

RE DO

Drivkrafter och hinder för att öka
jämfästldheten i båtmanskåren



Innehåll

| | |
|---|----|
| Begreppsförklaring | 1 |
| Introduktion | 3 |
| Varför båtman? | 3 |
| Arbetsuppgifter | 4 |
| Krav och egenskaper | 5 |
| Arbetsmiljö | 5 |
| Skinn på näsan | 6 |
| Behörigheter | 7 |
| Hinder för att öka jämställdheten i båtmaskåren. | 8 |
| Drivkrafter för att öka jämställdheten i båtmaskåren. | 13 |

Begreppsförklaring

| | |
|-----------------------------|--|
| Båtman | Kör lotsar till stora fartyg och ansvarar för lotsbåten |
| Borda | Man lägger lotsbåten vid sidan av fartyget i farten. |
| Befälhavare | I lotsbåten är det alltid två båtmän. Den som fyller behörighetskraven och är äldst i tjänst är befälhavare. |
| Behörighet | Genom examen och sjötid kan man plocka ut olika behörigheter. Transportstyrelsen utfärdar dessa. |
| Fartygsbefäl klass 6 | För att få klass 6 skall man ha jobbat till sjöss, tagit examen klass 7 och sedan jobbat igen för att få ihop tid till klass 6. Detta tar 8,5 år. |
| Fartygsbefäl klass 4 | Fyraårig sjöbefälsskola med invävd praktik för att få klass 5 sedan sjötid för att få klass 4. Detta tar 6 år. |
| Lots | Är den person som klättrar upp på fartygen och hjälper befälhavaren att ta fartyget säkert i hamn. |
| Lotsstation | Är det ställe där båtmän och lotsar utgår ifrån. Båtmännen är på de flesta stationer på plats under arbetstid. Lotsar däremot kommer in inför ett jobb. |
| Lotsbåt | Den båt som båtmännen kör för att lämna av lots, ingå i sjöräddning eller utföra någon annan arbetsuppgift. I Sverige är lotsbåtarna orangea. |
| 1:1 system | Många sjöfolk jobbar så kallat 1:1. Det betyder att för varje dag till sjöss så är man ledig en dag hemma. Det kan betyda alltifrån att man jobbar en vecka ute och är ledig en hemma till att man jobbar 6 månader ute och 6 månader hemma. |

Introduktion

I Sjöfartsverkets kärnverksamhet finns det för få kvinnor. För närvarande finns det 7 kvinnor bland de 178 båtmännen på Sjöfartsverket vilket motsvarar 4 %. Sjöfartsverket har satt upp ett mål om att man skall ha 25 % kvinnor i kärnverksamheten (där båtmän ingår) till 2026. Detta är ett mål som inte kommer att kunna uppnås inom utsatt tid, men med kraftfulla åtgärder kan man komma en bit på vägen. Många i branschen har satt upp liknande eller högre mål vilket gör att de kvinnliga sjöbefälen är högt eftertraktade och därmed svåra att rekrytera.

Bland svenska däcksbefäl idag utgör kvinnor 6 %. Då båtmän inte är en isolerad tjänst utan ingår i det större sammanhanget måste fokus ligga på att få in fler kvinnliga däcksbefäl i branschen snarare än att få in de som redan är i branschen till yrket. Först när vi ökat rekryteringsbasen kan vi rekrytera jämställt. Genom REDO-projektet fick vi i uppdrag att se över hur förändringar kan göras för att öka jämlikheten i båtmanskåren.

Vi använde kvinnorna som jobbar som båtmän som fokusgrupp där vi har intervjuat var och en och sedan gjort två workshoppar för att reda ut vad det finns för hinder och drivkrafter i att arbeta som båtmän. För att bredda fokusgruppen har vi också genomfört en enkät där både manliga och kvinnliga båtmän svarat. Från den enkäten har vi fått 48 svar, vilket ger oss en bra översikt. Från intervjuerna och workshoppar identifierade vi en del hinder och drivkrafter och andra tog vi direkt från utmaningen att öka jämställdheten.

Varför båtmän?

Det finns en tydlig uppdelning i vår fokusgrupp i varför man valde att bli båtmän. Tre av kvinnorna har haft fäder som jobbat som båtmän eller fiskare.

Dessa kvinnor har gått till sjöss tidigt och har tagit examen klass 7 och jobbat sig upp till klass 6 och båtmansyrket. De övriga fyra har kommit in på andra sätt, genom sina egna intressen och sedan läst till sjökaptent. Man har jobbat ute ett par år innan man gick iland för att bli båtmän. Två vittnar om att de aldrig tänkte på båtmansyrket utan såg en annons och nappade. De andra två har haft båtmän som ett möjligt alternativ. En läste sjökaptent i syfte att bli båtmän men att också ha en bredare utbildning att falla tillbaka på.

Ser man i enkäten så finner man att de två grupperna också har olika motiv till att jobba som båtman, där gruppen som har klass 6 största motivation är att vara nära havet och köra båt medan klass 4 gruppen beskriver att köra båt och att vara mycket ledig som de viktigaste faktorerna. Delar man däremot upp gruppen per ålder så ser vi att det är de yngre som i större del uppskattar jobbet för fördelarna när man har familj.

Gemensamt för de flesta båtmän är att de stormtrivs. De älskar närheten till havet, variationen i arbete, köra båt och att jobba i lag där lotsar kommer och går.

Det är inte stor omsättning inom båtmanskåren utan de flesta trivs och stannar tills pensionen. Vi ser att bland de som tillhör gruppen klass 6 så vill de till större del stanna. 59 % svarar att de självklart vill vara båtmän livet ut medan 37 % svarar att livet är långt. Bara 4 % svarar att de vill byta jobb. I gruppen med klass 4 svarar 69 % livet är långt och att man får se och 31 % svarar att de självklart vill vara kvar hela livet.

På frågan om man skulle vilja göra något annat så vill ungefär hälften av hela gruppen vara båtman men göra andra saker också. Detta stämmer väl överens med att de flesta uppskattar variation och flexibilitet i jobbet. Bland de yngre så vill en tredjedel göra något annat i Sjöfartsverket och en fjärdedel jobba någon annanstans. Bland de äldre är den siffran betydligt lägre. Det är också mycket större andel av de som har klass 4 att vilja göra något annat i eller utanför Sjöfartsverket än de med klass 6. Detta synkar också väl med att bland de yngre så är det mycket större andel som har klass 4 än klass 6.

“Världens bästa jobb, jag skulle rekommendera det”

Arbetsuppgifter

Som båtman är man ansvarig för transport av lotsar till och från fartyg i aktuellt område samt sjöräddningsuppdrag. En båtmans huvuduppgift är därför att stå i beredskap för att transportera lotsen på ett säkert och effektivt sätt, även under mycket sena timmar på natten eller under mycket extrema väderförhållanden. Därför har en båtman vanligtvis ett veckobaserat schema där man har dygnsvakter blandat med lediga dygn ett par veckor och sedan har ledigt från jobbet i en eller ett par veckor. Förutom det nära

samarbetet med lotsarna är båtmännen ansvarig för att ta hand om underhållet på lotsbåtar. Däröver tillkommer olika uppgifter på olika stationer.

Krav och egenskaper

Från intervjuer ser vi att de viktigaste kraven i praktiken för att bli båtman är att inte vara rädd för sjön och att känna sig trygg med att manövrera en liten båt i sjön. Det är också viktigt att klara av att jobba natt. Också bra att ha en grundläggande teknisk känsla för att jobba med maskin och underhåll.

När vi i enkäten frågade om vilka egenskaper som är viktigast som båtman menade en majoritet av de som svarade på enkäten fick att pålitlig, samarbetsvillig, flexibel, ansvarsfull, och uppmärksam är de viktigaste egenskaperna. Från intervjuer och workshop med kvinnliga båtmän ser vi att det är också viktigt att vara säkerhetsmedveten, lugn och trygg, kunna hantera stress, vara en lagspelare och att vara ansvarsfull, samt att vara bra på att lyssna på andra samtidigt som man skall våga säga ifrån.

Arbetsmiljö

De som har svarat på enkäten trivs med att köra båt, att ha ett fritt jobb med mycket eget ansvar. Ingen dag är den andra lik är en fras vi hört genomgående i studien.

När vi frågade de kvinnliga båtmännen om de upplevde sin arbetsmiljö som macho och mansdominerad så framhöll de att de har en bra och positiv arbetsmiljö och att de blir respekterade av sina kollegor. Kvinnorna tycker att det är bra att jobba med män och männen tycker att det inte skiljer mer på en kvinnlig och manlig båtman än det skiljer från gemene person till person. Så en slutsats är att vi inte behöver få in fler kvinnliga båtmän för båtmännens trivsel. Varför vill Sjöfartsverket då öka jämställdheten? Svaret ligger i att Sjöfartsverket tror på att mångfald ger en bättre grogrund för inkludering och innovation. En bättre arbetsplats helt enkelt.

I enkäten till båtmännen la vi också med Byggchefernas Machoindex-frågor, bakgrunden till machoindex kan man hitta i rapporten "Så mycket macho" som Byggcheferna publicerade 2020. Båtmännen hamnar på 36 % vilket är relativt lågt för att vara en sådan mansdominerad bransch. Indexet visar att man oftast blir respekterad som man ser ut rent kroppsligt och att man kan visa känslor för sina kollegor. Det finns inte heller stora problem med att man

behöver sätta jobbet före familjen. Däremot förekommer skämt av nedvärderande natur både gällande etnicitet, sexuell läggning och kvinnor.

Skinn på näsan

Genomgående för alla kvinnor vi pratar med i sjöfarten så nämner de att man behöver ha skinn på näsan. Vad är hönan och vad är ägget här? Klarar man inte att gå till sjöss om man inte har skinn på näsan eller är det något man förvärvar under tiden ombord? De kvinnliga båtmännen säger sig gilla att jobba med män för att det är lättare. Skinn på näsan definieras av dem som rak och ärlig. Men också att våga säga ifrån och stå upp för sig själv.

Är skinn på näsan en strategi att klara en mansdominerad bransch? I rapporten "Skinn på näsan" - gemenskapens premisser. En studie om homosocialitet, gemenskap och jargong i byggbranschen (2020, sid. 29-30) skriver Charlie Klang följande

“Att vara beblandad i gemenskapen beskrivs ha normaliserande effekt på den jargong som förekommer enligt intervjupersonerna. Ebba beskriver sig själv ha förändrats sedan hon började i byggbranschen. Hon menar att hon med tiden blivit personlighetsförändrad och att hon tydligt kan se hur det funnits ett före och ett efter. Alice redogör att hon inte upplever jargongen som särskilt hård idag gentemot vad hon tidigare upplevt. Samtidigt påpekar hon att ifall någon annan skulle beskriva sin situation likt hennes så skulle hon reagera. Idag ses hon som en "brud med mycket skinn på näsan", men förtydligar att hon inte alltid varit sådan. Istället har hon "formats av männen" över tid. Alice beskriver att detta för henne handlat om en överlevnadsinstinkt för att kunna trivas i branschen. Hon förtydligar: Jag har nog kommit till det stadiet att jag normaliserat det just för att kunna hantera det. Skulle jag backa tio år och sitta och höra vad jag egentligen säger idag och höra vad man säger till varandra och vad man själv kan höra ibland så tror jag man hade reagerat. Idag gör jag inte det, alltså jag tar inte illa vid mig eller mår dåligt över det eller så, utan man har nog bara normaliserat det till att 'så här är det'. För att hantera det. För att orka med. (Alice, 27 år) Denna uppsats har tidigare lyft att medlemskap i gemenskapen bygger på ett antal premisser. En av dessa framstod vara undergivenhet och att inte sticka ut. Vad som framgår ur Alices citat är att hon förr behövt finna sig i en position där hon inte gjort motstånd mot den jargong som påverkat henne negativt. Därefter har den normaliserande processen av språkbruket skett för henne som ett sätt att kunna bli del av gemenskapen, eftersom den är trots allt

är central för trivseln i arbetet. Även Ebba stärker detta, och menar att hon trivdes bättre i arbetet när hon inte gjorde motstånd mot jargongen. Vilket framställer den homosociala gemenskapen likt en resurs bland män som kvinnor dras till att söka, inte enbart för den sociala aspekten men även för att kunna utföra det faktiska arbetet som byggarbetare (Lipman-Blumen, 1976: 16).”

Detta stämmer väl in i den uppfattningen vi fått, dels från båtmanskvinnorna men också från de vi intervjuat och innan då en anonym kvinna säger till Lättaankar “ man vill ju vara den sköna bruden”. Att vara en del av gänget är inte bara trevligt utan en överlevnadsinstinkt när man är ute till havs länge och inte har några andra människor att prata med. Att inte vara utstött är avgörande för ens psykiska hälsa och förmåga att klara av att vara ombord.

Behörigheter

Av de 48 båtmän som svarade på enkäten, har 19 klass 7 plus 6 innan sjöfartsverket, 16 har klass 5 eller högre innan sjöfartsverket, 9 har klass 7 plus 6 genom sjöfartsverket och 4 har annan utbildningar.

Majoriteten tycker att klass 6 är en rimlig behörighet för jobbet, men vissa har också speglat att mer erfarenhet skulle behövas efteråt för att förbättra körningen av mindre båt, särskilt under extrema väderförhållanden. Att vara fartygsbefäl innebär att man får en bättre position gentemot lotsarna, till exempel om man skall avgöra att det går att borda i ett specifikt väder.

Ytterligare några tycker att klass 6 är onödigt och att det finns en för liten rekryteringsbas som har klass 6. Men på det stora hela är man väldigt överens om att behörigheten passar till arbetet man utför.

“Jag tycker behörigheten passar väl till yrket, i början av min karriär, fanns inga behörighetskrav, på statsfartyg var vi undantagna, det blir inte homogent & ett visst mått av tur blir inblandat. Med tanke på att det i mångt & mycket är ett säkerhetsuppdrag, ska tur inte vara en parameter.”

Hinder för att öka jämställdheten i båtmanskåren.

Synlighet

För att få folk med rätt behörighet till yrket så behöver yrket vara synligt. Men för att få in fler kvinnor till båtmansyrket behöver vi fler kvinnor i rekryteringsbasen som i stort består av folk som seglat ute på stort eller litet fartyg. Därför behöver vi få in fler unga i sjöfarten och från dem behöver vi få in kvinnor i båtmansyrket. Alltså behöver vi vara aktiva i de kampanjer som bedrivs gemensamt i branschen genom till exempel Transportföretagens kampanjer *Vi kör!* och *Framfart*.

För kvinnor som är i branschen behöver vi visa båtmän som en möjlig karriärväg. Det kan vi göra genom att åka till sjöbefälsskolor och prata om tjänsten. Vi behöver också visa upp yrket genom att ha båtmän närvarande vid mässor och liknande arrangemang.

Vi skall också visa båtmansyrket i Sjöfartsverkets sociala media så att Sjöfartsverkets följare får en medvetenhet om vad en båtmän gör. Att dela inlägg från båtmän ofta och att ta fram en kampanj för att ytterligare belysa yrket.

Att vara med i Mentor Sverige har också visat sig vara ett bra sätt att nå ut till högstadieelever i utsatta områden.

Rekrytering

Vi har undersökt vilka egenskaper som är viktiga och våra undersökningar har bestått i intervju och workshop med kvinnorna samt enkät med män och resultatet visar ingen skillnad mellan könen i resultat. Däremot är det vi inte tagit med några som inte är båtmän, utan detta resultat kommer inifrån kåren. Vi har funnit att de starkaste åsikterna är att man bör vara flexibel, social och problemlösare. Man skall kunna köra båt och sova även när man jobbar natt. Här ligger annonstexten för att rekrytera båtmän nära resultatet av hur båtmännen själva ser på vilka egenskaper som är viktiga i yrket.

Annonstexten:

“Vi söker dig som är lugn, uppmärksam och tillmötesgående i ditt bemötande och du arbetar bra med andra människor. Du tar egna initiativ och tar ansvar för dina uppgifter. Du ska ha dokumenterat mycket goda kunskaper i att köra

mindre fartyg (mellan ca 10-40 meters längd). Vi lägger stor vikt vid dina personliga egenskaper. Då väl fungerande lotsbåtar samt lotsstationer är en förutsättning för att utföra arbetet är det viktigt att du har intresse och kunskaper av underhåll och teknik. Vi förutsätter att du har datorvana. “

Vi kan konstatera att texten ligger nära hur en båtman är idag. Vi behöver då fråga oss, finns det andra kvaliteter som skulle göra kåren starkare och mer mångfacetterad?

Kan vi genom att se över rekryteringsprocessen och vara mer normkreativa finna nya grupper som kan tänkas bli båtman?

Mansdominans

Båtmanskåren är en väldigt mansdominerad arbetsplats och det tog vi upp i de intervjuer vi gjorde. Vi hade en hypotes om att kvinnorna skulle känna av att de var ensamma kvinnor i ett manligt jobb. Det visade sig att de inte alls var påverkade av det och när vi tittade närmare så såg vi att de alltid jobbar i par. Alltså i deras dagliga arbete så utgör de 50 % av arbetslaget vilket gör att de lag där kvinnor jobbar per default blir minst 50 % kvinnor. I de enkäter vi skickat ut ser vi att de manliga båtmännen inte har några som helst problem med kvinnor i yrket. Men mansdominansen syns utåt och gör att det inte blir lika attraktivt för kvinnor att söka sig dit.

Vi behöver göra de kvinnliga båtmännen synliga i kommunikationen inom sjöfarten. Det man ser kan man bli, så att visa de kvinnor som finns bör locka fler att söka sig till jobbet.

“Det är först när du ser en annan kvinna göra just det du trodde var omöjligt som du inser vad som verkligen är görbart.”

Behörighet

År 2002 infördes krav på klass 6 för befäl på fartyg över 20 ton i närfart. Sjöfartsverkets båtar är statsfartyg och som sådant har Sjöfartsverket bestämmanderätt över vilka behörigheter som behövs på sina fartyg i samverkan med Transportstyrelsen. Man såg då en stor vinst i att främja rörligheten mellan olika fartyg i samma storleksklass och fartområde och beslutade därför att även båtmän skall ha fartygsbefäl klass 6. Detta har vi förstått har gjort stor skillnad till det positiva på både kompetens och yrkesstolthet hos båtmän. Men med de ökade kraven så minskade man också rekryteringsbasen kraftigt.

Bland andra fartygstyper där man har krav att ha fartygsbefäl klass 6 ser vi fiskenäringen, offshore, yttre skärgårdstrafik, bogserbåtar och traditionsfartyg.

Idag accepterar Sjöfartsverket två behörigheter som båtman, klass 6 och klass 4. Från den enkät vi sände ut och de intervjuer vi gjort vet vi att de flest tycker att klass 6 är en adekvat behörighet för tjänsten.

“Ja, det har jag och jag är jätteduktig på mitt jobb.”

- ❖ **Klass 6-vägen:** Att få ut fartygsbefäl klass 6-behörighet tar många år. Först behöver man examen klass 7 plus 36 månaders däckstid. Med ett 1:1 system (man jobbar lika lång tid ute som hemma) så tar det 6 år att ha jobbat ihop den tiden. Denna tid behöver man skaffa sig på fartyg över 70 brutto. Att ta en examen klass 7 tar lite olika lång tid beroende på vilken skola och vilken fart utbildningen går i, men den ger 40 högskolepoäng, normalt läst över en termin. Efter att man fått ut behörighet klass 7 så skall man ha tjänstgjort minst 12 månader som fartygsbefäl på ett fartyg över 20 brutto. Vilket då i praktiken blir två år. Det tar alltså åtta och ett halvt år att bli båtman.
- ❖ **Klass 4-vägen:** Då sjökaptan har ett snabbspår med styrd praktik får man ut klass 5 när man gått i sjöbefälsskola i 4 år. Man behöver därefter jobba ombord i 12 månader i fartyg om minst 500 brutto. (1:1 vilket i praktiken motsvarar 2 år). Då kan man bli båtman efter sex år.

Två scenarier

Scenario 1: Här kan man då se två tänkbara vägar. Antingen att sänka kravet på båtman-däcksmän till fartygsbefäl klass sju och då ha endast sex och ett halvt år till att bli båtman. Man får en bredare rekryteringsbas, men den är ändå inte stor. Att då ta in någon helt utifrån skulle då innebära en lärlingstid ombord i ett fartyg över 70 brutto (vilket betyder att de inte kan gå bredvid i lotsbåt) på 6 år. Eller att bara rekrytera från de som redan skaffat sig sjötid. Vi skulle mot dagens krav sänka tiden till att bli båtman med två år och rekrytera från en marginellt större grupp.

Scenario 2: En utbildning där man likt Sjökapten har styrd praktik och på så sätt får ut sin behörighet klass 7 på en mycket kortare tid. Svensk Sjöfart har lämnat en hemställan till infrastrukturdepartementet, 2019, om att en sådan utbildning skall implementeras i det svenska systemet. Underlag finns i STCW. Skulle ett sådant beslut fattas skulle Transportstyrelsen få i uppdrag att skriva en förordning. Linnéuniversitetets sjöbefälsskola ställer sig positiv till att sedan hålla och examinera en sådan utbildning. För Sjöfartsverkets del blir det då av största vikt att praktiktid kan erhållas på fartyg med 20 brutto då lotsbåtarna ligger strax över 20.

Ny väg till båtman

I den nya klass 7-utbildningen skulle det ingå styrd praktik om 6-12 månader. I vårt estimat utgår vi från att man kan göra praktiken på ett fartyg om 20 brutto. Handedare med minst klass 7 behöver vara ansvarig för den styrda praktiken. En lärlingsutbildning skulle då kunna se ut som följer:

Teoretisk utbildning klass 7, Sjöbefälsskola.

Styrd praktik 6-12 månader vilket i praktiken är 1-2 år. Befälseven kan då göra sin praktik på vilket fartyg som helst i segmentet.

- ❖ Alternativ 1: Att man kan väver in den styrda praktiken i utbildningen så att man får studiebidrag/lån för praktiktiden.
- ❖ Alternativ 2: Att man går bredvid och jobbar som båtmans-trea/befälspraktikant på något annat av Sjöfartsverkets fartyg med lärlingslön. Befälseven kommer under perioden vara stationerad vid olika orter/ på olika fartyg för att få en förståelse för olika regionala skillnader och skillnader på fartyg.

| | År 1 | År 2 | År 3 | År 4 | År 5 | År 6 | År 7 | År 8 |
|-------------------|--|----------------------------------|--------------------------------|------|-------------------------|------|-------------------|-------------------------|
| Klass 6 nutid | Däckstid 36 mån 1:1 | | | | | | Klass 7 examen | Befälstid 12 mån 1:1 |
| Klass 4 | Sjökaptensprogram med styrd praktik | | | | Befälstid 12 mån 1:1 | | | |
| Klass 6 ny väg | Klass 7 examen | Styrd praktik 9 mån 1:1 | Befäls tid 12 mån 1:1 | | | | | |

Handledare behöver själv ha minst fartygsbefäl klass 7. Hen bör dessutom ha utbildning för att kunna ta väl hand om eleven. När eleven genomfört dessa moment kan behörighet klass 7 plockas ut. Eleven går från elev till anställd som båtmanstvåa då hen kan framföra fartyget men inte vara befälhavare. Man behöver jobba som båtmanstvåa 12 månader vilket i praktiken är två år. Under de två åren skall också introduktionsutbildning för båtman ingå.

Förändringar

- ❖ Departementet behöver besluta om att ett snabbspår skall kunna göras och ge Transportstyrelsen i uppdrag att skriva en förordning.
- ❖ Transportstyrelsen behöver skriva förordning.
- ❖ Sjöbefälsskolorna behöver ta fram en utbildning, då de har examen klass 7 och förfarande för styrd praktik från sjöbefälsprogrammet bör detta vara tämligen enkelt.
- ❖ Sjöfartsverket behöver ta fram en handledarutbildning/ instruktion.
- ❖ Ändra sjöfartsverkets policy om att endast anställa folk med klass 6 behörighet till att kunna anställa folk med klass 7 behörighet.
- ❖ Om man väljer lärlingsspåret så behöver sjöfartsverket inrätta en lärlingstjänst. (Båtmans trea)

Med detta spår kan vi korta ner vägen till båtman från 8,5 år till 4 år, vilket borde göra att det är möjligt att rekrytera direkt från utbildningen till klass 7-

examen eller till och med inspirera folk att läsa klass 7 med syfte att bli båtman.

Effektivisering

Den pågående effektiviseringen i båtmanskåren på Sjöfartsverkets sätter stopp för all rekrytering och är inte ett problem vi i gruppen kan ta oss an. Därför konstaterar vi krasst att om man inte rekryterar någon kan vi inte heller få in fler kvinnor. Vi har därför valt att ha dels en hypotetisk syn på de framtagna lösningarna och dels en långsiktig syn. Alltså alla lösningar skall beaktas som något man skulle kunna göra när/om man inte ligger i en effektiviseringsprocess.

Vikarie

En stor nackdel är de långa vikariaten innan man kommer in som båtman och även om man vikarierat länge så är det långt ifrån säkert att man får anställning när en tjänst väl dyker upp. Detta missgynnar unga människor som vill skaffa ett ordnat liv, då det är svårt att få lån och man känner sig inte trygg nog att skaffa familj. Detta är ett hinder som hänger ihop med de statliga rekryteringsreglerna och kan inte så lätt ändras. Man skulle däremot kunna fastanställa men med flexibel stationeringsort. I kapitlet om behörigheter så föreslår vi också en enklare väg in där man på ett tidigare stadium blir anställd. Detta skulle skapa större trygghet.

Drivkrafter för att öka jämställdheten i båtmanskåren

Familjeliv

Båtmansyrket är ett idealjobb om man har familj. Iallafall om man har en annan vårdnadshavare som jobbar iland, vittnar vår fokusgrupp om. De båtmän som tidigare jobbat ute på fartyg som är långt iväg beskriver tryggheten i att bara vara som mest någon timme bort från hemmet ifall något skulle hända med barnet. På de flesta stationer har de också ett beredskapsgång vilket skapar redundans vid kris. Att jobba till sjöss betyder i allmänhet väldigt mycket ledig tid med sitt barn, men att då dessutom vara nära gör att man är ännu mera tillgänglig. Båtmännen berättar att familjen ofta kan komma förbi en stund till lotsstation eller att man kan ses och ta en middag eller promenad när det är lugna stunder. Även om man jobbar skift kan man ofta byta bort pass så att man inte missar födelsedagar eller andra viktiga händelser. Det är inte heller några problem att vara föräldraledig eller att vabba.

Flexibilitet

Att vara hemma men ändå jobba komprimerat gör att man har mycket ledig tid. Man kan också byta vakter och ta ledigt på ett helt annat sätt än man kan till sjöss. Många använder sin lediga tid till att bedriva en annan verksamhet eller bedriva sin hobby. Att kunna vara fri att spendera större delen av sin tid framhålls som en stor fördel.

Tryggt jobb i staten

Vår fokusgrupp av kvinnor menar att det betyder mycket att ha en trygg anställning och att staten är en arbetsgivare som står för trygghet. Därför är det ett ställe där man kan och vill stanna och utvecklas genom livets olika faser.

Stärka de kvinnliga båtmännen genom ett nätverk

Trots att de kvinnliga båtmännen trivs med att jobba med män så finns också lusten att lära känna varandra bättre och känna igen sig i varandra. Med en ökad andel kvinnliga båtmän skulle ett kvinnligt nätverk kunna minska känslan av att vara en liten minoritet. Sjöfartsverket skulle också få en bra samverkanspart när man vill rekrytera och introducera nya kvinnor till yrket.

*“Jag kan tänka mig att vara båtmän hela livet,
det här är världens bästa jobb”*

Sara Fallahi
RISE

Cajsa Jersler Fransson
Sjöfartsverket

Drivkrafter och utmaningar för att öka jämställdheten
i båtmanskåren, 2021
Bilaga C till slutrapport för forskningsprojektet
'Rekrytering till sjöfarten – Måste sjömän vara män?'
Diarienummer TRV2019/96491
Finansiär: Trafikverket
Kontakt: redo.shipping@gmail.com

Illustrationer: Maja Larsson



SJÖFARTSVERKET

**RI
SE**