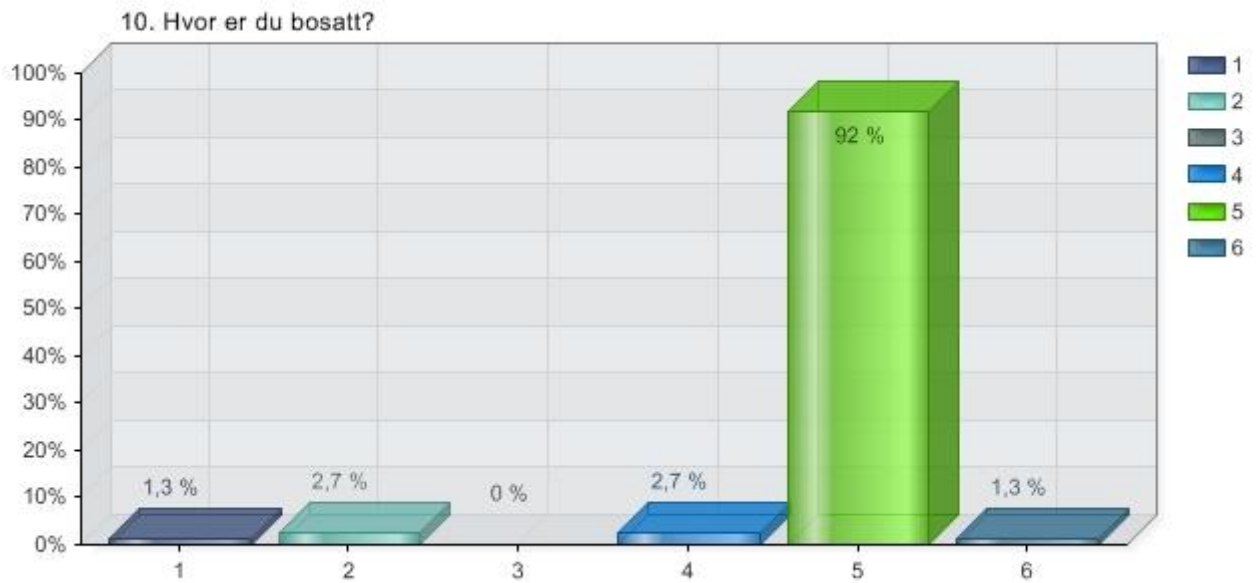
Gjennomsnitt	3,99
Standard avvik	2,32
Median	4,0

Ønsker ikke karriere på båt

Treng jobb med turnus på grunn av litt dårleg helse. Har behov for å kunne prioritere trening i friperiodar.

Store båter har alltid fasinert meg

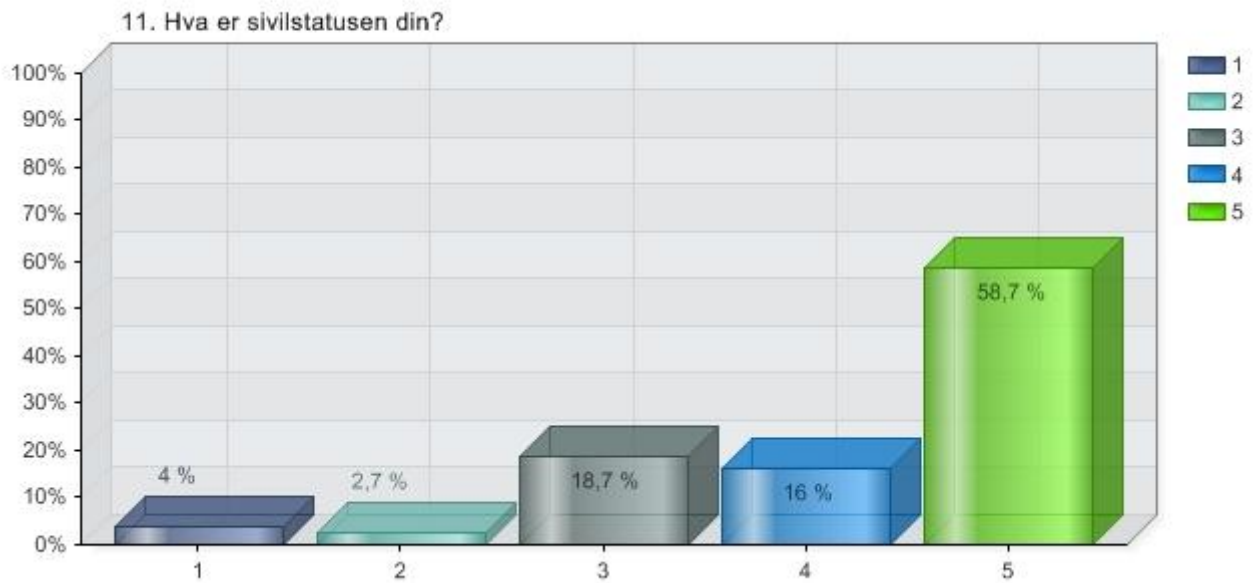
10. Hvor er du bosatt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nord - Norge	1,3 %	1
2 Midt - Norge	2,7 %	2
3 Øst - Norge	0,0 %	0
4 Sør - Norge	2,7 %	2
5 Vest - Norge	92,0 %	69
6 Utlandet	1,3 %	1
Total		75

Gjennomsnitt		4,85
Standard avvik		0,69
Median		5,0

11. Hva er sivilstatusen din?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Gift	4,0 %	3
2 Skilt	2,7 %	2
3 Samboer	18,7 %	14
4 Kjæreste	16,0 %	12
5 Singel	58,7 %	44
Total		75

Gjennomsnitt		4,23
Standard avvik		1,09
Median		5,0

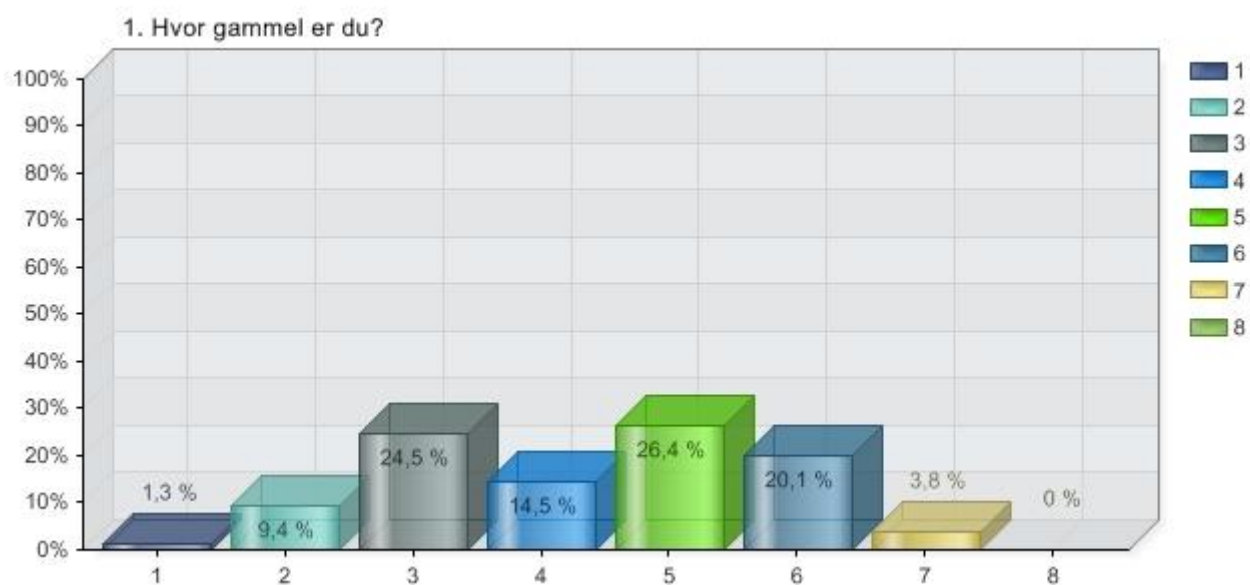
8.3 Vedlegg 3 – Spørreskjema for sjøfolk som har gått i land

Spørreskjemaundersøkelse for sjøfolk som har gått i land

Publisert fra 15.02.2011 til 08.04.2011

159 respondenter (1 unike)

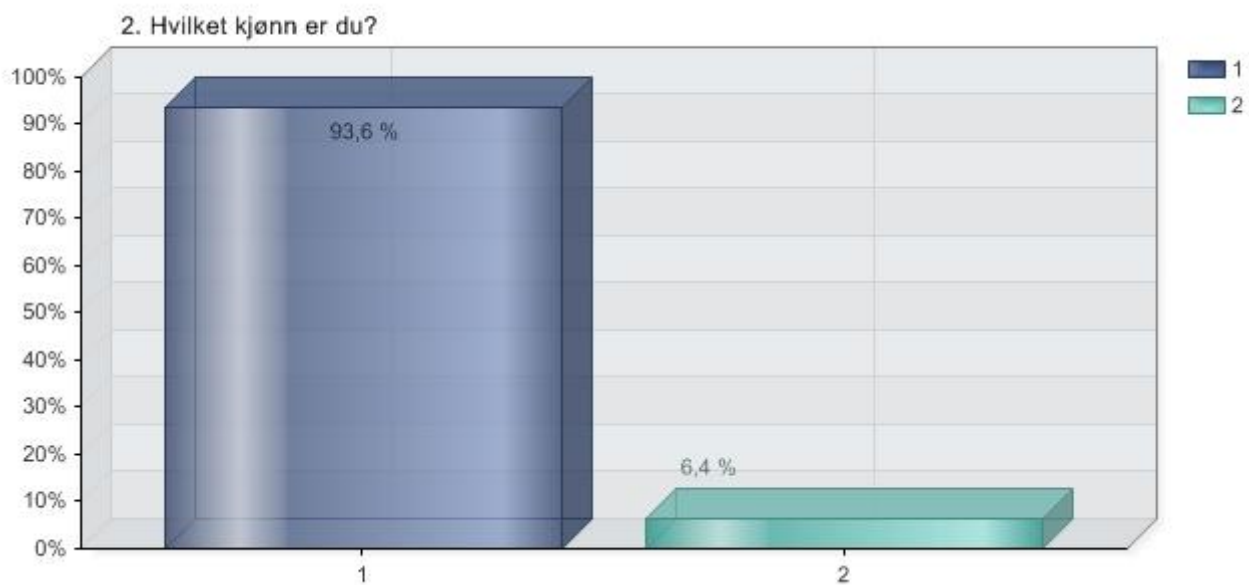
1. Hvor gammel er du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 15 – 20 år	1,3 %	2
2 20 – 30 år	9,4 %	15
3 30 – 40 år	24,5 %	39
4 40 – 50 år	14,5 %	23
5 50 – 60 år	26,4 %	42
6 60 – 70 år	20,1 %	32
7 70 – 80 år	3,8 %	6
8 80 år eller mer	0,0 %	0
Total		159

Gjennomsnitt	4,31
Standard avvik	1,43
Median	5,0

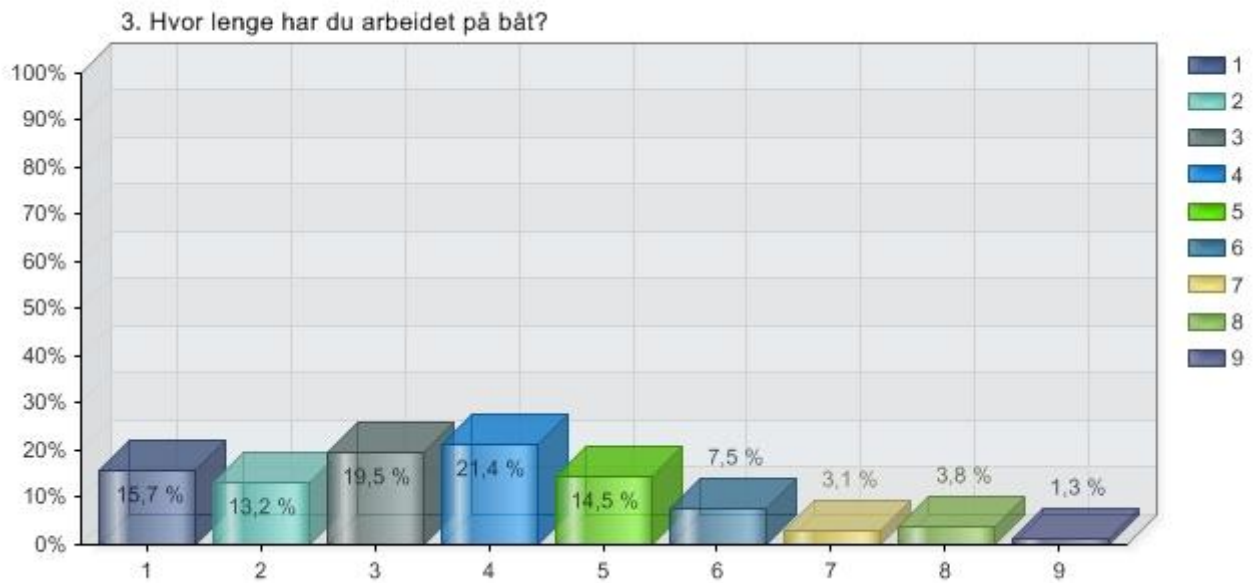
2. Hvilket kjønn er du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Mann	93,6 %	146
2 Kvinne	6,4 %	10
Total		156

Gjennomsnitt		1,06
Standard avvik		0,24
Median		1,0

3. Hvor lenge har du arbeidet på båt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 0 – 5 år	15,7 %	25
2 5 – 10 år	13,2 %	21
3 10 – 15 år	19,5 %	31
4 15 – 20 år	21,4 %	34
5 25 – 30 år	14,5 %	23
6 30 – 35 år	7,5 %	12
7 35 – 40 år	3,1 %	5
8 40 – 45 år	3,8 %	6
9 45 – eller mer	1,3 %	2
Total		159

Gjennomsnitt	3,67
Standard avvik	1,92
Median	4,0

4. Hva er hovedgrunnene til at du reiste ut på båt første gang? Det er her mulig å svare på 1 eller 2 alternativer.



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Turnus ordningen og lønnsforhold	13,3 %	21
2 Dårlig jobbmulighet på land	7,6 %	12
3 Miljøet om bord	3,8 %	6
4 Lyst til å se verden	50,0 %	79
5 Utfordrende og variert arbeidsdag	25,3 %	40
6 Familietradisjon	28,5 %	45
7 Liker generelt å arbeide på sjøen	28,5 %	45
8 Dersom annet, kommenter gjerne	8,2 %	13
Total		158

Gjennomsnitt	4,86
Standard avvik	1,84
Median	5,0

Tilfeldig

Det bare ble sånn.

Skulelei

Sjøen var et naturlig valg i midten av 70 åra. Da var den norske sjømann en akseptert person!

Rastløs

Lut lei av skolegang. Spennende utfordring.

Tok utdanning i Sjøforvaret

Har vokst opp i en pram, så for meg var det helt naturlig å mønstre ut, i tillegg til jobbinteressene og muligheter, smtidig som de fleste i

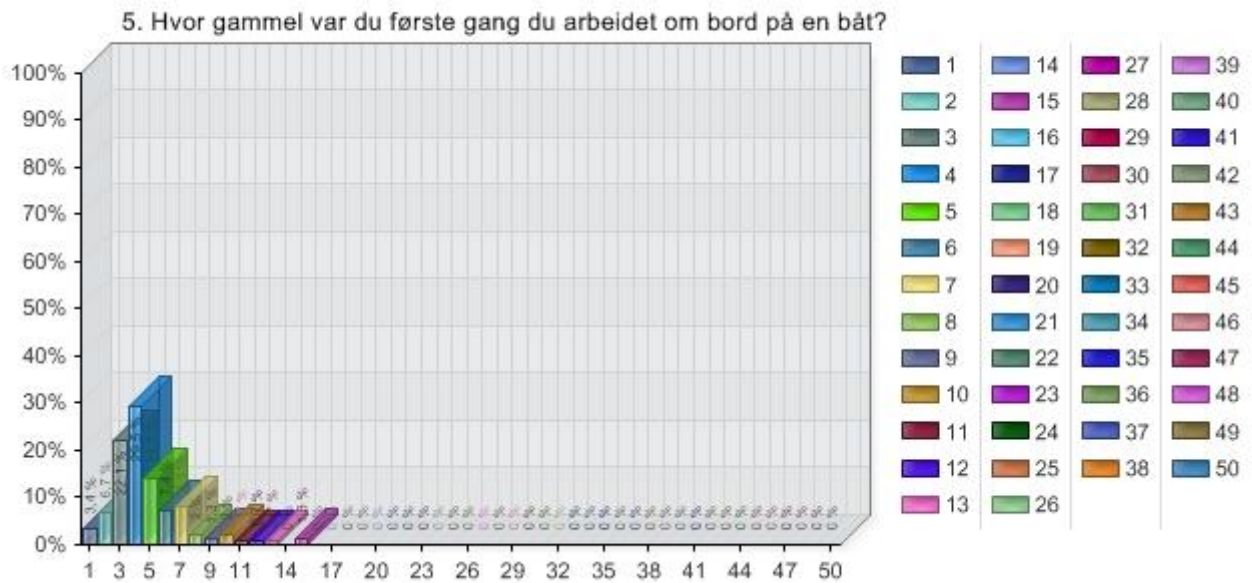
familien har lukta på saltvann

Lei av skolen

Lønn og arbeidsoppgaver

Lønn tidligere var det ingen turnus
tilfeldig
Komme bort fra dårlig miljø

5. Hvor gammel var du første gang du arbeidet om bord på en båt?

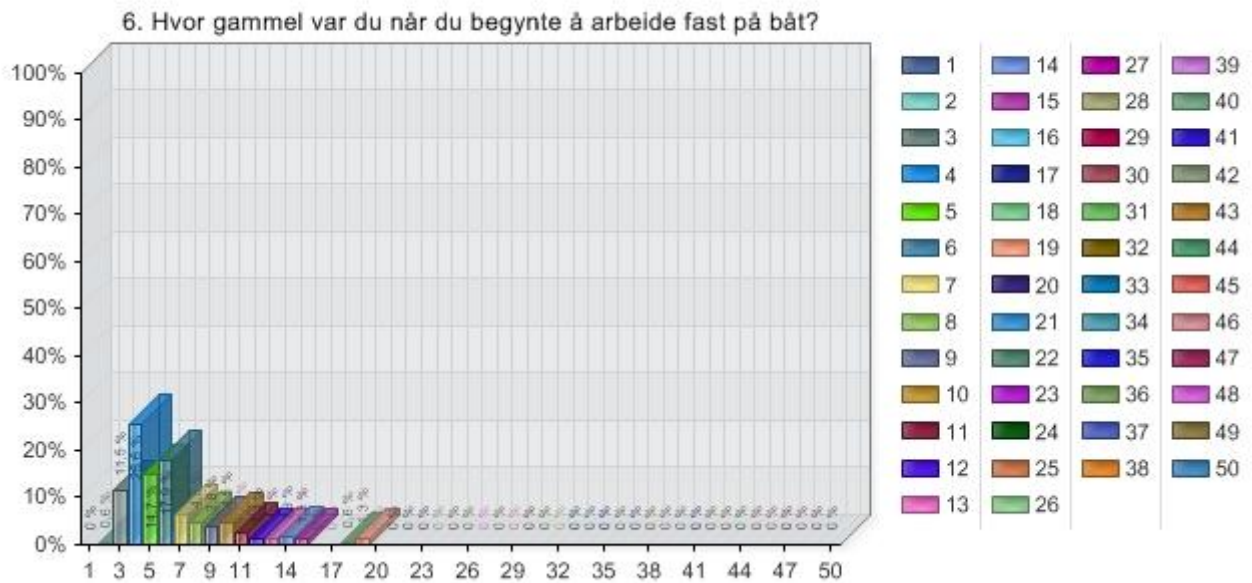


Alternativer	Prosent	Verdi
1 13	3,4 %	5
2 14	6,7 %	10
3 15	22,1 %	33
4 16	29,5 %	44
5 17	14,1 %	21
6 18	7,4 %	11
7 19	8,1 %	12
8 20	2,0 %	3
9 21	1,3 %	2
10 22	2,0 %	3
11 23	0,7 %	1
12 24	0,7 %	1
13 25	0,7 %	1
14 26	0,0 %	0
15 27	1,3 %	2
16 28	0,0 %	0
17 29	0,0 %	0
18 30	0,0 %	0
19 31	0,0 %	0
20 32	0,0 %	0
21 33	0,0 %	0
22 34	0,0 %	0
23 35	0,0 %	0
24 36	0,0 %	0
25 37	0,0 %	0
26 38	0,0 %	0

27 39	0,0 %	0
28 40	0,0 %	0
29 41	0,0 %	0
30 42	0,0 %	0
31 43	0,0 %	0
32 44	0,0 %	0
33 45	0,0 %	0
34 46	0,0 %	0
35 47	0,0 %	0
36 48	0,0 %	0
37 49	0,0 %	0
38 50	0,0 %	0
39 51	0,0 %	0
40 52	0,0 %	0
41 53	0,0 %	0
42 54	0,0 %	0
43 55	0,0 %	0
44 56	0,0 %	0
45 57	0,0 %	0
46 58	0,0 %	0
47 59	0,0 %	0
48 60	0,0 %	0
49 61	0,0 %	0
50 62	0,0 %	0
Total		149

Gjennomsnitt		4,65
Standard avvik		2,42
Median		4,0

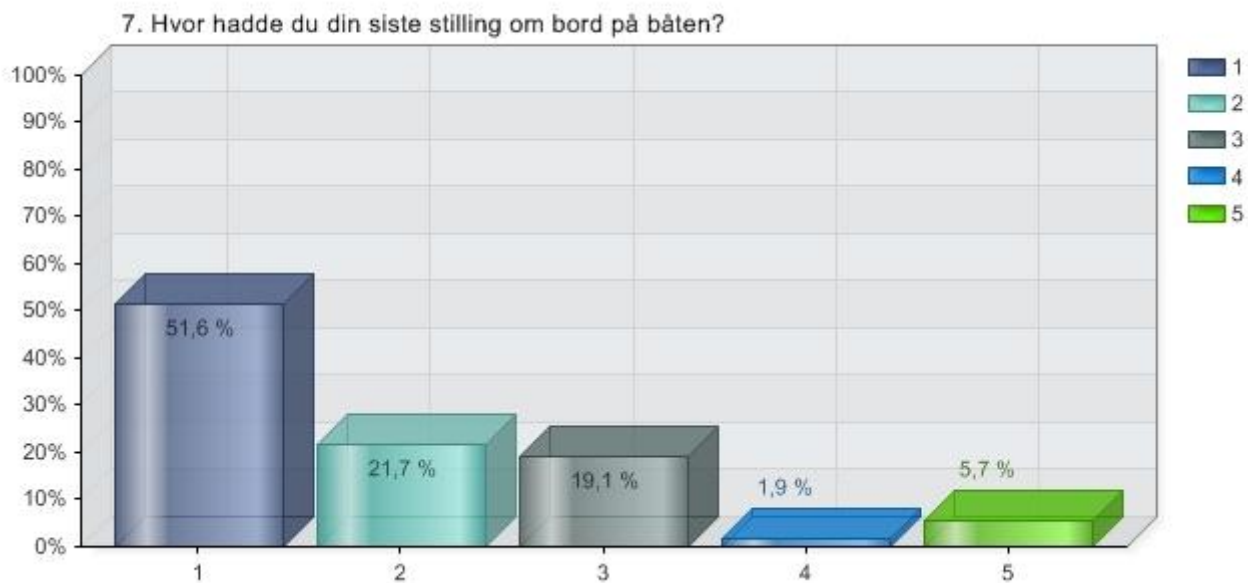
6. Hvor gammel var du når du begynte å arbeide fast på båt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 13	0,0 %	0
2 14	0,6 %	1
3 15	11,5 %	18
4 16	25,6 %	40
5 17	14,7 %	23
6 18	17,9 %	28
7 19	6,4 %	10
8 20	4,5 %	7
9 21	3,8 %	6
10 22	4,5 %	7
11 23	2,6 %	4
12 24	1,3 %	2
13 25	1,3 %	2
14 26	1,9 %	3
15 27	1,3 %	2
16 28	0,0 %	0
17 29	0,0 %	0
18 30	0,6 %	1
19 31	1,3 %	2
20 32	0,0 %	0
21 33	0,0 %	0
22 34	0,0 %	0
23 35	0,0 %	0
24 36	0,0 %	0
25 37	0,0 %	0
26 38	0,0 %	0

27 39	0,0 %	0
28 40	0,0 %	0
29 41	0,0 %	0
30 42	0,0 %	0
31 43	0,0 %	0
32 44	0,0 %	0
33 45	0,0 %	0
34 46	0,0 %	0
35 47	0,0 %	0
36 48	0,0 %	0
37 49	0,0 %	0
38 50	0,0 %	0
39 51	0,0 %	0
40 52	0,0 %	0
41 53	0,0 %	0
42 54	0,0 %	0
43 55	0,0 %	0
44 56	0,0 %	0
45 57	0,0 %	0
46 58	0,0 %	0
47 59	0,0 %	0
48 60	0,0 %	0
49 61	0,0 %	0
50 62	0,0 %	0
Total		156
Gjennomsnitt		6,22
Standard avvik		3,27
Median		5,0

7. Hvor hadde du din siste stilling om bord på båten?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Bro	51,6 %	81
2 Maskin	21,7 %	34
3 Dekk	19,1 %	30
4 Bysse	1,9 %	3
5 Dersom annet, kommenter gjerne	5,7 %	9
Total		157

Gjennomsnitt		1,89
Standard avvik		1,13
Median		1,0

Radiooffiser (telegrafist)

Pumpemann

Telegrafist/Radiooffiser

Cruise Manager

Telegrafist hele tiden

Bro/dekk - overstyrmann kjemikalie.....

Som stuert er du overordnet for bysse/messe personale og har noen andre gjøremål i tillegg

TELEGRAFIST

Hele skipet

8. Hvilken hovedutdanning har du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Fagskole	9,6 %	15
2 Høgskole	26,3 %	41
3 Skipperskole	34,0 %	53
4 Styrmannsskole	3,2 %	5
5 Maskinistskole	11,5 %	18
6 Elektriker	0,0 %	0
7 Kokk	0,6 %	1
8 Dersom annet, kommenter gjerne	14,7 %	23
Total		156

Gjennomsnitt	3,57
Standard avvik	2,15
Median	3,0

Radioskole

Går på fagskole nå. Har vgs utdanning med fagbrev fra før.

Videregående, seilt lærling i 2 år. fagskolen pågår

Losutdanning

Matros fagbrev

vk1 sjøfart

Maskinsjef og Maskiningeniør, som utdanning.

Folkeskole og Framhaldsskole

Livetskole

Radioskole

Yrkeskole Marskinlinje

Telegrafistskolen

bilmekaniker
Yrkesskolen
Stuert
TELEGRAFIST
folkeskole
Kokk og Stuertskole
haakonsvern froskemannskole/flyskolen
middelskole. skiensfjordens tekniske fagskole 2 år. Ale maskinistskole
Sjøaspirantskole
Hadde fem fine år ute .
Skippereskole samt Høyere skipsførerutdanning.

9. Hva er hovedgrunnen til at du sluttet i jobben om bord på båt? Det er her mulig å svare på 1 eller 2 alternativer.



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Bedre jobb og- eller lønn på land	16,4 %	25
2 Fritid og familie	55,9 %	85
3 Arbeidsmengde / stressnivå	8,6 %	13
4 Lyst til å prøve noe nytt	23,0 %	35
5 Folkene om bord	3,9 %	6
6 For dårlig velferdstilbud om bord	0,0 %	0
7 Helse	4,6 %	7
8 Ble tvunget ut av stillingen (sparken)	0,7 %	1
9 Sjøyrket var ikke noe for meg	0,7 %	1
10 Pensjonert	4,6 %	7
11 Dersom annet, kommenter gjerne	25,0 %	38
Total		152

Gjennomsnitt	4,39
Standard avvik	3,56
Median	2,0

Utflagging med bruk av billigere mannskaper

ikke så altfor lyse fremtidsutsikter

Utflagging

Utflagging

Å være los vil jeg definere som fortsatt sjømann. Kommer aldri til å slutte på sjøen.

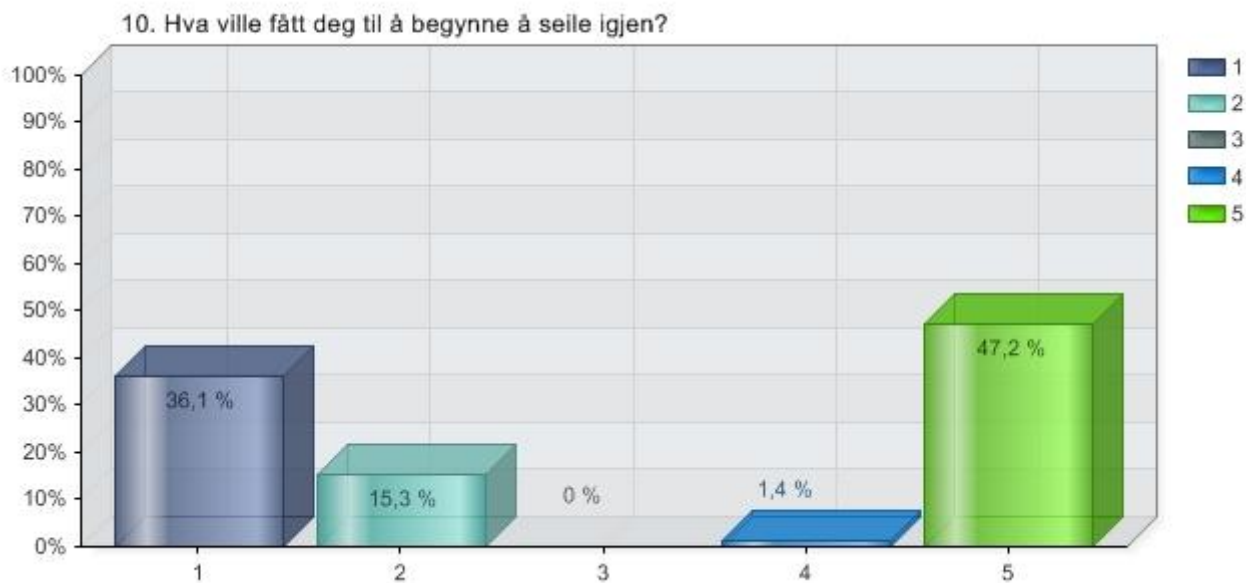
Startet som statslos, mer fritid til noenlunde samme lønn

Alene nordmann igjen ombord

Usikker framtid for Norske sjøfolk. Utanlandske mannskap. Fokus frå redar om at ein alltid var for dyr som norsk sjømann(offiser).

Går på skole for å jobbe lenger på sjøen
studerer videre, fagskole
båten flagget ut
Begynte som los, føler da at jeg utøver mer av den praktiske delen av yrket og mindre den administrative delen. Lei papirer
og
skjeklister
Går på fagskolen
for mye hms og papir arbeid
videre utdanning
har ikke sluttet, er fremdeles under utsanning
skolegang
Teknisk fagskole
UTFLAGGING
Vidreutdanning til ingeniør.
Tidene går opp og ned, synes yrket ble noe usikkert
Tilbudt jobb i Operasjon på rederikontor
utflagging
Ble "flagget" hjem, da utlendinger var billigere å bruke i jobben enn vi norske.
Utflagging
Dårlig kvalitetssystem og oppfølging/opplæring, økende mengde med papir arbeid. Følte ikke arbeidet kunne utføres
tilfredstillende.
Rederierorganiseringen
Valgt å slutte i Sjøforsvaret
Samfunnet rundt oss er ikke tilrettelagt for sjøfolk, oppfølging av barn - deres skolegang og fritidsaktiviteter krever
tilstedeværelse
Utflagging
Grunnet rasjonalisering, som aldri ble ordnet opp i fra rederienes side, (hjelpemidler, automatikk, osv.)
STILLINGEN FORSVANT
Rasjonalisert bort, utlendinger overtok
innsparinger og utlendinger isteden for norske sjømenn
Norsk kaptein, resten utlendinger. Slutt på sosialt samvær.
Familieforhold
mangel på nye utfordringer

10. Hva ville fått deg til å begynne å seile igjen?



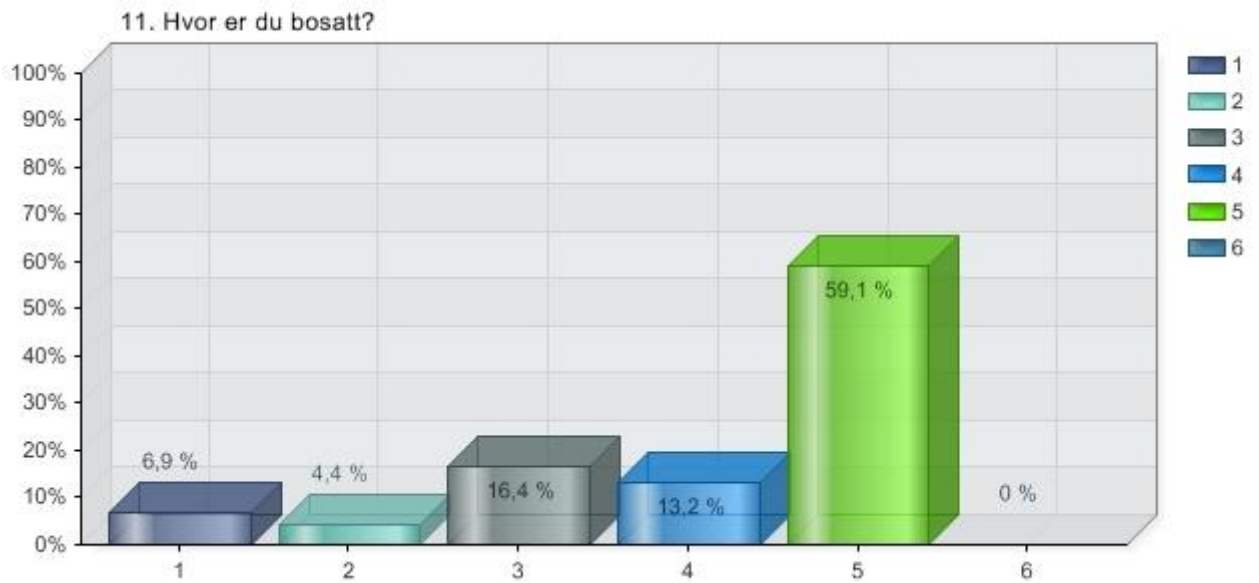
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Forbedret turnus ordning (eks. 2:4)	36,1 %	52
2 Bedre lønn	15,3 %	22
3 Bedret velferdstilbud	0,0 %	0
4 Andre vaktordninger	1,4 %	2
5 Dersom annet, kommenter gjerne	47,2 %	68
Total		144

Gjennomsnitt	3,08
Standard avvik	1,87
Median	2,0

At jeg var 20 år
 Ingen endringer nødvendige (supply 4:4) siste
 Familiesituasjonen
 støtteordninger for familie hjemme
 ekte rederier som ivaretar sjømannen som en del av sine ansatte
 Bedre jobbsikkerhet
 Mindre byråkrati
 Norske folk på norske båter
 Se forrige svar
 Det gamle miljøet tilbake + bedre betingelser
 Ingenting
 Stabile lønns og arbeidsforhold, turnus 2:4, og norsk kostnadsnivå akseptert hjå redarane. (ikkje alltid verta samanlikna økonomisk med mannskap frå lavkostland)
 papirer som maskinist

Helt uaktuelt
Dersom losyrket forrandrer/forrværrer seg i forhold til lønn og arbeidsoppgaver
Ikke aktuelt
Skal fortsette å seile etter skolen
At jeg ble ferdig på skolen
Måtte være at det var en skikkelig interessant jobb.
Skal ut igjen til sommeren
Endt fagskole
Er for gammel og har gjort min karriere til sjøs.
Ingen
bedre vær
Bedre skatteavtale med rederi hvor flagget er utenlandsk.
Uaktuelt, da jeg sluttet, sluttet jeg for godt.
for gammel - ikke aktuelt
Bare nordmenn ombord
Er pensjonist nå
Det måtte være vikar løsning
For gammel. 28 år siden jeg var ute
for gammel
Ikke aktuelt for meg nå. snart pensjonist
Bedre Helse
Pensjonist nå
Ikke aktuelt
statusheving av yrket, at rederier bedrer sine holdninger overfor sine sjøfolk, avkriminalisering av sjøfolk og fiskere
Lønn og fritidsordninger
bedre turnus + eldre barn.....
INGENTING, pga barn
I og med at jeg er pensjonert så er dette uaktuelt
er pensjonist
for gammel, er akterutseilt
EGENET STILLING
Pensjonist
ikke aktuelt
Norskt mannskap
ikke en dritt
Flere enn en nordmann om bord til enhver tid.
Bedre rygg
pensjonert nå
Pensjonist
Ingen planer om å seile mer
Faglig utvikling
Hvis man går lei å jobbe på land
For gammel
Flere norske sjøfolk om bord
Ikke aktuelt
Hvis jeg flytter og slutter i nåværende jobb
ingenting, trives for godt på land

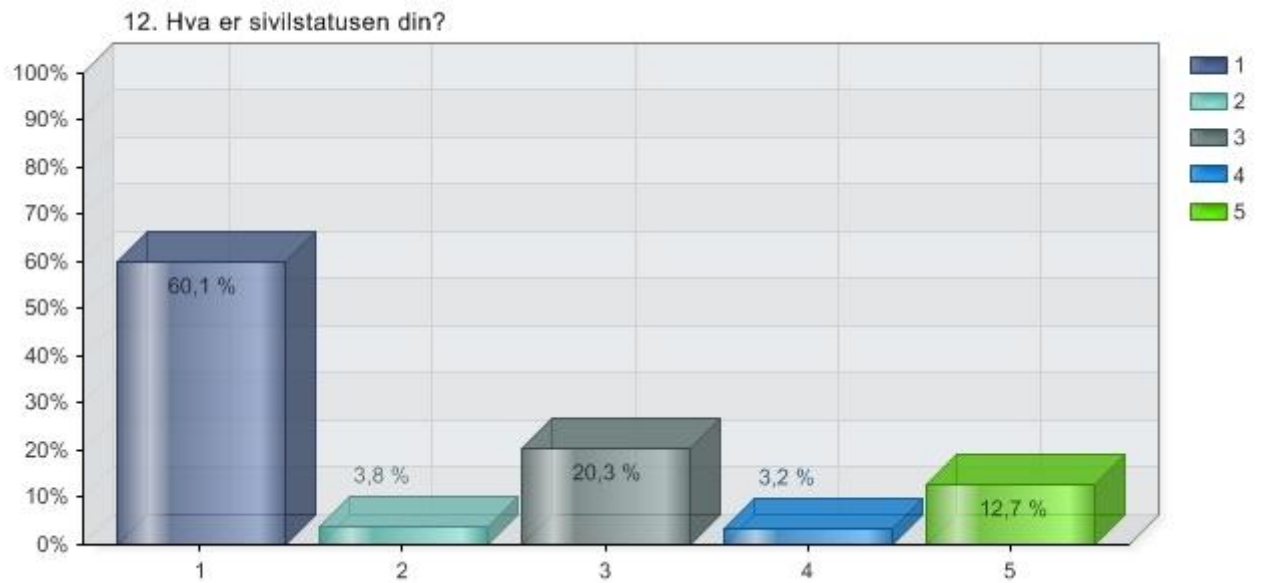
11. Hvor er du bosatt?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nord - Norge	6,9 %	11
2 Midt - Norge	4,4 %	7
3 Øst - Norge	16,4 %	26
4 Sør - Norge	13,2 %	21
5 Vest - Norge	59,1 %	94
6 Utlandet	0,0 %	0
Total		159

Gjennomsnitt		4,13
Standard avvik		1,24
Median		5,0

12. Hva er sivilstatusen din?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Gift	60,1 %	95
2 Skilt	3,8 %	6
3 Samboer	20,3 %	32
4 Kjæreste	3,2 %	5
5 Singel	12,7 %	20
Total		158

Gjennomsnitt		2,04
Standard avvik		1,44
Median		1,0

8.4 Vedlegg 4 – Korrespondanse med Jørn Prangerød ved Maritimt Forum

Hei

Takk for det! Beklager at denne mailen er blitt liggende en periode. Forsøker å svare "grovt" på spørsmålene i teksten nedenfor.

Jørn

MARITIMT FORUM
Jørn Th. Prangerød
daglig leder/managing director

Tel: +47 22 40 15 50
Mob: +47 922 33 897

jorn.prangerod@maritimt-forum.no
www.maritimt-forum.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Kjetil Bakken [<mailto:128898@studpost.hsh.no>]

Sendt: 22. februar 2011 13:16

Til: Jørn Prangerød

Emne: Bacheloroppgave ved HSH

Hei.

Vil først nytte anledningen til å skryte over arbeidet dere i maritimt forum gjør for næringen.

Vi er to sisteårs nautikkstudenter ved høgskulen Stord / Haugesund som skal skrive bachelor oppgave i dette semesteret, og lurte med det på om du kan hjelpe oss med noen spørsmål.

Emnet vi har havnet på er Den norske sjømann, med problemstillingen

"Hva er hovedårsaken(e) til at norske sjøfolk går i land, og hva får dem til å bli på sjøen?"

Det første vi lurte på er om dere har noen konkrete statistikker på hvor mange sjøfolk som har gått i land siden etterkrigstiden (1960 og utover)?

SVAR: Jeg har dessverre ikke det

Vi lurte også på om det finnes statistikker på antallet norske rederi og arbeidsplasser i næringen for samme periode? SVAR: Forsøk å send en mail til Hanne Kolstad i Rederiforbundet -

hk@rederi.no

Har dere i maritimt forum noen konkrete tall på hvor mange norske sjøfolk som seiler per dags dato?

SVAR: ca. 18 000 nordmenn (kilde: NAV og SSB)

Har dere noen formeninger om hva som er hovedgrunnen til at sjøfolk går i land i dag?

SVAR: Det blir synsing, men jeg tror det er ulike årsaker til det. Familiesituasjon for noen, tilbudet av jobber bl.a. som følge av rammebetingelsessituasjonen for norske rederier, dvs. refusjonsordningen for sysselsetting av sjøfolk (nettolønnsordningen). Den norske ordningen er mindre konkurransedyktig enn for eksempel den danske. Dette er noe vi i Maritimt Forum jobber kontinuerlig med.

Hva tror dere må endres for at sjøfolk skal seile lengre?

SVAR: Alt ettersom hva som er årsaken til at de går i land, men generelt legge til rette for en best mulig arbeidssituasjon, en mer konkurransedyktig refusjonsordning for norske sjøfolk mv.

Tror dere i maritimt forum at rekrutteringen til den maritime næringen kommer til å øke i fremtiden?

SVAR: dersom vi skal utvikle oss videre som en ledende maritim nasjon er vi avhengig av det. Vi må sørge for rekruttering av tilstrekkelig maritim kompetanse. Det er denne kompetansen som skal ta oss dit. Det er også denne kompetansen den maritime industrien på land trenger sin del av. Jeg mener at vårt kanskje fremste konkurransefortrinn sammenliknet med andre land er at vi har en tilnærmet komplett maritim næringsklynge, med god kompetanse i alle ledd i verdikjeden og på alle nivå.

Vi har også utarbeidet noen spørreskjemaundersøkelser for henholdsvis

- * Fremtidens sjøfolk
- * Sjøfolk som fortsatt seiler
- * Sjøfolk som har gått i land

Dersom det er noen i maritimt forum som har seilt tidligere, ville det vært supert om vi kunne sendt den anonyme spørreskjemaundersøkelsen til vedkommende.

SVAR: Jeg kjenner til enkelte i Rederiforbundet og andre steder som har seilt. Send meg skjemaet så skal jeg videreformidle det til dem.

Hvis dere skulle hatt annen relevant informasjon eller meninger om dette emnet så setter vi stor pris på om dere vil dele dette med oss.

SVAR: Synes dette høres ut som en både spennende og viktig oppgave. Ønsker dere lykke til!!!

Håper vi får et positivt svar fra dere.

Med vennlig hilsen

Øyvind Andersen & Kjetil Bakken
nautikkstudenter ved Høyskolen Stord Haugesund

8.5 Vedlegg 5 – Intervju med seilende person fra Solstad

Navn: Anonym

Alder: Anonym

Fartstid: 8 måneder

Utdanning: Nautikk Høyskolen Stord/ Haugesund

Rederi: Solstad

1. Hva var hovedårsaken til at du ville bli en sjømann/sjøkvinne?

Interesse for havet, sjølivet, båt, mennesker. Muligheten til å komme seg vekk og oppleve noe annet.

2. Hvor lenge ser du for deg at du kommer til å ha en seilende karriere?

Så lenge det er praktisk mulig i forhold til familie og barn. Håper det blir til eg blir pensjonist.

3. Hva tror du kommer til å trekke deg mot Riggvirksomhet/ jobb på land dersom du noen gang går på land?

Vist jeg ikke får til å kombinere jobb og familie liv, så er det en stilling på land som må til for noen år. Rigg kan være et alternativ, pga bedre lønn og jobb turnus.

4. Føler du det er vanskelig å stifte en familie som sjømann/kvinne?

Ja det kan være en utfordring. Livssituasjonen i samfunnet i dag er slik at begge to skal helst være hjemme og dele på alt arbeidet. Den ene part ønsker ikke å være alene i 4-6 uker.

5. Hvilke endringen mener du rederier bør gjøre for å holde på sjøfolk lengre?

Dialog. Høyre på og samarbeide med de seilende for å få til gode løsninger for begge parter.

6. Dersom du har noen andre kommentarer til temaet vårt eller problemstillingen vår, skriv dem gjerne her

Det går an å sammenligne den Norske sjømann med den Svenske. Hva som gjør at styrmannsutdanning i Sverige er det 3 mest attraktive yrket, tross at de har få kadett plasser. Det virker som om søta bror er på ful fart inn i offshore næringen, og de setter pris på jobben sin. Hva er forskjellen på den norske og den svenske styrmann? Lønn?

8.6 Vedlegg 6 - Intervju med 1. Maskinist Jon Losnedal ved Boskalis Offshore

Navn: Jon Losnedal

Alder: 30

Fartstid: 10 år

Utdanning: Teknisk fagskole---skipsteknisk drift

Rederi: Boskalis offshore

1. Hva var hovedårsaken til at du ville bli en sjømann/sjøkvinne?

På grunn av reising, opplevelse og generell interesse for yrket

2. Hvor lenge ser du for deg at du kommer til å ha en seilende karriere?

Vanskelig å si. Til jeg er ferdig med chief sertifikatene og eventuelt få meg en jobb på rigg.

3. Hva tror du kommer til å trekke deg mot Riggvirksomhet/ jobb på land dersom du noen gang går på land?

Turnusordningen. Alle vil jo ha mest mulig fri. Du får samme betalingen, men har mye mer fritid.

4. Føler du det er vanskelig å stifte en familie som sjømann/kvinne?

Dersom jeg hadde hatt familie, hadde jeg vurdert en riggjobb eller en lokal jobb på båt for å være nærmere familien.

5. Hvilke endringen mener du rederier bør gjøre for å holde på sjøfolk lengre?

En annen turnusordning ville fått sjøfolk til å seile lengre. En 4/6 ordning ville fått folk til å vise mer interesse for selve yrket og det ville vært mer attraktivt. Det er mange folk som jeg vet om som heller ville seilt enn å jobbe på rigg, så om en hadde fått til en ordning der så ville det vært det beste.

6. Dersom du har noen andre kommentarer til temaet vårt eller problemstillingen vår, skriv dem gjerne her

Tror at folk vil prioritere mer familie og venner nå, enn som det var før i tiden der en var halve året ute og seilte. Tiden forandrer seg jo, så er det jo det med usikkerheten rundt markedet for tiden med utflagging og sånn. Usikkerhet rundt utflagging gjør at folk går i land raskere.

8.7 Vedlegg 7 - Intervju med Thomas Wiig ved sjøfartsdirektoratet

Navn: Thomas Wiig

Alder: 39 år

Fartstid: 3 år

Utdanning: Styrmann / Skipper skole (Høyskole)

Rederi: Red-Ven / Knutsen

1. Hva var hovedårsaken til at du ville bli en sjømann/sjøkvinne?

Først ville jeg på cruiseskip og oppleve verden. Far min var sjømann og han hadde masse historier, så det virket veldig greit før i tiden. Jeg hoppet på en utdanning som var annonsert for å bli sjømann og ta høyskole i en pakkeløsning. Det virket fristende. Jeg så for meg cruise rett og slett.

2. Hva var grunnen til at du sluttet å jobbe på båt?

Ting ble ikke helt slik som forventet, det ble aldri cruiseskip. I tillegg fikk vi en jentunge og jeg synes jeg var lenge ute. 7 uker. Egentlig jobbet jeg 6/6, men ofte var det 7, i tillegg var det mye kurs på land, så jeg synes selv at jeg lenge borte. Så ble jeg tilbudt en stilling på et sikkerhetssenter. Jeg benyttet sjansen og hoppet på det.

3. Hvor lenge seilte du før du gikk i land?

3 år i tillegg til kadettiden. Seilte i Somrer fra 1993 til 1997.

4. Følte du det var vanskelig å stifte en familie som sjømann/kvinne?

Ja litt grann, det var jo det. Det var det som gjorde det vanskelig å være sjømann synes jeg, man savner jo familien. Jeg følte at jeg ikke kjente igjen ungen når jeg kom hjem, selv om det bare var snakk om 6 uker. En går glipp av halve livet på en måte, for en er jo vekke halvparten av tiden på sjøen, så jeg synes det var vanskelig ja.

5. Hvilke endringen mener du rederier bør gjøre for å holde på sjøfolk lengre?

Se på ordningene. Om du skal ha offshore ordning for rederiene, det hadde hvert fall lokket meg ut igjen tenker jeg. Lønnen er ofte bedre enn på land, men de må ha nok back-up med folk slik at du slipper å trå til sånn plutselig, og må seile når du ikke hadde tenkt til det. Det

var mye kursing når jeg var på land i friperiodene. Når jeg var på sjøen tok de ikke særlige hensyn til farspermisjoner / pappaperm og sånn. De var lite flinke til å ha sjøfolk i land når de hadde rett til det. Også var det en minimumsbemanning som gjorde det veldig hektisk ute. Det burde nok sett litt mer på tilleggs bemanning, det ser vi mye av her at de bemanner til et minimum for å tjene mest mulig penger, og dermed sliter ut folk, og det går litt ut over sikkerheten. Trivsel er også viktig. På den ene båten jeg var på fantes det få trivselstiltak, man jobbet, og etterpå gikk man rett på lugaren. De få pengene som vi hadde til velferd det var kapteinen som kjøpte sofa, og dårlige filmer for. Det ble satset lite på trivselen, noe som jeg mener er viktig. Trivsel skaper samhold, og man blir motivert til å være ute.

6. Hva ville fått deg til å seilt igjen?

Dersom noen hadde spurt meg eller opplyst om nye ordninger. En greiere arbeidsordning, så kanskje hadde det vært fristende ja. En offshore ordning for eksempel. Men har det fint på land med fleksitid. **Hadde du hatt lyst til å segle nå dersom du fikk sjansen?** Ja, av og til så frister det. Det var greit på sjøen òg. Det er opp og ned på land, og det var opp og ned der ute. Grunnen til at jeg gikk i land var jo at den siste båten jeg var på flagget ut, dermed ble alle sagt opp på den båten. Det var lettere for oss å gå over til en jobb på land. Men når er jo sertifikatene mine gått ut, så jeg tror ikke det blir så aktuelt. **Du har jo nå stiftet familie, hadde det vært akseptabelt for deg og reist ut nå med tanke på hvor gamle barna dine er?** Det kunne vært litt letter for meg nå. Ungene mine er 6 og 10 så det er litt lettere nå som de ikke trenger så mye oppfølging som før. Men klart det er like viktig å kjøre dem til fotball og være med dem og leke med dem nå som før. Så det er ikke så veldig aktuelt. Men med en 2/4 ordning så er du såpass mye hjemme at da kunne det vært aktuelt. Da hadde jeg kanskje bare hoppet i det med en gang. Hadde rederne betalt ny oppgradering av sertifikatene så hadde jeg blitt sjømann igjen.

7. Har du noen andre kommentarer til temaet vårt eller problemstillingen vår?

Nei, men jeg syns det er et veldig aktuelt tema siden rederne sikkert har behov for mer mannskap. Det finnes masse offiserer som har masse kunnskaper og har massekurs som bare trenger litt oppgradering for å bli sjøfolk igjen. Resursene finnes i andre firmaer, ikke bare hos oss.

8.8 Vedlegg 8 - Intervju med 2.maskinist John Skille ved Eidesvik

Navn: John Skille.

Alder: 25.

Fartstid: 6 år.

Utdanning: Maritim Fagskole.

Rederi: Eidesvik offshore.

1. Hva var hovedårsaken til at du ville bli en sjømann/sjøkvinne?

Hovedårsaken til at jeg valgte sjømannyrket er basert på at jeg trives med en hverdag hvor ingen dager er lik. Samtidig er det viktig for meg å ha en jobb med stadig nye utfordringer. Med havet som arbeidsplass har man i tillegg en gylden mulighet til og se og oppleve nye deler av verden.

2. Hvor lenge ser du for deg at du kommer til å ha en seilende karriere?

I dag ser jeg for meg å seile så lenge det e mulig for meg og gjøre dette.

3. Hva tror du kommer til å trekke deg mot Riggvirksomhet/ jobb på land dersom du noen gang går på land?

Hvis jeg noen gang begynner på rigg eller begynner på en landbasert jobb vil dette være for og komme nærmere familie. Dette med tanke på mindre reisetid og mere fritid.

4. Føler du det er vanskelig å stifte en familie som sjømann/kvinne?

Ja, uten tvil. Slik som jeg seiler i dag er jeg 5 uker om bord og 5 uker ”hjemme”. Siden båten for øyeblikket jobber utenfor Cuba, gjør dette at jeg bruker 8 dager av fritiden min på ombord/iland reise. Dette tilsier en fritidsordning på 6/4. Altså er man borte 6 uker og hjemme i knapt 4 uker. Over tid sliter dette på de som sitter der hjemme og venter, og naturlig nok videre på sjømann som seiler.

5. Hvilke endringen mener du rederier bør gjøre for å holde på sjøfolk lengre?

Dette er et litt vanskelig spørsmål og svare på da det finnes mange forskjellige rederi med forskjellig policy. Sjøfolk i dag jobber for penger og fritid. Hvis noe skal gjøres for og

forhindre at sjøfolk går i land eller trekkes mot riggvirksomhet, må turnusene ned og hyren opp. Greit og enkelt.

6. Dersom du har noen andre kommentarer til temaet vårt eller problemstillingen vår, skriv dem gjerne her

8.9 Vedlegg 9 – Intervju med Ståle Dyngeland ved sjøfartsdirektoratet

Navn: Ståle Dyngeland

Alder: 35 år

Fartstid: 12 år

Utdanning: Utdannet kaptein, Klasse 1

Rederi: DOF

1. Hva var hovedårsaken til at du ville bli en sjømann/sjøkvinne?

Tilfeldig, fikk jobb til sjøs. Så begynte jeg som lettmatros, eller retttere sagt dekksgutt. Så fikk jeg en jobb på en båt i Møkster Shipping, så det var egentlig helt tilfeldig.

2. Hva var grunnen til at du sluttet å jobbe på båt?

Det var arbeidsmengden, og utflagginger. I mitt tilfelle gikk vi fra 88 nordmenn til 6 tror jeg. Det var 9 nasjoner igjen på de forskjellige, så da var det nok for meg, da gadd ikke jeg mer, så det er nok arbeidsmengden ja.

3. Hvor lenge seilte du før du gikk i land?

12 år.

4. Følte du det var vanskelig å stifte en familie som sjømann/kvinne?

Ja det var vanskelig. Det var stor forskjell på godene på de som er på land i forhold til de på sjø. Når har de jo fått litt farspermisjon, men da var jo veldig vanskelig å være hjemme ved for eksempel fødselen. Jeg var heldig som var hjemme på fri, men det var ingen rettigheter som sa at jeg skulle være der. Man må liksom planlegge dersom man skal ha barn. Jeg var veldig heldig med rederiet som jeg var i den gangen. De gav meg fri for jeg var veldig fleksibel med de i forkant og de var fleksible med meg så det var en litt gjensidig.

5. Hvilke endringen mener du rederier bør gjøre for å holde på sjøfolk lengre?

Velferdstilbudene. Det er for stor forskjell i forhold til på land. Så enkelt som internett i dag. Ta DOF for eksempel, nå tar de bort Facebook og alt annet som bruker nettet deres. Da går det ned på kvaliteten i forhold til hvor liten verden er blitt i dag. Folk må ha tilgang til

internett. Mye går nok på det at folk vil være mer med i samfunnet. **Mener du at dersom velferdstilbudet hadde vært forbedret overalt at det ville fått flere norske sjøfolk til å seile lengre?** Ja det tror jeg. Nå er det mange båter som ikke har internett, aviser eller fjernsyn. Kommunikasjonen har endret seg mye de siste 5 årene. Så det tror jeg er viktig.

6. Hva ville fått deg til å seile igjen?

Vi er blitt litt bortskjemte i dag, så bedre turnuser. Jeg kommer fra konstruksjonsfartøy hvor vi hadde undervannsoperasjoner. Der går de som driver på dekk med ROV'er 2 uker på og 4 uker av, og det maritime mannskapet går på god gammel avtale. Vi gikk en måned på og en måned av. I tillegg hadde de bedre betalt. Så sjømannsloven er rett og slett utdatert i forhold. **Det var litt urettferdig med andre ord?** Ja det hadde bedre penger, bedre avtaler. Dersom vi var i dokk med konstruksjonsfartøy i DOF så bodde de som jobbet med ROV på hotell på grunn av støy. De hadde tatt en risikoanalyse, så mannskapet bodde om bord og de kom fra hotell hver morgen.

7. Dersom du har noen andre kommentarer til temaet vårt eller problemstillingen vår

Avtalen er for dårlig med turnusen tror jeg. Du må gå lærlingtiden og seile som aspirant. Du kommer til å ha lagt bak deg lang tid for å komme i den posisjonen som du er i. Og det tror jeg ikke folk gidder med ordningen i dag. I tillegg må folk reise lengre. Nordsjøen og ferjetransport er det eneste som er igjen omtrent, og det minsker veldig på oppdrag i Nordsjøen. Derfor er det veldig mange som reiser ut av landet der det skjer som Brasil. Folk vil ikke seile 6 - 7 uker der nede. Rederiene sier at du skal jobbe 6 uker, men så skal du jo reise til og fra så det tar jo fort 7 uker fra dør til dør. Så du ender opp med å reise i fritiden din og det er en dårlig avtale.

8.10 Vedlegg 10 – Intervju med Erlend H Vågenes, elev ved HSH

Navn: Erlend Henden Vågenes

Alder: 22

Fartstid: 30 dager

Utdanning: Nautikk ved HSH

1. Hva er hovedårsaken til at du vil bli en sjømann/sjøkvinne?

Hovedårsaken er fordi jeg gikk inn i forsvaret og tok førstegangstjenesten min i kystvakten rett etter videregående, og fant da ut at dette var kjekt og spennende. Jeg fant da ut at det var den veien jeg ville gå. Derfor begynte jeg på nautikk på HSH.

2. Hvor lenge ser du for deg at du kommer til å ha en seilende karriere?

Jeg ser for meg at det blir en del år. Det er mange som sier at det er grådig mange som bare seiler en 3-5 år før de går på land. Men jeg ser for meg å være ute en god stund og komme litt opp i gradene før jeg eventuelt går på land. **Har du noen mål med karrieren din?** Ja, jeg ser jo for meg å bli kaptein til slutt. Videre handler det om prioritering og vist jeg får familie kan det jo være at det er mer attraktivt å være på land.

3. Hva tror du kommer til å trekke deg mot Riggvirksomhet/ jobb på land dersom du noen gang går på land eller på rigg?

Det kommer nok sikkert til å ende opp med familie.

4. Tror du det kommer til å bli vanskelig å stifte en familie som sjømann/kvinne?

Ja, i og for seg jeg jo for meg at det kan bli vanskelig siden man er fraværende 50% av tiden i året. Det kan jo bli litt slitsomt med tanke på at en er mye vekke. Men på den annen side skal jo ikke dette være noe problem bare en vil det nok.

5. Hvilke endringen mener du rederier bør gjøre for å holde på sjøfolk lengre?

Nei, det må jo da være å tilby gode om ikke enda bedre tilbud enn hva man får tilbud om på land eller rigg. Jeg tror også det er viktig å opprettholde en aktiv forfremmelsesgang i løpet av den perioden man er på sjøen. Det er viktig at man ikke føler at en står på stedet hvil, og at en får gjort noe og kommet seg litt opp og fremover slik at en kan trives på sjøen. **Du mener da**

at den største endringen rederiene bør gjøre er å ha en mer aktiv forfremmelse av sjøfolk? Ja, på en måte. Også ha noe som sitter i forhold til det å jobbe på land. At de har tilbud som er minst like gode som det de har på land. Både når det gjelder forhold om bord, seilingstid og lønn for eksempel. **Med seilingstid, mener du da turnus?** Ja, turnus. For eksempel hvis du jobber en turnus der du er 10 uker i forhold til en turnus på bare 4 uker, så vil det jo i hvertfall senere når en har familie være fryktelig lenge å være borte i 10 uker og en turnus på 4 uker vil være mer aktuelt.

6. Dersom du har noen andre kommentarer til temaet vårt eller problemstillingen vår

Det jeg tror er at de som går på land etter endt seilingsperiode vil mange få et tilbud av det rederiet de jobber i om de vil jobbe på kontoret i rederiet for eksempel. At du får tilbud om en god stilling der. Jeg tror også at familie og venner er hva som trekker sjøfolk til land eller riggbaserte jobber. Og at folk flest ønsker å tilbringe mer tid med familie.