



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Registreringsboken for dekkskadetter og matroslærlinger



Bacheloroppgave utført ved Høgskolen Stord/Haugesund avdeling nautikk

Våren 2012

Henrik Gullaksen Berg	Kand.nr.	31
Ruben Alexander Furali	Kand.nr.	17
Ronald Sjo	Kand.nr.	32

Antall ord: 11 498

Forord

Dette er en bacheloroppgave utført av tre nautikkstudenter ved Høgskolen Stord/Haugesund. Normert arbeidsmengde er 15 studiepoeng per student, det vil si halve arbeidsinnsatsen i et studiesemester. Oppgaven ble i hovedsak skrevet fra januar 2012 til leveringsfristen 15. mai 2012.

Temaet er valgt av forfatterne og oppgaven er skrevet uavhengig av bedrifter, organisasjoner og instanser. Vi har likevel samarbeidet med Maritimt Opplæringskontor, Sjøfartsdirektoratet, samt rederiene Simon Møkster Shipping AS, Eidesvik Offshore ASA og Østensjø Rederi AS for å kunne benytte deres sjøfolk i undersøkelsene.

Vi vil gjerne få takke for hjelp og innspill fra vår eksterne veileder, Øyvind Bårdsen, leder av Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge, og Rune Vikse, fagansvarlig ved Sjøfartsdirektoratet.

En stor takk skal også gis til dem som tok seg tid til å svare på våre undersøkelser.

Sist, men ikke minst vil vi også takke vår interne veileder, Sverre Fagerland ved Høgskolen Stord/Haugesund.

Haugesund, 14. mai, 2012.

Henrik Gullaksen Berg

Ruben Alexander Furali

Ronald Sjø

Sammendrag

Tittel for oppgave var ”Registreringsboken for dekkskadetter og matroslærlinger.”

Problemstillingene var:

1. ”Hvordan er oppfatningen av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) i det praktiske liv om bord på offshorefartøyer?”
2. ”Hvordan stiller næringen seg til å erstatte RDM med et nytt elektronisk opplæringsverktøy?”

Det ble gjennomført en spørreundersøkelse som rettet seg mot dekkskadetter og opplæringsansvarlige om bord på offshorefartøyer. En sekundærundersøkelse med intervjuer ble gjennomført der man intervjuet representanter fra sjøfartsnæringen.

Sjøfartsdirektoratets databaser for D3 sertifikater (sertifikatet man søker om etter fullført opplæring gjennom RDM) i 2011 ble også gjennomgått for å få et overblikk over antall søkere og antall avslag som skyldes RDM.

Det ble konkludert med at RDM oppfattes som utdatert på en del punkter, men at den er grei å ha som veiledning i opplæringen. Mange seilende er også av den oppfatning at en del søkere får avslag på søknaden om D3 sertifikat på grunn av misforståelser ved RDM, og at den reelle opplæring oppnås gjennom arbeidsoppgaver og veiledning fra andre om bord. Konklusjonen etter databasesøkene tyder det på at det *ikke* er spesielt mange som får avslag der RDM er eneste avslagsgrunn. Det kan tenkes at denne oppfatningen henger igjen fra tidligere siden Sjøfartsdirektoratet hevder de var mer rigid i tolkningen av regelverket knyttet til sertifikatsøknader før 2007.

Videre stiller flertallet av respondentene og intervjuobjektene seg positive til et nytt elektronisk opplæringsprogram. De mener opplæringen vil bli lettere, og at et elektronisk opplæringsprogram med tettere oppfølging vil kunne redusere antall avslag for førstegangssøkere.

Innholdsfortegnelse

Forord	ii
Sammendrag	iii
Innholdsfortegnelse	iv
Figurliste	vi
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn for valg av problemstillinger.....	1
1.2 Problemstillinger	1
1.3 Hypoteser.....	2
1.4 Formålet med undersøkelsen	2
1.5 Avgrensning i oppgaven.....	3
1.6 Generell innføring i temaet.....	3
1.7 Historie og utvikling.....	4
2 Teoretisk del	5
2.1 Begrunnelse for utvalg av litteratur	5
2.2 Presentasjon av litteratur	5
2.2.1 <i>The worldwide demand for and supply of seafarers</i>	5
2.2.2 <i>Training and assessment on board</i>	6
2.3 Kvaliteten på litteraturen	7
2.3.1 <i>The worldwide demand for and supply of seafarers</i>	7
2.3.2 <i>Training and assessment on board</i>	8
2.4 Delkonklusjon.....	8
3 Empirisk del	9
3.1 Metodepresentasjon	9
3.2 Begrunnelse for metodevalg.....	10
3.2.1 <i>Spørreundersøkelse</i>	11
3.2.2 <i>Intervju</i>	11
3.3 Begrensninger i metodene	12
3.3.1 <i>Bias</i>	12
3.4 Validitets- og reliabilitetsproblemer	13
3.4.1 <i>Reliabilitet</i>	13
3.4.2 <i>Validitet</i>	13

3.5	Rammer for arbeidet.....	14
3.6	Delkonklusjon.....	15
4	Datainnsamling.....	16
4.1	Utvalg av informanter.....	16
4.1.1	<i>Spørreundersøkelse</i>	16
4.1.2	<i>Intervju</i>	16
4.2	Representativitet.....	16
4.2.1	<i>Spørreundersøkelse</i>	16
4.2.2	<i>Intervju</i>	17
4.3	Begrunnelse for utvalg av spørsmål.....	17
4.3.1	<i>Spørreundersøkelse</i>	17
4.3.2	<i>Intervju</i>	17
4.4	Presentasjon av undersøkelsene.....	17
4.4.1	<i>Spørreundersøkelsen</i>	17
4.4.2	<i>Intervju</i>	23
4.4.3	<i>Database</i>	27
5	Drøfting av resultatene.....	31
5.1	Vurderingskriterier.....	31
5.2	Drøfting av resultatene i forhold til hypotesene.....	31
5.3	Kritikk av undersøkelsene.....	36
5.3.1	<i>Spørreundersøkelse</i>	36
5.3.2	<i>Intervju</i>	36
5.3.3	<i>Databaseundersøkelse</i>	37
6	Konklusjon.....	38
7	Bibliografi.....	I
	Vedlegg I – Forkortelser og definisjoner.....	III
	Vedlegg II - Analyse av spørreundersøkelse opp mot hypotese.....	V
	Vedlegg III - Rådata fra spørreundersøkelse.....	XIII
	Vedlegg IV - Kontrakt med Sjøfartsdirektoratet.....	XXXVIII
	Vedlegg V - Databaseundersøkelser hos Sjøfartsdirektoratet.....	XXXIX
	Vedlegg VI – Oversikt over D3 sertifikatsøknader 2011.....	LI

Vedlegg VII - Intervjuinformasjon	LX
Vedlegg VIII – Intervju Steinar Tveita.....	LXI
Vedlegg IX – Intervju Dekkskadett	LXXII
Vedlegg X – Intervju med Jack- Arild Andersen	LXXXII
Vedlegg XI – Intervju Stig Eide.....	XCVIII

Figurliste

Figur 1: Mange får avslag på søknaden om sertifikat grunnet misforståelse av kadettboken ..	18
Figur 2: Jeg ville jobbet mer med et elektronisk opplæringsverktøy enn jeg gjør med kadettboken i dag	20
Figur 3: Kadettboken er utdatert	20
Figur 4: Kadettboken er et eksempel på papiroplæring og ikke reell opplæring om bord.....	21
Figur 5: Kadettboken er en ekstra byrde for opplæringsansvarlig om bord.....	22
Figur 6: Antall søknader, utstedte sertifikater og avslag.....	28
Figur 7: Avslag der RDM er en av flere avslagsgrunner	30
Figur 8: Avslag der RDM er eneste avslagsgrunn	30

Forsidebilde hentet den 09.05.2012 fra: http://www.big-max-web.de/content/Visual_Navigation/Seminare___Workshops/sextant.jpg

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for valg av problemstillinger

For å få utstedt dekksoffiser sertifikat klasse 3 stiller myndighetene en rekke krav til søkerne.

Disse må gjennom en læretid, også kalt kadettid, hvor de da blir kalt dekkskadetter.

Dekkskadettene skal i denne perioden blant annet fylle ut en **Registreringsbok** for **Dekkskadetter** og **Matroslærlinger (RDM)**. RDM skal tjene som dokumentasjon på opplæringen om bord.

I omtrent 27 % av det totale antallet avslag på søknader om D3 sertifikat i 2011 var RDM en av flere årsaker til avslaget (se undertittel 4.4.3). Denne oppgaven vil derfor konsentrere seg om RDM og dennes rolle i opplæringen om bord.

Det har blitt registrert at mange i det maritime miljøet har meninger om RDM. Disse meningene er i overveiende grad negative, da mange har en oppfatning av at RDM er noe man kun får signert for å kunne søke om sertifikat. Det generelle inntrykk forfatterne har dannet seg er at det er mange som får avslag første gangen de søker om sertifikat. Vi har selv hatt noen turer på sjøen i forbindelse med sommerjobber og har erfart at RDM er komplisert å sette seg inn i. Bakgrunnen for oppgaven var derfor delvis autoetnografisk ettersom tema for oppgaven så vel som problemstillingen ble utarbeidet basert på egne erfaringer med RDM i tillegg til forundersøkelsene som ble foretatt (Brinkmann & Tanggaard, 2010).

Maritimt Opplæringskontor planlegger å utvikle et elektronisk opplæringsverktøy som skal erstatte dagens system med RDM. Det opplyses at det arbeides med å nedsette en gruppe som man ønsker skal bestå av representanter fra Sjøfartsdirektoratet, Norges rederiforbund, og andre relevante aktører med tilknytning til den maritime næring. Målet er at dette elektroniske opplæringsverktøyet skal være klart for godkjenning av Sjøfartsdirektoratet i løpet av 2013.

1.2 Problemstillinger

Forfatterne har valgt følgende problemstillinger:

1. ”Hvordan er oppfatningen av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) i det praktiske liv om bord på offshorefartøyer?”
2. ”Hvordan stiller næringen seg til å erstatte RDM med et nytt elektronisk opplæringsverktøy?”

Forfatterne kom frem til problemstillingene etter innspill fra Maritimt Opplæringskontor, forundersøkelser og forfatternes egne erfaringer (Brinkmann & Tanggaard, 2010). Problemstillingene ble så videreutviklet ved hjelp av en rekke hypoteser. Med disse hypotesene ønsket forfatterne å besvare problemstillingene.

1.3 Hypoteser

Det ble naturlig å utvikle hypoteser basert på forundersøkelser, ettersom dette er et ukjent område for tidligere forskning (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005). Disse hypotesene fungerte som utgangspunkt for den empiriske delen. Spørsmålene i spørreundersøkelsen skulle dermed forsøke å avdekke respondentenes meninger i forhold til de ulike hypotesene (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005).

Under følger hypotesene:

1. Mange får avslag på sin søknad om sertifikat grunnet misforståelse med utfylling av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM)
2. Mange fyller ut Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) hovedsakelig for å få sertifikat, og fokuserer lite på læringsutbytte.
3. Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) er utdatert.
4. Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) bidrar kun til papiroplæring og ikke reell opplæring.
5. Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord.
6. Oppfølging av dekkskadetter gjennom et elektronisk opplæringsverktøy ville gi en bedre opplæring og færre avslag på sertifikatsøknader.

1.4 Formålet med undersøkelsen

I RDM står det at formålet med boken er:

«RDM skal styre den praktiske opplæringen til sjøs, gi veiledning til opplæringsansvarlige og forestå prøving slik at opplæringsresultat kan dokumenteres» (Sjøfartsdirektoratet, 2005, s. 8).

Hensikten med oppgaven var å forsøke å avdekke hvordan oppfatningen er av RDM i det virkelige liv til sjøs. Det skulle undersøkes om dekkskadetter og opplæringsansvarlige er tilfreds med ordningen, og hvorvidt løsningen med RDM fungerer primært som opplæringsverktøy, eller kun som skriftlig dokumentasjon på opplæring.

1.5 Avgrensning i oppgaven

Oppgaven ble avgrenset til ansatte i tre lokale offshorerederier. Grunnen til dette var at nærhet til rederiene ble vurdert som viktig når det skulle samarbeides. Undersøkelsene gjort hos Sjøfartsdirektoratet er avgrenset til søknader om D3 sertifikat som har vært oppe til behandling i kalenderåret 2011. Vi har dermed besluttet å ikke se på ISM koden, det politiske eller økonomiske aspektet, og heller ikke utdanningsforløpet som helhet.

1.6 Generell innføring i temaet

Dagens maritime utdanning av dekksoffiserer er todelt. Man kan enten ta utdannelsen gjennom en høyskole eller en maritim fagskole. Kravet til fartstid er 12 måneder, forutsatt at et godkjent opplæringsprogram følges. Det eneste godkjente opplæringsprogrammet i Norge er RDM. Hvis man velger å ikke følge RDM er kravet 36 måneders fartstid.

Fagskolestudenter får som regel godkjent seks måneder fartstid fra tiden som matroslærlinger, og må gjennomføre minimum fire måneders fartstid etter at de er ferdig på skolen, forutsatt at de har to måneders fartstid under utdanningen. Høgskolestudenter må gjennomføre minst åtte måneder etter endt skolegang, her kan de resterende fire månedene tas under eller utenom utdannelsen.

Kadettiden er den perioden der dekkskadetten skal sette sin teoretiske kunnskap ut i praksis. Her skal dekkskadetten få en innføring i de forskjellige arbeidsoppgavene til en styrmann. RDM inneholder punkter som skal signeres og regulerer dermed hvordan opplæringen skal foregå. Opplæringsprogrammet krever nøye oppfølging av en opplæringsansvarlig om bord som skal overvåke og ha tilsyn med opplæringen av dekkskadetten (Sjøfartsdirektoratet, 2005). Det kreves i tillegg en assessor som gjennom ulike prøver skal teste dekkskadetten etter hvert som han/hun har fått opplæring. Assessoren må være sertifisert av Sjøfartsdirektoratet, og prøvene baseres på muntlig eller praktisk gjennomføring. Hensikten med disse prøvene er å sikre at dekkskadetten har fått den nødvendige opplæringen og forståelsen av arbeidsoppgavene til en styrmann. Tilstrekkelig fartstid og fullført opplæringsprogram danner grunnlaget for at dekkskadetten kan søke om D3 sertifikat. Nødvendig dokumentasjon, RDM inkludert, sendes inn til godkjenning hos Sjøfartsdirektoratet. Disse behandler søknaden i henhold til **Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW)**.

Den norske RDM er stort sett en oversettelse av "On board training record book for deck cadets" utgitt av **International Shipping Federation (ISF)** (Sjøfartsdirektoratet, 2005).

Oppgavene i denne boken tilfredsstiller minstekravene i STCW, som igjen er utarbeidet av **International Maritime Organization (IMO)**.

1.7 Historie og utvikling

Opplæring av fremtidige styrmenn har alltid blitt praktisert på skoler eller om bord i fartøyer. Måten denne opplæringen har blitt gjort på har vært noe forskjellig opp gjennom tidene. Det har vært forskjellige opplæringsprogram som har hatt til hensikt å sikre at fremtidige styrmenn får en fullstendig opplæring, slik at han eller hun med tilstrekkelige fartstid kan seile som styrmann.

Før 02.06.1998 var det ikke noe krav fra myndighetene om et obligatorisk opplæringsprogram for dekkskadetter. For å kunne løse ut sertifikater som styrmann måtte man, i følge Øyvind Bårdsen, fullføre styrmannsskolen og ha 36 måneders fartstid før man kunne få sertifikat. Det bør presiseres at det ikke var effektiv fartstid. Det vil si at ferien var inkludert i mønstringstiden. Forfatterne er kjent med at rederier på 1970-tallet utarbeidet egne opplæringsprogram om bord til styrmenn (Systematisk opplæring om bord, 1973). Det fantes også opplæringsprogram som skulle følges frem til en hadde nok fartstid til å få stillingen motormann eller matros (Systematisk opplæring om bord, 1970). Hensikten med opplæringsprogrammene var å sørge for at dekkskadettene fikk en systematisk opplæring om bord, og fikk prøvd seg på ulike type arbeidsoppgaver.

I 1995 ble det foretatt en omfattende revisjon av STCW konvensjonen fra 1978. Den reviderte utgaven av STCW konvensjonen la mye mer vekt på opplæring av offiserer om bord enn den tidligere konvensjonen. Det ble vedtatt at opplæringen av dekkskadetter om bord på fartøyer skulle bli registrert i en registreringsbok. Disse registreringsbøkene skulle godkjennes av det aktuelle lands maritime administrasjon som hadde ansvaret for utstedelse av sertifikater (International Shipping Federation, 1996)

Registreringsboken som brukes i Norge, ble innført og godkjent av Sjøfartsdirektoratet i 1998 og har ikke blitt revidert siden. Den maritime næringen derimot har gjennomgått betydelige endringer.

IMO laget en slik registreringsbok kalt "Model Training Record Book". Senere kom ISF med sin "On board training record book for deck cadets" som var basert på IMO sin bok, men som hadde et betydelig bedre utvalg i oppgaver. Denne boken ble revidert i 2012, men endringen var ubetydelig, i følge Øyvind Bårdsen.

2 Teoretisk del

2.1 Begrunnelse for utvalg av litteratur

Det har vært vanskelig å fremskaffe litteratur med relevans til oppgaven. Temaet for oppgaven er et område hvor det er gjort lite forskning og følgelig er lite blitt skrevet tidligere. Likevel har vi valgt å ta med litteratur som belyser viktigheten av opplæring og hvorfor temaet er så relevant som det er i dag.

2.2 Presentasjon av litteratur

2.2.1 The worldwide demand for and supply of seafarers

BIMCO og ISF Manpower 2010 Update “The worldwide demand for and supply of seafarers” er en rapport som er utført av The **Baltic and International Maritime Council** (BIMCO) og **International Shipping Federation** (ISF). Dette er en rapport som utarbeides av BIMCO og ISF hvert 5. år. Denne rapporten inneholder en oversikt over tilbud og etterspørsel etter sjøfolk i 2010 og 5 år frem i tid (2015). Oppdateringsrapporten blir generelt regnet som den mest omfattende vurderingen av tilbud og etterspørsel etter sjøfolk på verdensbasis. Rapporten bygger på tidligere studier som er blitt utført i 1990, 1995, 2000 og 2005, samt datainnsamling ved hjelp av spørreskjemaer. Disse ble sendt ut til myndigheter, rederier, bemanningsbyråer og maritime organisasjoner. Svarene har blitt analysert ved Warwick institutt for Employment Research (The Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation, 2010).

Den nyeste rapporten har gitt en mer detaljert analyse av størrelsen og den sannsynlige veksten på den kommersielle handelsflåten, enn de tidligere undersøkelsene. Når det gjelder estimatet av etterspørsel er det blitt benyttet mer omfattende informasjon fra flere land. Dette kan bety at tallene ikke er direkte sammenlignbare med tidligere studier.

Det anslåtte tallet for *tilbud* av sjøfolk i 2010 på verdensbasis, var 624 000 offiserer og 747 000 underordnede sjømenn (The Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation, 2010).

Disse tallene er basert på antallet som har sertifikat etter kravene i STCW, og er derfor noe mer omfattende enn tidligere undersøkelser utført av BIMCO og ISF.

Det er et spesielt stort tilbud av sjøfolk fra noen land, henholdsvis Kina, India og Filippinene, samt i flere europeiske land.

Det nåværende estimatet for *etterspørselen* etter sjøfolk på verdensbasis er 637 000 offiserer og 747 000 underordnede sjømenn (The Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation, 2010). Tallene er blitt basert på en detaljert gjennomgang av antall, størrelse og type skip i verdensflåten.

I rapporten kommer det også frem at det er problemer med tilgang på bestemte kategorier av sjøfolk, som for eksempel høyere offisersstillinger. Det er også tegn på vedvarende rekrutteringsproblemer samt å holde på fast mannskap. Dette gjelder særlig i visse deler av bransjen, som tankskip og offshore servicefartøyer.

Rapporten konkluderer med at shippingindustrien har en utfordring når det gjelder bemanning i fremtiden. Resultatene viser også at det fortsatt vil være mangel på offiserer, med mindre det iverksettes nye tiltak for å sikre vekst av kvalifiserte sjøfolk. Selv om det er mangel på sjøfolk er det etablert en positiv trend for opplæring og rekruttering de siste årene. Det kommer tydelig frem i rapporten at det kreves godt kvalifiserte og høyt utdannede sjøfolk som er i stand til å tilpasse seg endringene og nye oppgaver. I følge rapporten er et opplæringsprogram nødvendig å gjennomføre for å sikre kvaliteten på bemanningen.

2.2.2 Training and assessment on board

Len A. Holder, gir i sin bok «Training and assessment on board» (1997) en innføring i hvordan man kan sette sammen et opplæringsprogram om bord på en båt, og hvordan man kan bruke forskjellige hjelpemidler for å utføre treningen på best mulig måte uten at det blir en kjedelig arbeidsoppgave. I følge Holder er den beste treningen det faktiske arbeid, eller den trening som er gjennomført så nært likt som det faktiske arbeid.

Han presiserer viktigheten av at alle deler av en rederiorganisasjon deltar i opplæringen helt fra rederikontoret til dekkskadetten selv. Motivasjon i alle ledd er viktig for at opplæringen skal bli så god som mulig.

At man faktisk dokumenterer den treningen man utfører er også et viktig tema i Holders bok (1997). Dette gjelder både for sertifisering ovenfor myndigheter, fremtidige arbeidsgivere,

inspektører og forsikringsagenter, samt rederiets interne opplærings policy som skal være i henhold til ISM koden (International Maritime Organization, 2010). Vurderingen av den opplæring som blir gjennomført er også vel så viktig som dokumenteringen, og et godt vurderingssystem bør brukes for å kunne evaluere dekkskadettens kunnskaper både ved start og mens opplæringen pågår. Dette er for å forvise seg om at opplæringen starter ved et tidspunkt der dekkskadetten har fått den nødvendig teoretiske opplæringen og er klar for å sette denne ut i praksis. På den måten unngår man opphold og for mye repetisjon i utdanningsforløpet samtidig som man får dokumentert og sertifisert dekkskadetten for hans eller hennes kunnskaper (Holder, 1997).

2.3 Kvaliteten på litteraturen

2.3.1 The worldwide demand for and supply of seafarers

Det er viktig å presisere ved rapporten, ”The worldwide demand for and supply of seafarers”, at forfatterne av denne oppgaven ikke har kunnet fremskaffe den fullstendige utgaven. Det er derfor blitt benyttet et sammendrag av rapporten. Grunnen til dette var at en fullstendig rapport ikke var tilgjengelig uten at en måtte betale. Det ble da besluttet at man kun skulle ta utgangspunkt i sammendraget av rapporten. Dette kan ha medført at noen opplysninger har blitt utelukket.

Ettersom denne rapporten ble utarbeidet i 2010, vil tallene kunne være noe forandret i forhold til dagens tilbud og etterspørsel. Likevel har man valgt å se på disse tallene som relevante for oppgaven.

I Manpower 2010 Update “The worldwide demand for and supply of seafarers” har man benyttet et spørreskjema for å samle inn data.

Bruk av dette kan medføre at tallene fra spørreskjema ikke er helt korrekt på grunn av ulike feilkilder. Respondentene kan ha svart ut fra ulike egeninteresser, eller har kanskje ikke hatt relevant kompetanse til å kunne svare. Man må også ta hensyn til at enkelte feil under datainnsamlingen kan føre til at tallene over tilbud og etterspørsel av sjøfolk ikke er korrekt, og kan variere noe.

2.3.2 Training and assessment on board

STCW konvensjon ble oppdatert i 1995 og 1. utgave av Holders bok ”Training and assessment on board” ble skrevet i 1991. Forfatteren har derfor kommet med en 2. utgave i 1997 som er oppdatert i forhold til nye krav i STCW. Boken vil derfor være oppdatert i forhold til de nye reglene som kom i 1995, og være relevant litteratur for oppgaven.

Det bør merkes at STCW ble revidert i januar 2012. Denne oppgaven ser i hovedsak bort fra den reviderte utgaven fordi endringene var små. I tillegg er det meget kostbart å få tak i 2012 versjonen.

2.4 Delkonklusjon

Som nevnt i punkt 2.1 ønsket forfatterne i dette kapitlet å belyse hvorfor temaet for oppgaven er relevant i dag. Gjennom BIMCO og ISF’s manpower study vises det at frem til 2015 vil det være behov for 13 000 nye offiserer på verdensbasis for å kunne imøtekomme etterspørselen. Disse offiserene må være topp kvalifisert for å kunne håndtere nye utfordringer og endringer innen skipsfarten. Len A. Holder skriver i sin bok (1997) at den beste treningen er det faktiske arbeid, eller trening som ligner det faktiske arbeid. Det vil dermed si at opplæringen disse dekkskadettene skal gjennomgå må være oppdatert og relevant i forhold til behovene i dagens maritime næring.

3 Empirisk del

Denne hoveddelen skal gjøre rede for de empiriske metodene som er benyttet.

Det orienteres og argumenteres for strategiske valg av metoder i oppgaven.

Ettersom arbeidet skred frem ble det klart at det fantes få skriftlige publikasjoner som kunne benyttes til å besvare problemstillingene. Delkonklusjonen i teoridelen bekrefter behovet for flere kvalifiserte sjøfolk. For å besvare problemstillingene i denne oppgaven ble det vurdert som nødvendig med flere forholdsvis omfattende empiriske undersøkelser.

3.1 Metodepresentasjon

Tre empiriske datainnsamlinger ble utført. Undersøkelsene ble utviklet med utgangspunkt i både kvantitative og kvalitative metoder. Disse besto henholdsvis av en spørreundersøkelse, delvis strukturerte intervjuer, samt innsamling av data fra Sjøfartsdirektoratets sertifikatdatabaser.

Datainnsamlingen fra Sjøfartsdirektoratet blir lite omtalt i denne delen fordi dette i utgangspunktet bare var innhenting av informasjon fra en database. Det vises til punkt 4.4.3 for omtale av denne datainnsamlingen.

Primærundersøkelsen ble utført med en spørreundersøkelse rettet mot dekkskadetter og opplæringsansvarlige offiserer på offshorefartøyer. Etter at spørreundersøkelsen var fullført ble det utarbeidet og utført intervjuer. Det ble altså benyttet metodetriangulering ved at både en spørreundersøkelse og intervjuer ble benyttet for å belyse problemstillingene fra flere perspektiver (Larsen, 2007).

Spørreundersøkelsen ble utviklet med utgangspunkt i 6 hypoteser (se mellomtittel 1.3) om RDM.

Hypotesene ble utviklet som oppsummeringer av de generelle inntrykk rundt temaet forfatterne hadde på et tidlig stadium i arbeidet. Inntrykkene ble dannet gjennom forundersøkelsene. Hypotesene utgjorde grunnlaget for operasjonaliseringen. Det vil si at spørsmålene i spørreundersøkelsen ble utviklet for å kunne bekrefte eller avkrefte hypotesene.

Spørreundersøkelsen rettet seg, som nevnt, mot dekkskadetter og opplæringsansvarlige på offshorefartøyer. Mange av spørsmålene i undersøkelsen har ”annet” som et svaralternativ. Valg av dette alternativet gav respondentene muligheten til å besvare spørsmålet med tekst i

stedet for å velge mellom forhåndsbestemte alternativer. Som planlagt ble disse svarene også benyttet som utgangspunkt for en mindre kvalitativ undersøkelse, intervjuer. Intervjuene ble utviklet så snart svarene fra spørreundersøkelsen var mottatt og analysert. Delvis strukturerte intervjuer med et fåtall nøkkelpersoner ble valgt som fremgangsmåte (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005).

En av hypotesene oppgaven skulle behandle kunne vurderes med tall i forbindelse med D3 sertifikatsøknader. Som nevnt i mellomtittel 1.6 er det Sjøfartsdirektoratet som utsteder maritime sertifikater. Etter en skriftlig avtale med Sjøfartsdirektoratet ble det gitt tillatelse til å gjennomføre databasene over sjøoffiserssertifikater.

3.2 Begrunnelse for metodevalg

Formålet med oppgaven var å kartlegge hvilken rolle og funksjon RDM har i det praktiske liv om bord. Det skulle i tillegg undersøkes om det bør gjøres endringer i opplæringsopplegget om bord. Etter innspill fra Maritimt Opplæringskontor ble det naturlig å undersøke hvordan respondentene stilte seg til å erstatte dagens registreringsbok med et elektronisk opplæringsverktøy.

Det forelå et behov for å kunne generalisere rundt meninger om bord om dagens opplæringsystem med RDM, og om det burde gjøres endringer. En spørreundersøkelse gir data som kan egne seg som grunnlag for å kunne generalisere, og dette gir mulighet for å telle opp fenomener og vurdere utbredelsen av disse (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2010). Dette ble derfor vurdert som et egnet verktøy for å kartlegge meninger om bord.

Spørreundersøkelsen fokuserte på dekkskadetter og opplæringsansvarlige fordi de har førstehåndskunnskap om RDM, og ble antatt å ha gode forutsetninger for å vurdere bokens relevans og funksjon i det praktiske liv om bord.

Temaet for oppgaven var lite utforsket, og det var krevende å utvikle prekodete svaralternativer til spørreundersøkelsen. For å kunne generalisere på bakgrunn av svarene, og samtidig fange opp noe av informasjonen utover de ferdig utarbeidede svaralternativene ble det inkludert spørsmål som kunne besvares åpent. Det vil si med tekst i stedet for å velge mellom alternativer (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2010).

3.2.1 Spørreundersøkelse

Som sagt tjente forundersøkelsene og våre egne erfaringer som utgangspunkt for hypotesene, og dermed også for spørreundersøkelsen. Særlig i forhold til problemstilling en, ”Hvordan er oppfatningen av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) i det praktiske liv om bord på offshore fartøyer?”, var det av interesse å ha en undersøkelse med størst mulig bredde for å kunne gi en slutning på vegne av den undersøkte gruppen (Holme & Solvang, 1996)

Kvantitative metoder gjør at man som forskere avgjør hvilke spørsmål som skal besvares, og svarene gis i målbare størrelser. Disse størrelsene benyttes så til å regne ut prosent og gjennomsnitt av materialet ifølge Dalland (2000). Spørreundersøkelse har sin styrke ved at den kan si noe om det representative i en gruppe (Holme & Solvang, 1996).

Respondentene var helt anonyme ved spørreundersøkelsen, og det antas derfor at de svarte mer ærlig enn de ville gjort om de var identifiserbare. Ved å benytte en spørreundersøkelse var det heller ikke nødvendig å oppsøke respondentene personlig og man sparte dermed tid (Larsen, 2007).

3.2.2 Intervju

Som nevnt ble det besluttet å gjennomføre noen intervjuer etter at spørreundersøkelsen var analysert. Ved en kvantitativ undersøkelse er spørsmålene på forhånd definert og fokuset i undersøkelsen er bestemt på forhånd, selv om den som besvarer undersøkelsen mener det er andre forhold som er viktigere (Holme & Solvang, 1996).

En kvalitativ, sekundær undersøkelse ble vurdert som et nødvendig tillegg til spørreundersøkelsen for å bedre få frem helheten i RDMs rolle i opplæringen. Ved personlige, delvis strukturerte intervjuer ville intervjuobjektene også kunne få mer informasjon om hva som menes med et elektronisk opplæringsverktøy og dermed få et bedre grunnlag for å ytre meninger om dette.

Intervjuene var også tiltenkt en viktig funksjon ved å få kontrollert om spørsmålene i spørreundersøkelsen var relevante i forhold til de meninger rundt temaet som finnes om bord, og i næringen.

Intervjuobjektene ville da i større grad kunne komme med egne meninger og ideer til endringer som kan gjøres for å bedre opplæringen om bord (Larsen, 2007). Intervjuene var dermed viktige for å besvare problemstilling nummer to: ”Hvordan stiller næringen seg til å erstatte RDM med et nytt elektronisk opplæringsverktøy?”

3.3 Begrensninger i metodene

En viktig begrensning i metodene er hvordan man som forsker kan påvirke respondentene.

Ved intervjuer er det lett for intervjuer å vise interesse, gjerne med kroppsspråk, når intervjuobjektet sier noe man er ekstra engasjert eller enig i. De fleste mennesker kan gjerne underbevisst ønske å gjøre den som intervjuer til lags og dermed avgi svar man tror er ønsket. På den annen side kan systematiske feil også oppstå om intervjuer "goes native", det vil si sympatiserer i for stor grad med intervjuobjektet (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005)

Ved spørreundersøkelser har man liten eller ingen kontroll på hvem som svarer, om de svarer ærlig, er seriøse eller hvor mye tid som brukes på å besvare skjemaet. Det er også med denne metoden grunn til å tro at respondentene blir ledet av spørsmålene i undersøkelsen. Det er ikke sikkert at alle respondentene har særlige meninger rundt temaet. Da kan måten spørsmålene er utformet avgjøre hvilke svar som blir valgt.

3.3.1 Bias

En viktig feilkilde er undersøkernes subjektivitet, eller *bias*. Denne subjektiviteten skyldes de verdier, referanser og standpunkt man har. Disse vil kunne prege alle deler av oppgaven. "Nok forskning vil ha en tendens til å støtte hvilken som helst teori" (Avidor, u.å). Man vil altså ofte underbevisst lete etter de resultatene man forestiller seg og kanskje ønsker seg, og følgelig ha en større sannsynlighet for å oppnå nettopp disse resultatene. Empirisk arbeid er også utsatt for denne skjevheten. Hva man undersøker, hvordan det undersøkes og hvorledes resultatene tolkes er alle påvirket av hvem som undersøker. For å sikre en mest mulig objektiv oppgave bør man være klar over og bevisst korrigere for egne oppfatninger.

I beste fall kan det oppnås perspektivisk subjektivitet ved behandlingen av det kvalitative materialet. Med dette menes at forfatterne klarer å innta ulike perspektiver og stille spørsmål og tolke dataene ut i fra de ulike perspektivene (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005). Forfatterne erkjenner at metodene ikke kan representere noen objektiv sannheten siden det rent menneskelig er umulig å fri seg fra personlige synspunkter og verdier.

3.4 Validitets- og reliabilitetsproblemer

3.4.1 Reliabilitet

Reliabilitet kommer fra det engelske *reliability*, betyr *pålitelighet*, og er et mål på kvaliteten på dataene. Det dreier seg blant annet om hvilke data som brukes, hvordan de samles inn, tolkes og bearbeides. Reliabiliteten er vesentlig for kvantitative undersøkelser.

Fremgangsmåtene ved undersøkelsene skal dokumenteres godt nok til at andre skal kunne etterprøve resultatene. For å oppnå god reliabilitet kan undersøkelsene gjentas av andre forskere. Får man samsvarende resultater i begge undersøkelsene indikerer dette god reliabilitet. Det var ikke tilstrekkelig tid til å gjennomføre to spørreundersøkelser. På den andre siden er fremgangsmåten ved spørreundersøkelsen godt beskrevet i undertittel 4.4.1, og det burde la seg gjøre å gjennomføre en tilsvarende undersøkelse. Der det er mulig er det gjort rede for hvilke informanter som ble benyttet. Avgrensningene for denne bacheloroppgaven er redegjort for i innledningen (se mellomtittel 1.5). På dette grunnlaget kan man anta at reliabiliteten for spørreundersøkelsen er tilfredsstillende innenfor de gitte rammer for oppgaven.

Reliabilitetsbegrepet gir mindre mening for kvalitative undersøkelser enn for kvantitative undersøkelser. Dette fordi intervjuer og lignende vanskelig kan gjenskapes av andre forskere siden den som intervjuer bruker seg selv som instrument, og konteksten er knyttet opp til situasjonen der og da og knapt kan gjenskapes nøyaktig på et senere tidspunkt (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005).

3.4.2 Validitet

Validitet betyr *gyldighet* og er et begrep som antyder hvor godt data representerer fenomener (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005). Ved spørreundersøkelser oppnås god validitet med at man klarer å bestemme hvilke fenomener som skal undersøkes og hvilke egenskaper disse fenomenene har. Deretter må det bestemmes hvilke indikatorer man skal måle ved hjelp av undersøkelsen. Når det skal vurderes hvor stor validitet undersøkelsen har, må man se på om variablene faktisk måler det vi er interessert i (Hellevik, 1995). Validiteten i spørreundersøkelsen er altså knyttet opp til om spørsmålene kan bekrefte eller avkrefte hypotesene. Videre må hypotesene være gode nok til å kunne behandle problemstillingene. Validiteten i spørreundersøkelsen kan svekkes ved at hypotesene kan være svake. I tillegg kan spørsmålene i undersøkelsen være for upresise til å bekrefte eller avkrefte hypotesene.

Årsaken kan være at det ikke har vært tilstrekkelig tid til å studere temaet før undersøkelsen ble laget. Det foreligger altså to ledd mellom problemstillingene og svarene respondentene har avgitt, nemlig hypotesene og spørsmålene i undersøkelsen. Operasjonaliseringen blir med dette mer krevende. Validiteten svekkes ved at hvert ledd mellom respondentene og problemstillingene uvilkårlig utsettes for tolkning, og dette medfører feilkilder. Videre er det sannsynlig at når spørreundersøkelsen analyseres blir tolkningene preget av skjevhet, bias (se undertittel 3.4.1). Dette blir forsøkt unngått, men å fri seg helt fra egen kultur og holdninger er neppe mulig.

Spørreundersøkelsen ble sendt ut til tre offshorerederier på Vestlandet. Rederiene satser innenfor ulike segmenter i offshorebransjen, og er geografisk spredd. Dette øker sannsynligheten for at resultatene kan være gyldige for flere rederier, men likevel kunne man med fordel undersøkt flere.

Når det gjelder intervjuene blir validiteten vurdert ut fra om de tilfredsstillende formålet med undersøkelsen, og om de gjengir virkeligheten. Ut i fra problemstillingene antas intervjuene å gi et greit bilde av temaet. For å øke validiteten kunne flere dekkskadetter og opplæringsansvarlige blitt intervjuet, men tiden strakk ikke til. Det bør her nevnes at opplæringsansvarlig og dekkskadetten ble spurt om å stille til intervju av forfatterens kontaktpersoner i rederiene. Et tilfeldig utvalg ville sannsynligvis vært bedre for validiteten. For å sikre at intervjuobjektene meninger kom frem fikk de tilsendt de transkriberte intervjuene på e-post (se vedlegg VIII, IX, X og XI). De fikk anledning til å kommentere og endre sine besvarelser. Dette anses som en fordel for validiteten.

Til slutt kan det hevdes at metodetrianguleringen styrker validiteten (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005).

3.5 Rammer for arbeidet

Perioden fra januar til 15. mai 2011 ble benyttet til å lage oppgaven. Dette gav tilstrekkelig tid til å utføre de presenterte undersøkelser og analysene av disse. Temaet for oppgaven ble valgt av forfatterne og man var ikke tilknyttet noen bedrift eller instans. Man har således hatt tilgjengelig de ressurser studenter flest har og ikke noe mer.

3.6 Delkonklusjon

Ettersom det finnes lite relevant litteratur som omhandler problemstillingene var det nødvendig å utføre empiriske undersøkelser. Som beskrevet ble det benyttet en kvantitativ metode i form av spørreundersøkelse og en kvalitativ metode ved delvis strukturerte intervjuer. Det ble også hentet informasjon fra Sjøfartsdirektoratets sertifikatdatabaser.

En kombinasjon av metoder i samme undersøkelse ble benyttet for å utnytte styrkene til både kvalitative og kvantitative metoder. Den kvantitative metoden gav grunnlag for å generalisere rundt den undersøkte gruppens meninger (Larsen, 2007). Deretter ble det foretatt intervjuer.

Disse intervjuene skulle føre til en utdypning og nyansering av de kvantitative dataene.

(Larsen, 2007). Informasjonen fra Sjøfartsdirektoratets databaser var relevant som bakgrunn for oppgaven, og for å kunne besvare en av hypotesene.

Det empiriske grunnlaget vurderes som relativt bredt og relevant for å drøfte problemstillingene.

Når det gjelder validiteten og reliabiliteten i undersøkelsene erkjenner forfatterne at det er utfordringer knyttet til både spørreundersøkelsen og intervjuene. Metodene anses likevel som holdbare dersom oppgaven leses kritisk og man tar hensyn til problemene som er beskrevet i mellomkapittel 3.4.

Oppgaven er skrevet av tre personer. Det vurderes som en styrke i dette tilfellet at det er flere forfattere av oppgaven. Alle deler er gjennomgått av forfatterne og det kan antas at subjektiviteten dermed reduseres noe i forhold til om det var én forfatter.

Lesere av oppgaven oppfordres til selv å vurdere objektiviteten. Kapittel 5 ”Drøfting av resultatene” vil kanskje være den delen av oppgaven som blir mest preget av forfatternes referanserammer.

4 Datainnsamling

Denne delen skal gjøre rede for datainnsamlingene i forbindelse med undersøkelsene i oppgaven. Grunnlaget for undersøkelsene er beskrevet i kapittel 3, Empirisk del. Det skal her gåes mer inn på de tre ulike undersøkelsene og gjøres rede for hvordan disse ble utført.

4.1 Utvalg av informanter

4.1.1 Spørreundersøkelse

De tre rederiene, Østensjø Rederi AS, Eidesvik Offshore ASA og Simon Møkster Shipping AS ble valgt fordi forfatterne av oppgaven har fått sine egne erfaringer med RDM gjennom sommerjobber i disse. Dette medførte at man på forhånd kjente relevante kontaktpersoner i rederiene. Dette sees som meget nyttig i forhold til det å få til et godt samarbeid. I tillegg er de utvalgte rederiene spredt geografisk langs Sør-Vestlandet og har noe ulike satsingsområder innenfor offshorevirksomhet. Rederiene ansees som seriøse når det kommer til opplæring og utvikling av sine dekkskadetter og offiserer. Undersøkelsen skiller ikke mellom dekkskadetter med maritim høyskoleutdanning og fagskoleutdanning.

4.1.2 Intervju

Sjøfartsdirektoratet, Maritim Opplæringskontor, opplæringsansvarlige og dekkskadetter var naturlig intervjuobjekter siden de alle har ulike roller rundt opplæringen om bord. Ved å velge en representant fra hver av disse gruppene, fikk man frem et større spekter av meninger.

4.2 Representativitet

4.2.1 Spørreundersøkelse

På grunn av begrensning i tid, ble det besluttet å la undersøkelsen ligge ute i overkant av en måned. Det ble spesifisert i undersøkelsens e-postinvitasjon at man kun ønsket svar fra en dekkskadett og en opplæringsansvarlig fra hvert skip. Ut i fra dette vil vi dermed få 100 mulige respondenter i fra de 50 e-postene vi sendte ut.

Etter at undersøkelsen ble sendt ut fikk vi tilbakemelding fra fire skip at de aldri hadde hatt dekkskadetter eller lærlinger om bord. De ønsket derfor ikke å ta stilling til spørsmålene i undersøkelsen. Disse fire fartøyene gav tilbakemelding per e-post, og spørreundersøkelsen anses derfor ikke som forurenset.

Antall mulige respondenter ble derfor nedjustert med åtte, fra 100 til 92 potensielle respondenter.

4.2.2 Intervju

På grunn av tidspress ble det kun tid til å gjennomføre fire intervjuer.

Man kunne intervjuet representanter fra Sjøoffisersforbundet, Norges Rederiforbund og opplæringsansvarlige på rederikontorene. Flere intervjuobjekter fra hver representerte gruppe ville også ha vært å foretrekke for å kunne få frem flere meninger, og på den måten gjøre utvalget mer representativt. Utvalget av intervjuobjekter ansees som det mest relevante utvalg for problemstillingene og i forhold til tilgjengelige ressurser.

4.3 Begrunnelse for utvalg av spørsmål

4.3.1 Spørreundersøkelse

Spørreundersøkelsen ble utarbeidet med utgangspunkt i hypotesene beskrevet under mellomtittel 1.3. Hvert spørsmål ble utviklet for å være med på å bekrefte eller avkrefte de ulike hypotesene. Dette skulle kartlegge hvordan oppfatningene var rundt RDM og hvordan sjøfolk stiller seg til et eventuelt nytt elektronisk opplæringsverktøy.

4.3.2 Intervju

Spørsmålene i intervjuet ble utarbeidet for å skaffe en helhetsforståelse rundt problemstillingene. Noen av spørsmålene ble laget på bakgrunn av resultatene fra spørreundersøkelsen, og tjente som en oppfølging til denne. I tillegg ble en større del av spørsmålene utarbeidet for å besvare problemstilling nummer to, ”Hvordan stiller næringen seg til å erstatte RDM med et nytt elektronisk opplæringsverktøy?”.

4.4 Presentasjon av undersøkelsene

4.4.1 Spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelsen ble pre-testet den 03.02.2012. Den ble sendt til 9 studenter ved Høgskolen Stord/Haugesund (HSH). Alle studentene hadde hatt sommerjobb om bord på offshorefartøyer og var derfor kjent med RDM. Pre-testen ble også sendt til våre veiledere ved HSH og Maritimt Opplæringskontor. Tilbakemeldingene inneholdt en del konstruktiv kritikk. Enkelte spørsmål ble derfor omformulert etter at pre-testen var gjennomført.

Spørreundersøkelsen ble distribuert den 14.02.2012.

Som nevnt tidligere ble spørreundersøkelsen utarbeidet på grunnlag av hypoteser.

I denne delen av oppgaven vil svarene fra spørreundersøkelsen bli presentert under hver hypotese de var ment å belyse. Enkelte spørsmål skal belyse flere hypoteser, og derfor vil noen gjentakelser oppstå.

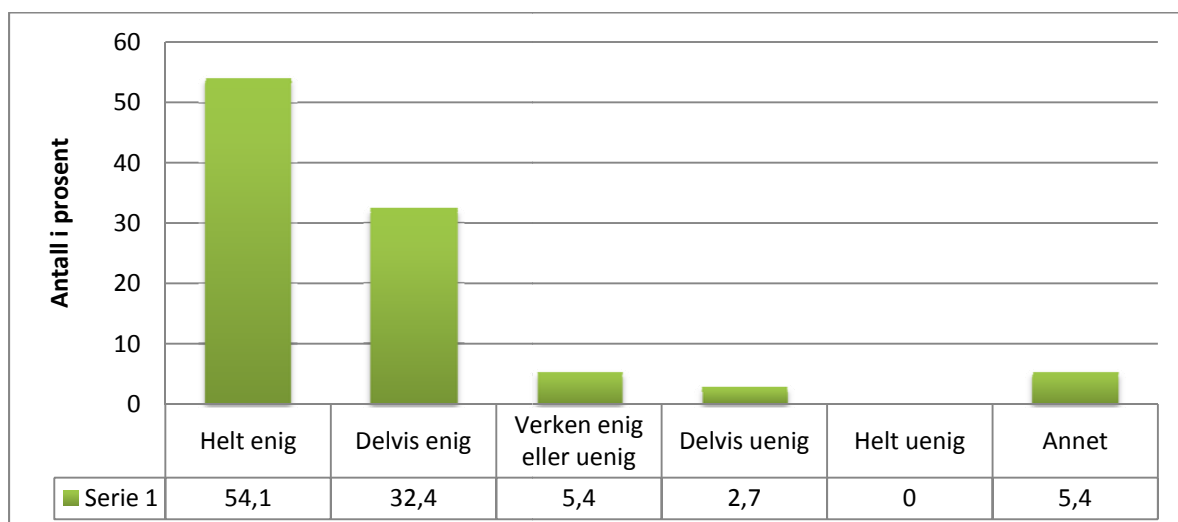
Spørreundersøkelsen var todelt. Det vil si at respondentene først svarte på en felles del, og så en individuell del. I denne presentasjonen vil «respondentene» derfor bety både opplæringsansvarlig og dekkskadett. Dersom kun dekkskadett eller opplæringsansvarlig nevnes, er det bare denne gruppen personer som har blitt stilt spørsmålet. Fullstendig oversikt over spørsmål og svar kan finnes i vedlegg III.

Totalt svarte 37 av 92 potensielle respondenter. Dette gav en svarprosent på 40,2 %. Av de 37 respondentene (100 %) som svarte var 16 dekkskadetter (43,2 %) og 21 opplæringsansvarlige (56,8 %).

Hypotese 1: Mange får avslag på sin søknad om sertifikat grunnet misforståelse med utfylling av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM)

Inntrykket blant 54,1 % av respondentene var at mange får avslag på sin sertifikatsøknad grunnet misforståelse av RDM. 40,5 % av respondentene var også helt eller delvis enig i at de ikke har fått tilstrekkelig opplæring og er ukomfortabel med hvordan den skal fylles ut.

Samtidig var 59,4 % av respondentene delvis eller helt uenig i at RDM er selvforklarende og forståelig.



Figur 1: Mange får avslag på søknaden om sertifikat grunnet misforståelse av kadettboken

De fleste respondentene kunne gi en generell beskrivelse av hva *de* mente formålet med RDM var, men ingen kunne korrekt gjengi formålet som står beskrevet i RDM.

Når dekkskadettene ble presentert med det faktiske formålet bak RDM svarte likevel 62,5 % at de var helt eller delvis enige i at de har oppnådd dette formålet når de søker om sertifikat for første gang. 43,8 % av dekkskadettene svarte også at de var helt eller delvis sikre på å få D3 sertifikatet første gang de søker.

62,5 % av dekkskadettene var helt eller delvis enige i at opplæringsansvarlig kan svare dem dersom de har spørsmål til RDM, og 50 % av dekkskadettene svarte at de var helt eller delvis enig i at de visste hvor de skulle ta kontakt dersom opplæringsansvarlig ikke kunne svare på spørsmål angående RDM.

I tillegg svarte 56,3 % av dekkskadettene at de var helt eller delvis *enige* i at deres opplæringsansvarlige er godt kjent med RDM, mens 57,2 % av opplæringsansvarlige svarte at de var helt eller delvis *uenige* i at de har fått tilstrekkelig opplæring i behandling av RDM.

Hypotese 2: Mange fyller ut Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) hovedsakelig for å få sertifikat, og fokuserer lite på læringsutbytte.

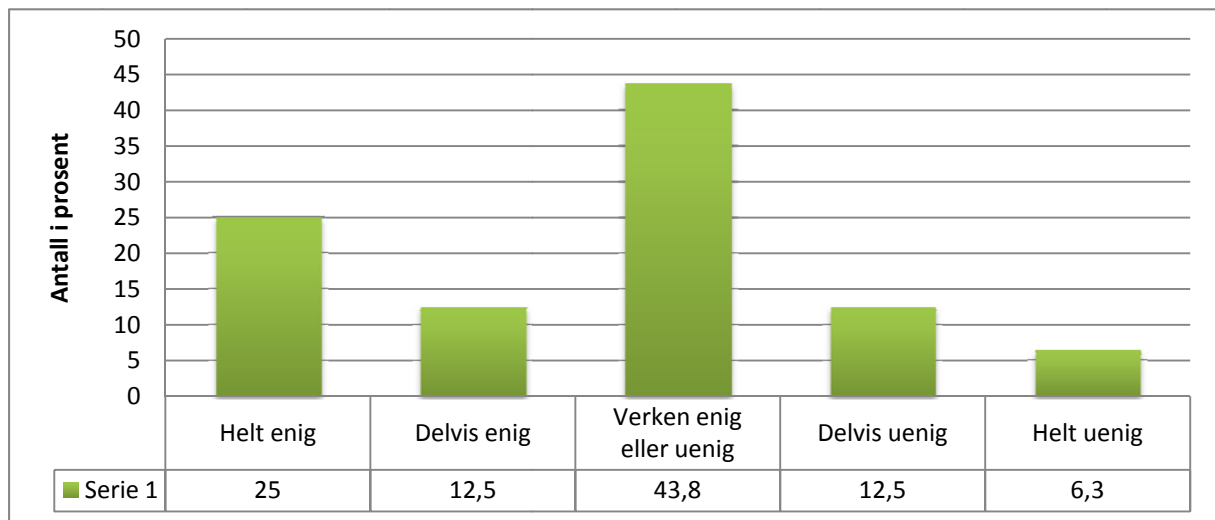
Det viste seg at de aller fleste dekkskadettene og opplæringsansvarlige prøvde på best mulig måte å tilpasse oppgavene i RDM til det daglige livet om bord. Dersom oppgaver ikke kunne utføres eller ikke lot seg besvare pga. manglende utstyr, skipstype eller skipsfart, prøvde man så langt det lot seg gjøre å besvare oppgavene teoretisk. Som nevnt tidligere viste det seg også at 43,8 % av dekkskadettene var helt eller delvis enige i at de vil få D3 sertifikatet den første gangen de søker om dette.

100 % av de opplæringsansvarlige svarte at de kun signerte i RDM dersom dekkskadettene hadde tilfredsstilt oppgavene.

52,4 % av de opplæringsansvarlige svarte også at de var helt eller delvis enige i at dekkskadettene får et godt utbytte av å gjøre oppgaver i boken på egenhånd.

Om et elektronisk opplæringsverktøy ville økt interessen og læringsutbytte, i forhold til dagens RDM, er vanskelig å svare på ettersom fordelingen blant svarene var veldig jevnfordelt. Dette er også forståelig ettersom dekkskadettene ikke har fått prøvd et slikt opplæringsverktøy og dermed ikke har et reelt grunnlag for å kunne svare. Likevel svarte 37,5 % av dekkskadettene at de var helt eller delvis enige i at de ville jobbet mer med et

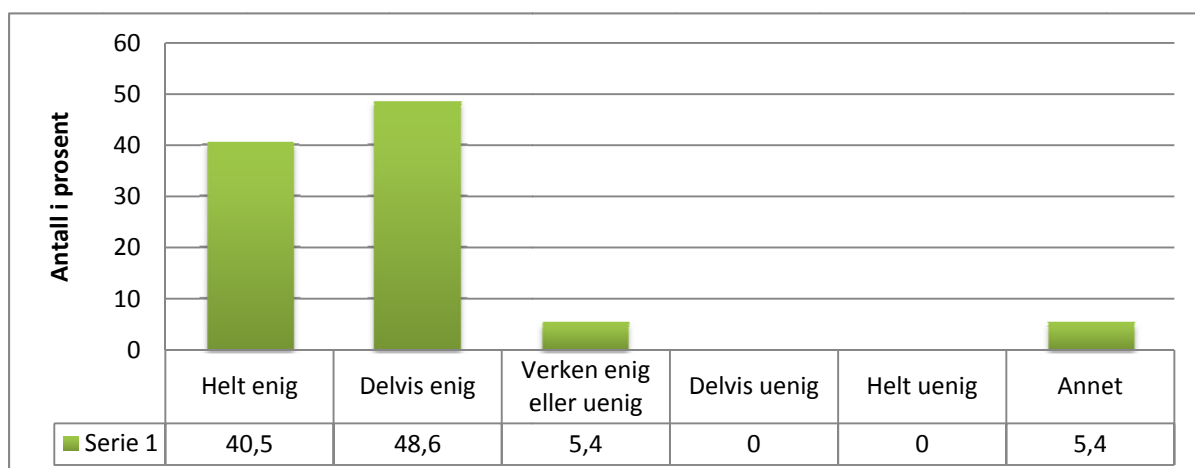
elektronisk opplæringsverktøy enn de gjør med RDM.



Figur 2: Jeg ville jobbet mer med et elektronisk opplæringsverktøy enn jeg gjør med kadettboken i dag

Hypotese 3: Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) er utdatert.

89,1 % av respondentene svarte at de var helt eller delvis enige i påstanden om at RDM er utdatert. I tillegg svarte 56,7 % av respondentene at de var helt eller delvis *uenige* i at RDM er det viktigste opplæringsverktøyet om bord. Mange har kommentert at det er personellet og arbeidsoppgavene om bord som bidrar til den virkelige opplæringen.



Figur 3: Kadettboken er utdatert

Det viste seg at 35,1 % av respondentene var delvis enige, 18,9 % var verken enige eller uenige, og 37,8 % var delvis eller helt uenige i hvorvidt RDM bidrar til en reell og god opplæring om bord. Flere har kommentert at RDM er grei, men utdatert, og at den gir en kontinuitet samtidig som den dekker inn emner man vanligvis ikke kommer borti om bord.

Samtidig svarte 62,6 % av dekkskadettene at de var helt eller delvis enige i at et elektronisk opplæringsverktøy vil bidra til en bedre opplæring, og 62,6 % av dekkskadettene var helt eller delvis enige i at et elektronisk opplæringsverktøy vil gjøre opplæringen lettere for de involverte.

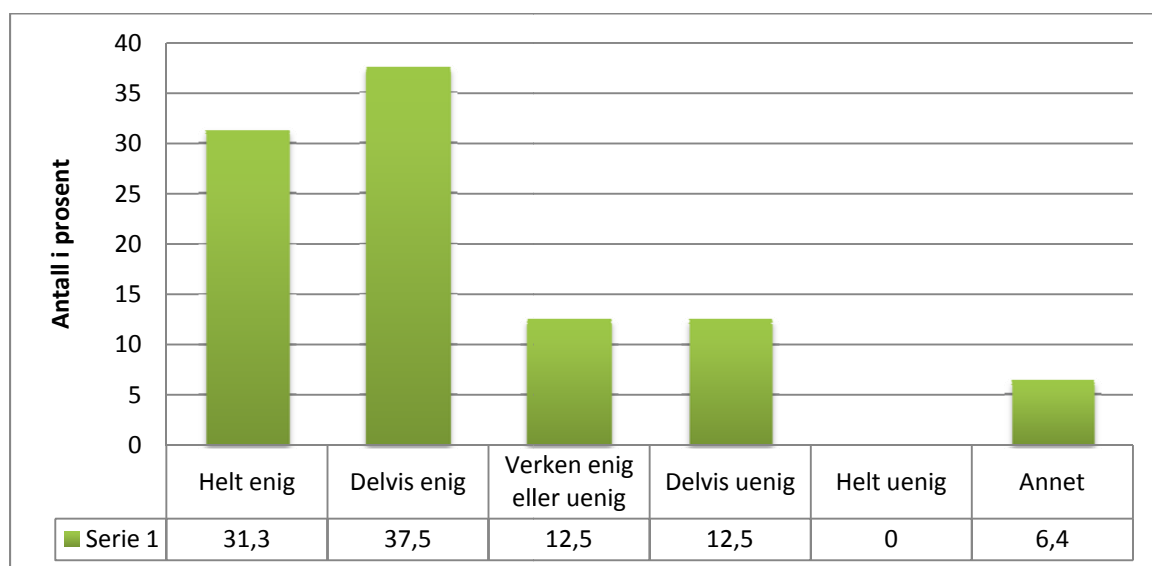
Som nevnt svarte 43,8 % av dekkskadettene at de verken var enige eller uenige i at de ville jobbet mer med et elektronisk opplæringsverktøy enn de gjør med dagens RDM, og 37,5 % var helt eller delvis enige. Dette var som sagt forventet ettersom de ikke har fått prøvd et slikt elektronisk opplæringsverktøy.

71,5 % av de opplæringsansvarlige var helt eller delvis enige i at dekkskadettene ville fått et bedre utbytte av å svare på spørsmål enn å signere i RDM. Samtidig som 57,1 % var helt eller delvis enige i at et elektronisk opplæringsverktøy ville bidratt til en bedre opplæring. 66,7 % stilte seg også helt eller delvis enige til at dette ville gjøre opplæringen lettere for de involverte.

Hypotese 4: Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) bidrar kun til papiroplæring og ikke reell opplæring.

Av respondentene var 78,3 % helt eller delvis enige i påstanden om at RDM først og fremst skal tjene som dokumentasjon på opplæring. 68,8 % av dekkskadettene var også helt eller delvis enige i at RDM er et eksempel på papiroplæring og ikke reell opplæring.

Dekkskadettene rangerer også RDM lavt når de blir spurt om hva som er de viktigste faktorene i opplæringen.



Figur 4: Kadettboken er et eksempel på papiroplæring og ikke reell opplæring om bord

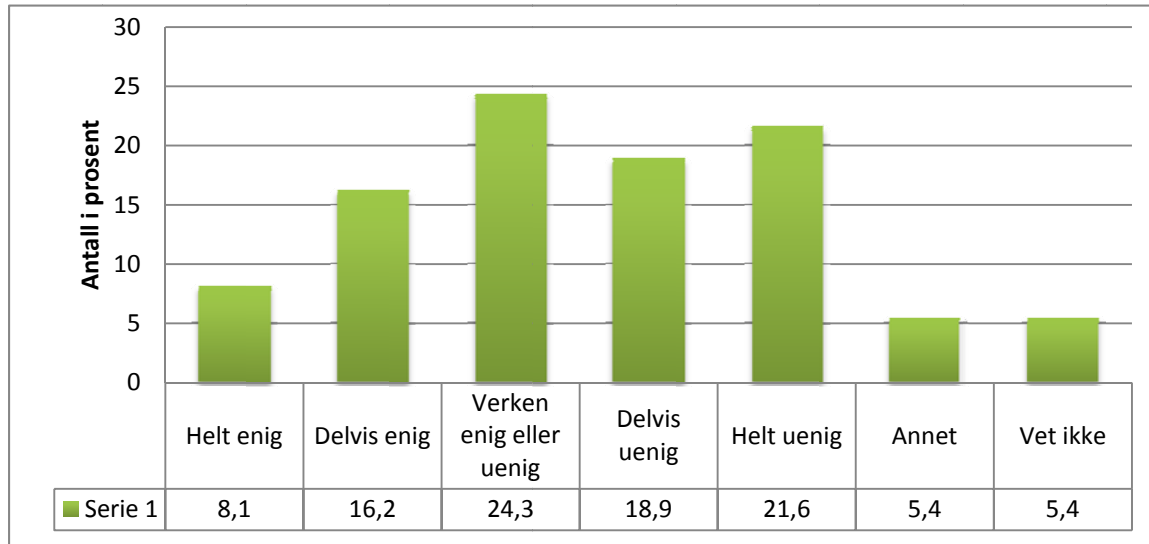
Det er interessant å se at når alle *respondentene* ble spurt, mener kun 16,2 % av disse at dekkskadettene er klare for å gå alene som vakthavende offiserer etter endt opplæring gjennom RDM. Når *dekkskadettene* senere ble spurt i sin individuelle del var 43,8 % helt eller delvis enige i at de er klar til å gå alene på bro.

Det skal nevnes at 37,5 % av dekkskadettene kommenterte spørsmålet. Flertallet av disse skrev at grunnen til at de vil føle seg trygg på å gå som ansvarshavende offiser på bro ikke skyldes RDM.

Til slutt må det sies at 52,4 % av de opplæringsansvarlige var helt eller delvis enige i at RDM tjener som papiroplæring kontra reell opplæring. 38,1 % var delvis eller helt uenige, og mente RDM spiller en rolle i den reelle opplæringen om bord, og da gjerne som veiledning.

Hypotese 5: Registreringsboken for Dekksskadetter og Matroslærlinger (RDM) er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord.

Under denne hypotesen svarte 24,3 % av respondentene at de var helt eller delvis enige, 24,3 % var verken enige eller uenige, og 40,5 % var delvis eller helt uenige i at RDM er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord.



Figur 5: Kadettboken er en ekstra byrde for opplæringsansvarlig om bord

Av de opplæringsansvarlige svarte 52,4 % at de var helt eller delvis enige i at de bruker RDM i en eller annen grad i planleggingen av opplæringen om bord. Det var 23,8 % som stilte seg delvis uenige til denne påstanden.

62,6 % av dekkskadettene og 66,7 % av de opplæringsansvarlige svarte likevel at et elektronisk opplæringsverktøy ville gjort opplæringen lettere for de involverte. Samtidig som

66,7 % av de opplæringsansvarlige var helt eller delvis enige i at oppfølging fra en ekstern instans ville minske opplæringsbyrden om bord.

Hypotese 6: Oppfølging av dekkskadetten gjennom et elektronisk opplæringsverktøy ville gitt en bedre opplæring og færre avslag på søknad om sertifikat.

Av dekkskadettene var 75,1 % helt eller delvis enige i påstanden om at en oppfølging gjennom et elektronisk opplæringsverktøy vil øke læringsutbyttet.

Som nevnt tidligere var 50 % av dekkskadettene også helt eller delvis enige i at de vet hvor de skal ta kontakt dersom de har spørsmål knyttet til RDM. 12,5 % stilte seg verken enige eller uenige, samtidig som 31,3 % stilte seg delvis eller helt uenig til påstanden.

4.4.2 Intervju

I dette avsnittet blir sammendrag av intervjuene presentert. Fullstendige intervju kan leses i vedlegg VIII, IX, X og XI.

Steinar Tveita, ansatt ved Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge

Steinar Tveita er ansatt ved Maritimt Opplæringskontor, men uttaler seg i denne oppgaven som privatperson og ikke på vegne av Maritimt Opplæringskontor.

Han forteller at Maritimt Opplæringskontor ikke har en veldig stor rolle i opplæringen og oppfølgingen av dekkskadettene. Opplæringskontoret er involvert gjennom sertifisering av offiserer som skal gjennomføre assesment på dekkskadettene. Ettersom mange tok kontakt angående hvordan man fyller ut RDM valgte Opplæringskontoret å lage et veiledningshefte.

Steinar Tveita sier at Maritimt Opplæringskontor får tilbakemeldinger fra dekkskadetter og opplæringsansvarlige om at mange synes Sjøfartsdirektoratet er ”pirkete” ved godkjenning av RDM. Dette gjelder punkter som er lite relevant, eller irrelevante for om søkeren kvalifiserer til å få sertifikatet. Mange dekkskadetter og opplæringsansvarlige mener også at reglene blir for strengt tolket, og at Sjøfartsdirektoratet bør bruke mer fornuft i enkelte situasjoner.

Opplæringskontoret på web (O L K WEB) er et elektronisk opplæringsssystem for lærlinger. I stedet for å signere for utførte oppgaver som i RDM, svarer man utfyllende på spørsmål og oppgaver. Erstatningen for RDM vil bli et lignende system for dekkskadetter. Steinar Tveita sier at gjennom O L K WEB er det meningen at lærlingene skal få en tettere og bedre

oppfølging. Dette er et helt nytt system og det har vært noen problemer, som manglende internettilgang og at opplæringsansvarlig om bord har blitt tilsidesatt. Dette skal utbedres. Steinar Tveita mener dette på sikt vil bli et bra system.

Erstatningen for RDM vil baseres på samme konsept som O L K WEB.

Prosjektet er fortsatt helt i startfasen, og det arbeides med å få finansiering og samarbeidspartnere før konseptet kan realiseres.

Dekkskadett

En dekkskadett fra et offshorerederi ble intervjuet. Denne personen ønsket å være anonym og uttaler seg her som privatperson.

Han påpeker at han var fornøyd med opplæringen om bord, men at det ikke var oppsatt et ferdig opplæringsprogram. Det å vise interesse og initiativ var viktig for å få delta på flest mulig arbeidsoppgaver om bord.

Dekkskadetten tror grunnen til at opplæringsansvarlige selv sier de ikke er godt kjent med RDM, er at de ikke har fått god nok innføring i denne, og at de opplæringsansvarlige hører om mange dekkskadetter som får avslag på sertifikatsøknaden sin.

Han sier at dagens RDM er en grei bok, men at den er litt utdatert og kunne vært bedre tilrettelagt for offshorebåter.

Når det gjelder det et elektronisk opplæringsprogram stiller han seg positiv til ideen, og tror dette er den enkleste måten å gjennomføre et opplæringsprogram på. Han påpeker at det ikke må bli for mye arbeid ved en slik løsning. Samtidig skal ingen risikere å få avslag på sertifikatsøknaden sin når oppgavene i det elektroniske opplæringsverktøyet først er blitt godkjent.

Til slutt sier dekkskadetten at det viktigste i hans opplæring er å få delta på flest mulig arbeidsoppgaver, og at han har opplæringsansvarlige som er villige til å lære fra seg.

Jack- Arild Andersen, overingeniør ved Sjøfartsdirektoratet. Underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning

Jack-Arild Andersen er overingeniør ved Sjøfartsdirektoratet, og fagansvarlig for underavdelingen for utdanning, sertifisering og bemanning. Han uttaler seg her på vegne av sin avdeling ved Sjøfartsdirektoratet.

Jack-Arild Andersen slår fast at tidligere måtte man ha minimum 36 måneders fartstid for å løse sertifikat. Dagens opplæringsprogram om bord med RDM er et alternativ STCW gir mulighet for slik at man kan korte ned fartstiden til 12 måneder (se mellomtittel 1.6).

Jack-Arild Andersen forteller at i de aller fleste land er det skoleverket som har ansvaret for denne systematiske opplæringen, mens i Norge har utdanningsmyndighetene avgjort at hvert enkelte rederi har ansvaret for opplæringen av dekkskadetter.

De fleste land benytter registreringsboken utviklet av ISF. I Norge holder man nå på å utvikle et nytt, elektronisk opplæringsverktøy med utgangspunkt i denne registreringsboken.

Utviklingen av dette opplæringsverktøyet ledes av Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge. Sjøfartsdirektoratet vil fungere som rådgivere og har tro på at det blir et bra sluttprodukt.

Dette systemet skal ha mange flere muligheter enn dagens system. Det gis mulighet for å starte kadettiden i skoleferier, men da må det dokumenteres et teoretisk minimumsnivå tilsvarende D5 (Kystskippersertifikat). Høgskolene i Norge sliter med å dokumentere et slikt nivå, og mange studenter vil få problemer med å få godkjent eventuell fartstid fra skoleferier. Med en elektronisk kadettkbok (opplæringsverktøy) vil opplæringskontorene kunne overta noe av rollen til opplæringsansvarlig i rederiene. Opplæringskontorene skal følge med på opplæringen, og godkjenne denne etter hvert som boken fullføres. Jack-Arild Andersen sier at Sjøfartsdirektoratet antageligvis vil ha få innvendinger når oppgavene er utført etter opplæringskontorenes anvisninger.

Videre sier Jack-Arild Andersen at Sjøfartsdirektoratets saksbehandlingssystemer er utdaterte og gammeldags. Det utvikles et elektronisk saksbehandlingssystem som etter planen skal tas i bruk i oktober 2012. Det tas høyde for at den elektroniske kadettkboken (opplæringsverktøy) skal inngå som en del av dette systemet og føre til en mer effektiv saksbehandling til fordel for både søker og utsteder.

Jack-Arild Andersen slår fast at Sjøfartsdirektoratet ikke har noe ansvar for å utvikle noe nytt opplæringsystem, det er opp til næringen å presentere forslag som direktoratet kan godkjenne.

RDM er basert på ISF's bok, men skiller seg ut på det punktet at den er både for matroslærlinger og dekkskadetter. Tanken var at de som gikk fagskoleveien skulle forholde seg til én bok hele utdanningsforløpet. Dette vil bli oppdelt igjen ved innføringen av elektroniske opplæringsverktøy.

Tilbakemeldinger Sjøfartsdirektoratet mottar om RDM er at den er komplisert å fylle ut. Da Jack-Arild Andersen ble ansatt i Sjøfartsdirektoratet i 2007 mente han at regelverket ble tolket vel rigid, og det påstår han at de nå prøver å løse på best mulig måte. I tillegg er saksbehandlingssystemene utdaterte. Frem til i fjor hadde ikke saksbehandlerne andre alternativ enn å innvilge, eller avslå søknader uten begrunnelse i avslaget. Nå tillater systemet å be om utfyllende dokumentasjon slik at man unngår et direkte og ubegrunnet avslag. På grunn av tekniske utfordringer må slik dokumentasjon skaffes innen to uker. Det er ikke ideelt, men det beste som er mulig med dagens system, sier Jack-Arild Andersen.

For å motvirke misforståelser har Sjøfartsdirektoratet informasjon om utfylling av RDM på sine hjemmesider. I tillegg er det en nyttig introduksjon i RDM som kanskje ikke blir lest godt nok, hevder Jack-Arild Andersen. Det er ikke Sjøfartsdirektoratets virkeområde å reise rundt å informere rederiene. Likevel prøver de å bruke tilgjengelige resurser på informasjonsarbeid, og forsøker blant annet å besøke avgangsklassene på skolene. Jack-Arild Andersen mener ansvaret for å informere bør ligge andre steder, spesielt på skoleverket som produserer kandidater til dekkskadettopplæringen.

Spørsmålet om det kan innføres særnorske utdanningskrav synes Jack-Arild Andersen er interessant for å øke kompetansen på norske offiserer. Men myndighetene og næringen vil ikke stille særnorske krav ut over det som er gitt i STCW.

Tilslutt sier Jack-Arild Andersen at han anser RDM som en utdatert måte å ha en systematisk opplæring på.

Stig Eide, opplæringsansvarlig

Stig Eide er opplæringsansvarlig om bord på et offshorefartøy, men uttaler seg her som privatperson.

Han sa at utvelgelsen av opplæringsansvarlige om bord i hans rederi var basert på frivillighet, og at det ofte var de som har interesse for dette som fikk tildelt jobben. Selv har han valgt dette, og syntes å være opplæringsansvarlig var en fin måte å holde seg oppdatert faglig. Opplæringen om bord mente han dekkskadettene selv har et stort ansvar for, og han forventet mer fra en dekkskadett enn han gjorde fra en lærling. Dekkskadetter var som regel også mer motivert enn lærlinger.

Videre sa Stig Eide at han gjerne brukte RDM som en sjekklister siden boken var fin å bruke som struktur i opplæringen. Han påpekte at de opplæringsansvarlige har et ansvar for å lære opp dekkskadettene, ettersom deres signatur skal dokumentere tilfredsstillende opplæring. Han mente grunnen til at mange opplæringsansvarlige selv sa at de ikke var godt kjent med RDM, var at de manglet interessen og derfor ikke hadde satt seg godt nok inn i RDM. En annen årsak var at Sjøfartsdirektoratet var veldig ”pirket” når det gjaldt godkjenningen av RDM, og dermed ble opplæringsansvarlige usikre når deres dekkskadetter fikk RDM i retur når de søkte om sertifikat.

På spørsmål om RDM er utdatert, sa han at det var en del gjentakelser og at det var oppgaver som er utdatert, eksempelvis stjern navigasjon og Loran C. Han syntes likevel RDM var flott å ha som sjekklister og at den dekket alt. Han stilte seg også positiv til et elektronisk opplæringsverktøy og så fordelene med et slikt system. Endringene i forhold til RDM trengte ikke å være store.

Stig Eide har hatt lærlinger som har benyttet O L K WEB, og har da ikke hatt mulighet til å kontrollere lærlingens fremdrift i opplæringsprogrammet.

Han påpekte at ved et slikt system må opplæringsansvarlige og assessorer ha tilgang til dekkskadettens brukerkonto, slik at de kan følge med på opplæringen. Om et elektronisk opplæringsverktøy skulle komme, mente han at de viktigste punktene for forbedringer var mindre gjentakelse av oppgaver, og at enkelte utdaterte oppgaver kunne fjernes. Til slutt sa han at det måtte være en offline funksjon i systemet slik at det kan brukes selv om man ikke alltid har internetttilgang.

4.4.3 Database

Da arbeidet med oppgaven startet i januar ble det sendt en forespørsel til Sjøfartsdirektoratet om å få opplysninger om sertifikatsøknader. Forfatterne var særlig interessert i statistikk over avslagsårsaker. Hensikten var at informasjonen skulle tjene som bakgrunn og plattform for oppgaven. I tillegg kunne en av hypotesene kontrolleres med data fra Sjøfartsdirektoratet.

Hypotesen som skulle vurderes med denne informasjonen var:

1. «Mange får avslag på sin søknad om sertifikat grunnet misforståelse med utfylling av Registreringsboken for Dekkscadetter og Matroslærlinger (RDM)»

Det viste seg at Sjøfartsdirektoratet ikke hadde slik informasjon tilgjengelig (januar 2012).

Det ble avtalt et møte med sjefsingeniør Rune Vikse ved underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning på Sjøfartsdirektoratet. Det ble forklart at Sjøfartsdirektoratet ikke har et system som gir oversikt over antall søknader og årsaker til eventuelle avslag. Siden Sjøfartsdirektoratets databaser ikke er offentlig tilgjengelig, og inneholder sensitive opplysninger, ble det foreslått å inngå en skriftlig avtale mellom Sjøfartsdirektoratet og forfatterne av oppgaven (vedlegg IV). Forfatterne måtte derfor rette seg etter Sjøfartsdirektoratets vilkår med tanke på taushetsplikt og behandling av deres data. Avtalen skulle gi tilgang til Sjøfartsdirektoratets databaser for sertifikatsøknader. Slik kunne forfatterne selv finne relevant informasjon for oppgaven.

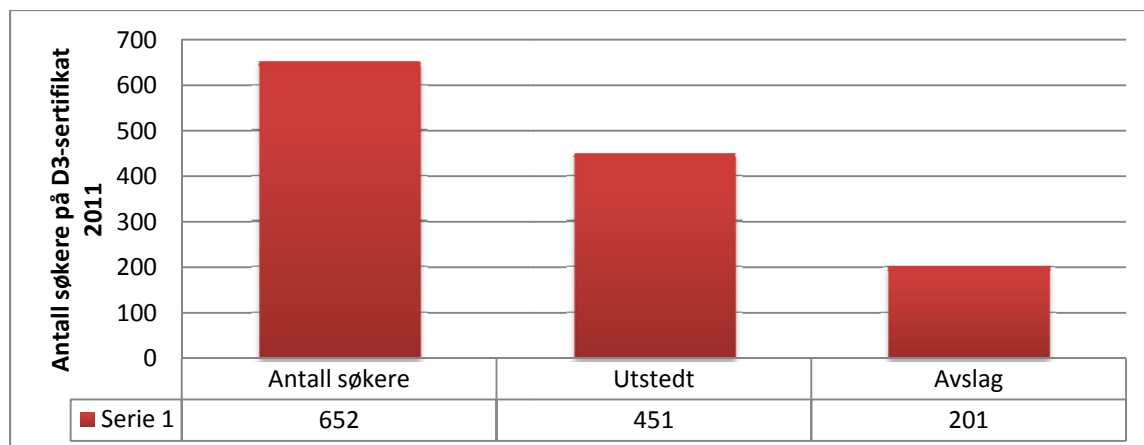
Som nevnt tidligere i mellomtittel 1.6 kan dekkskadetter etter endt kadettid søke om D3 sertifikat. Det ble derfor besluttet å kun se på søknader om D3 sertifikat, fordi disse tallene er de mest interessante i forhold til oppgavens problemstilling.

Det ble benyttet to databaser ved arbeidet, henholdsvis Doculive og Kvalifik. Ved hjelp av disse databasene var det mulig å dokumentere antall søkere i 2011 og kartlegge avslagsgrunnene.

Intensjonen var å begrense dataomfanget til førstegangssøkere til D3 sertifikat i 2011. Det viste seg at dette ikke var mulig med systemet til Sjøfartsdirektoratet. Forfatterne var derfor nødt til å se på alle D3-søknadene som én gruppe. Tallene i datainnsamling omfatter derfor både førstegangssøknader og søknader om fornyelse av sertifikat.

Det ble behandlet 652 (100 %) søknader i 2011 (se figur 6).

Av disse søknadene ble 451 (69,2 %) innvilget og 201 (30,8 %) søknader avslått. Egentlig var 207 avslag, men seks av disse avslagene skyldtes feil i databasen.



Figur 6: Antall søknader, utstedte sertifikater og avslag

Det er viktig å presisere at noen søknader manglet dokumentasjon. Forfatterne besluttet å kun behandle søknader som ble godkjent ved første innsendelse som ”innvilgede sertifikater”, altså godkjente søknader. Søknader som var under behandling i påvente av ettersendt dokumentasjon ble behandlet som avslag.

Som man kan se fra dataene var det 30,8 % som fikk avslag på sin søknad. Forfatterne ønsket å finne årsaken til hvert avslag. Dette ble utført ved at man gikk gjennom alle avslagssøknadene i databasen til Sjøfartsdirektoratet. Deretter lagde man en oversikt over de forskjellige avslagsgrunnene (se vedlegg VI).

Det ble oppdaget at de fleste avslagene *ikke* bare hadde *en* enkelt avslagsgrunn. Ofte var det flere grunner til at søknaden ble avslått. Det viste seg at det var gjennomsnittlig 1,61 avslagsgrunner per avslåtte søknad. Man delte avslagsgrunnene inn i ni hovedkategorier. Kategoriene ble bestemt ut fra de syv kravene til sertifikat som er beskrevet i RDM (Sjøfartsdirektoratet, 2005, s. 12). I tillegg ble det opprettet en kategori for medisinsk behandlingkurs, og en kategori for annen årsak (se vedlegg V).

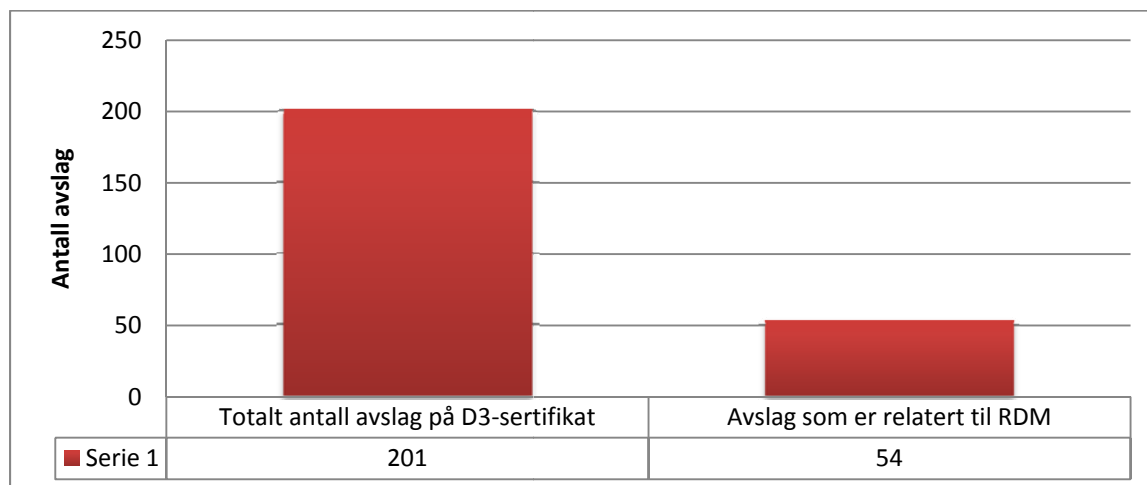
- Fartstid
- Sikkerhetskurs
- Registreringsbok for dekkskadetter og matroslærlinger (RDM)
- Helseattest
- GOC- kurs (General Operator's Certificate)
- Vitnemål
- Medisinsk behandlingkurs
- Passbilde
- Annen årsak

På grunn av oppgavens problemstillinger og tema valgte forfatterne å kun presentere avslag hvor RDM var avslagsgrunnen, eller en av flere avslagsgrunner. Etersom man studerte avslagsgrunnene knyttet til RDM, kunne forfatterne konstatere at noen feil gjentok seg hyppigere enn andre.

Hovedgrunnene til disse avslagene var:

- Mangelfull utfylling av RDM.
- Kapteinen var oppført som opplæringsansvarlig.
- Assessoren hadde ugyldig assessorbevis.
- Opplæringsansvarlig hadde ikke D3 sertifikat.

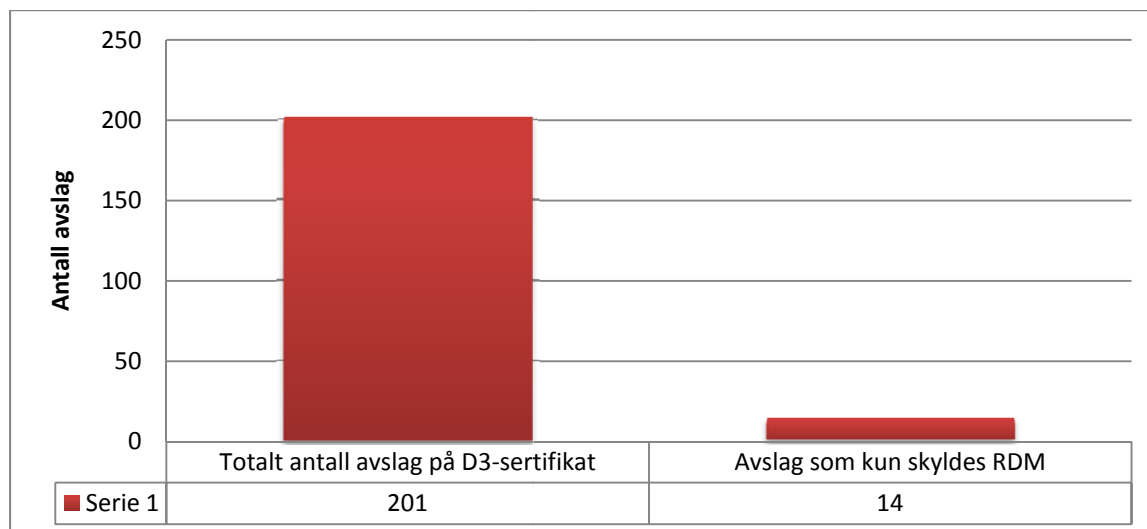
Ut ifra datainnsamlingen vist i figur 7 ble 54 søknader avslått på grunn av RDM alene, eller RDM kombinert med andre avslagsgrunner. Dette utgjør 26,8 % av det totale antallet av avslag (201).



Figur 7: Avslag der RDM er en av flere avslagsgrunner

Det viste seg at av de 54 søknadene som ble avslått på grunn av RDM alene, eller RDM kombinert med andre avslagsgrunner, var det 14 søknader som hadde RDM som eneste avslagsgrunn (se figur 8).

Av de resterende 40 søknadene var RDM en av flere årsaker til avslagene. Man kan derfor si at det var 6,96 % av det totale antallet avslag som skyldes RDM alene. I 19,9 % av avslagene var RDM en av flere årsaker til avslag.



Figur 8: Avslag der RDM er eneste avslagsgrunn

Det presiseres at hver enkelt hovedkategori kunne blitt inndelt i mindre underkategorier, siden avslagsgrunnen var noe forskjellig under samme hovedkategori. På grunn av tidsbegrensning med oppgaven ble det valgt å ikke dele hovedkategoriene inn i underkategorier.

5 Drøfting av resultatene

Resultatene fra undersøkelsene drøftes her opp mot hypotesene og problemstillingene. Undersøkelsene kritiseres og vurderingskriteriene for resultatene presenteres.

5.1 Vurderingskriterier

Det ble lagt til grunn noen vurderingskriterier for å kunne drøfte problemstillingene.

Problemstillingene var:

1. «Hvordan er oppfatningen av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) i det praktiske liv om bord på offshorefartøyer?»
2. «Hvordan stiller næringen seg til å erstatte RDM med et nytt elektronisk opplæringsverktøy?»

I mangel på et mer presist begrep ble ”næringen” i denne sammenhengen ment som myndigheten, utvikler og brukere av RDM. Disse ble i denne oppgaven representert ved Sjøfartsdirektoratet, Maritimt Opplæringskontor, opplæringsansvarlige og dekkskadetter. Vi besluttet, som nevnt før, ikke å se på ISM koden, det politiske eller økonomiske aspektet ved opplæringen, og heller ikke utdanningsforløpet som helhet.

Det vil dermed si at det ikke har vært aktuelt å hente informasjon eller meninger fra rederienes opplæringsansvarlige på land, politikere eller representanter for skoleverket.

Det bør presiseres at forfatterne av denne oppgaven ikke har som formål å ta standpunkt til om RDM bør byttes ut med et elektronisk opplæringsverktøy eller ikke, men fremme de meninger *næringen* måtte ha.

5.2 Drøfting av resultatene i forhold til hypotesene

Hypotese 1: Mange får avslag på sin søknad om sertifikat grunnet misforståelse med utfylling av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM)

Spørreundersøkelsen (se undertittel 4.4.1) avdekket at 54,1 % av respondentene var helt enige og 32,4 % var delvis enige i påstanden om at mange får avslag på sertifikatsøknaden grunnet misforståelse av RDM. 40,5 % av respondentene var helt eller delvis enige i at de ikke har fått tilstrekkelig opplæring i RDM, samtidig som 59,4 % av respondentene var delvis eller helt uenige i påstanden om at RDM er selvforklarende og forståelig.

I intervjuet med Steinar Tveita (se undertittel 4.4.2) fikk man opplyst at mange tok kontakt med opplæringskontoret med spørsmål om hvordan man fyller ut RDM, og da spesielt hvilke felter man skulle signere.

Stig Eide (se undertittel 4.4.2) kommenterte også at han mente Sjøfartsdirektoratet var veldig ”pirkete” når det gjaldt godkjenning av RDM ved sertifikatsøknader.

Tilbakemeldingene Sjøfartsdirektoratet har mottatt går ut på at RDM er komplisert å fylle ut. Jack-Arild Andersen (se undertittel 4.4.2) forklarte også at da han startet i Sjøfartsdirektoratet i 2007 ble regelverket tolket ”vel rigid”. I tillegg tillot saksbehandlingssystemene kun å godkjenne eller avslå en sertifikatsøknad. Fra 2011 ble systemet endret slik at det er mulig for Sjøfartsdirektorat å be om ettersending av informasjon istedenfor å gi direkte avslag på søknader.

Da Sjøfartsdirektoratets databaser ble gjennomført var det 54 avslåtte søknader hvor RDM var en av flere avslagsgrunner. Av disse var det 14 søknader som hadde feil knyttet til RDM som den eneste avslagsgrunnen.

Oppfatningen fra spørreundersøkelsen og intervjuene med Steinar Tveita og Stig Eide er at en del seilende mener at mange får avslag på sin sertifikatsøknad grunnet misforståelse av RDM.

Tallene fra Sjøfartsdirektoratets databaser viser derimot at feil utfylling av RDM ikke er en spesielt hyppig årsak til avslag.

Det kan derfor antas at den tidligere ”rigide” praksisen hos Sjøfartsdirektoratet fortsatt preger oppfatningen blant opplæringsansvarlige og dekkskadetter.

På grunnlag av de ovenfor nevnte argumenter anses hypotesen ”mange får avslag på sin søknad om sertifikat grunnet misforståelse med utfylling av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM)” som avkreftet.

Hypotese 2: Mange fyller ut Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) hovedsakelig for å få sertifikat, og fokuserer lite på læringsutbytte.

I spørreundersøkelsen ble respondentene spurt hva de skrev i RDM dersom manglende utstyr, skipstype eller skipets fartsområde gjorde at man ikke kunne besvare en oppgave. Det viste seg at de aller fleste dekkskadettene og opplæringsansvarlige prøvde på best mulig måte å tilpasse oppgaven i RDM til skipets daglige virksomhet. Dersom dette ikke lot seg gjøre besvarte man oppgavene teoretisk.

100 % av de opplæringsansvarlige svarte også at de kun signerte dersom dekkskadettene har tilfredsstillt oppgavene i RDM, og 52,4 % svarte at de var helt eller delvis enige i at dekkskadettene får et godt utbytte av å gjøre oppgaver i boken på egenhånd.

Stig Eide sier i intervjuet at dekkskadetten har det største ansvar for opplæringen selv, men at opplæringsansvarlig har et visst ansvar for å lære opp dekkskadetten. I intervjuet med dekkskadetten (se undertittel 4.4.2) sier også han at selve opplæringen om bord er det han som må ta ansvar for.

Stig Eide nevnte også i intervjuet at han forventet mer fra en dekkskadett enn han gjør fra en lærling, og at dekkskadettene som regel var mer motivert enn lærlingene.

Hypotesen er avkrefet. Inntrykket er at de fleste prøver å tilpasse oppgavene i RDM til det daglige livet. Om dette ikke lar seg gjøre besvares oppgavene muntlig. Både Stig Eide og dekkskadetten sier i sine intervjuer at de mener ansvaret for opplæringen i all hovedsak ligger på dekkskadettene. I følge Stig Eide er de fleste dekkskadetter også motiverte til å lære.

Hypotese 3: Registreringsboken for Dekkscadetter og Matroslærlinger (RDM) er utdatert.

Ut fra spørreundersøkelsen svarte 89,1 % av respondentene at de var helt eller delvis enige i påstanden om at RDM er utdatert. Samtidig svarte 56,7 % at de var delvis eller helt uenige i at RDM er det viktigste opplæringsverktøyet om bord. I tillegg var 62,6 % av dekkskadettene, og 57,1 % av de opplæringsansvarlige helt eller delvis enige i at et elektronisk opplæringsverktøy ville bidratt til en bedre opplæring.

Dekkskadetten sier i intervjuet at RDM er noe utdatert, og ikke særlig tilrettelagt for offshorefartøy.

Stig Eide mener at RDM inneholder en del gjentakelser og at en del av oppgavene er utdatert. Jack-Arild Andersen sier også at slik boken foreligger i dag, der man kun skal få signatur for utførte oppgaver, så anser han dette som en utdatert måte å drive systematisk opplæring på.

Ut fra de nevnte synspunkter ansees hypotesen som bekreftet. Et stort antall av respondentene, og samtlige intervjuobjekter, svarte at de mener RDM er utdatert.

Hypotese 4: Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) bidrar kun til papiroplæring og ikke reell opplæring.

Spørreundersøkelsen avdekket at 78,3 % av respondentene stilte seg helt eller delvis enige til påstanden om at RDM først og fremst skal tjene som dokumentasjon på opplæring.

68,8 % av dekkskadettene var helt eller delvis enige i at RDM kun er et eksempel på papiroplæring og ikke bidrar til den reelle opplæringen.

Når alle ble spurt svarte kun 16,2 % av respondentene at de mente dekkskadetten var klar for å gå alene som vakthavende offiser. Når dekkskadettene ble spurt i sin individuelle del var 43,8 % av disse helt eller delvis enige i at de faktisk var klar. Det bør nevnes at mange kommenterte at dette ikke skyldes opplæringen gjennom RDM.

I intervjuet med Stig Eide sa han at RDM gjerne blir brukt som sjekkliste, og var fin som struktur i opplæringen. Dette viser seg igjen i spørreundersøkelsen ved at enkelte har kommentert at den er grei å bruke som veiledning.

Samtidig rangerer dekkskadettene RDM lavt når de blir spurt om hva som er de viktigste faktorene i opplæringen, og mange har kommentert at det er personene om bord og arbeidsoppgavene som bidrar til den reelle opplæringen.

Hypotesen er vanskelig å bekrefte eller avkrefte. Det antas at den reelle opplæring som gjennomføres kommer fra arbeidsoppgaver og annet personell om bord, og at RDM fungerer som en veiledning og sjekkliste i opplæringen.

Hypotese 5: Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord.

Spørreundersøkelsen viste at 40,5 % av respondentene er delvis eller helt uenige i at RDM er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord, mens 24,3 % var helt eller delvis enige. 52,4 % av de opplæringsansvarlige var helt eller delvis enige i at de bruker RDM i større eller mindre grad til planlegging av opplæringen, mens 23,8 % stiller seg delvis uenige til denne påstanden.

Fra spørreundersøkelsen ser vi at 62,6 % av dekkskadettene og 66,7 % av de opplæringsansvarlige svarte at et elektronisk opplæringsverktøy ville gjort opplæringen lettere for de involverte. I tillegg er 66,7 % av de opplæringsansvarlige helt eller delvis enige i at oppfølging fra en ekstern instans ville redusert opplæringsbyrden.

Hypotesen er dermed avkreftet. Flertallet av respondentene ser ikke på RDM som en ekstra byrde. Likevel mener mange at opplæringen kan gjøres på en lettere måte, eventuelt med et elektronisk opplæringsverktøy.

Hypotese 6: Oppfølging av dekkskadetten gjennom et elektronisk opplæringsverktøy ville gitt en bedre opplæring og færre avslag på søknad om sertifikat.

75,1 % av dekkskadettene stilte seg positive (helt eller delvis enige) til påstanden om at oppfølging gjennom et elektronisk opplæringsverktøy ville økt læringsutbyttet.

Dekkskadetten som ble intervjuet er positiv til et elektronisk opplæringsverktøy, og tror dette kan være den enkleste måten å gjennomføre opplæringen på.

Steinar Tveita sier at meningen med et elektronisk opplæringsverktøy er at dekkskadetten skal få tettere og bedre oppfølging om bord. Forfatterne forstår det slik at en del oppfølging og godkjenning av opplæringen skal overføres til Maritimt Opplæringskontor.

Dekkskadetten påpeker at dersom oppgavene i det elektroniske opplæringsverktøyet først er fullført og godkjent av en ekstern instans, for eksempel Maritimt Opplæringskontor, bør dette forenkles at man får utstedt sertifikat. Jack-Arild Andersen mener at dersom Maritimt Opplæringskontor følger opp og godkjenner opplæringen gjennom et elektronisk opplæringsverktøy så vil Sjøfartsdirektoratet som regel godkjenne dette.

Stig Eide er også positiv til et elektronisk opplæringsverktøy, men sier at endringene i forhold til RDM ikke trenger å være store. Han påpeker at ved et slikt system må opplæringsansvarlig og assessor få tilgang til dekkskadettens brukerkonto slik at opplæringen kan kontrolleres. Stig Eide har hatt lærlinger som har benyttet O L K WEB, og har da ikke hatt mulighet til å kontrollere lærlingenes fremdrift i opplæringsprogrammet. Steinar Tveita nevner også at opplæringsansvarlige om bord ikke skal bli tilsidesatt ved innføringen av et elektronisk opplæringsverktøy for dekkskadetter.

50 % av dekkskadettene vet hvor de skal ta kontakt dersom de har spørsmål om RDM. 31,3 % er uenige, eller delvis uenige i påstanden.

Det antas at dekkskadettene som ikke vet hvor de skal henvende seg med spørsmål om RDM har en større sannsynlighet for å få avslag på sertifikatsøknaden, fordi de har mindre sjanse til å få kompetente svar på sine spørsmål. Ved bruk av et elektronisk opplæringsverktøy vil

dekkskadettene få oppfølging fra Maritimt Opplæringskontor. Det er grunn til å anta at spørsmål knyttet til opplæringen vil rettes mot Opplæringskontoret.

Hypotesen kan verken bekreftes eller avkreftes når det gjelder om et elektronisk opplæringsverktøy ville gi en bedre opplæring, ettersom spørsmålet ikke kan besvares før et slikt verktøy eventuelt tas i bruk. Likevel antas det at en tettere oppfølging vil kunne føre til færre avslag, dermed vil denne delen av hypotesen være bekreftet.

5.3 Kritikk av undersøkelsene

5.3.1 Spørreundersøkelse

Det ble i etterkant av spørreundersøkelsen registrert at noen av spørsmålene kunne virke ledende på respondentene. Det siktes til spørsmål om RDM som kan ha hatt en positiv eller negativ formulering. Enkelte spørsmål kunne også feiltolkes på grunn av upresise formuleringer, eller forskjeller mellom forfatterens og respondentenes autoetnografiske synspunkter (Brinkmann & Tanggaard, 2010).

Det ble i ettertid sett at enkelte av hypotesene var dårlig formulert.

De representerte i tillegg et ekstra ledd mellom spørsmålene og problemstillingene. I forhold til operasjonaliseringen er dette utfordrende fordi man fikk to ledd som måtte tolkes, og da kan fort avstanden mellom problemstillingene og svarene i undersøkelsen bli stor.

I etterkant ble man klar over svakheten ved bare å se på tre offshorerederier. Undersøkelsen ville hatt en bedre validitet og representativitet dersom man hadde tatt for seg flere rederier.

5.3.2 Intervju

Det må opplyses at opplæringsansvarlig og dekkskadett ble valgt av rederiene etter forespørsel om intervjuobjekter. Utvalget er dermed ikke tilfeldig, noe som er negativt for validiteten.

Spørsmålene under intervjuene kan ha vært ledende.

Den som intervjuer kan påvirke ved personlig kontakt og kroppsspråk. Intervjuobjektet kan også vegre seg for å svare oppriktig ovenfor en annen person. De fleste mennesker kan underbevisst avgi svar man tror den som intervjuer vil høre (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005). Det var også noe uheldig at man kun fikk et intervjuobjekt fra hver gruppe, og dermed ikke kunne sammenligne resultater opp mot hverandre.

5.3.3 Databaseundersøkelse

I databaseundersøkelsen ved Sjøfartsdirektoratet har vi kun sett på D3 søknader fra 2011. Man har altså ikke et sammenligningsgrunnlag for å avgjøre om avslagsprosenten på sertifikatsøknader har endret seg.

Det har heller ikke vært mulig å skille førstegangssøkere og søknader om fornyelse av sertifikater. Dette gjør at tallene blir noe misvisende i forhold til antall søkere og avslag.

Under innsamlingen av datamaterialet var det mange søknader å gå gjennom, og det kan være mulig at man har fylt ut feil i oversikten (vedlegg VI) og at man kan ha oversett data. Det skal også nevnes at det var vanskelig å kategorisere avslagsgrunnene, og hovedkategoriene kunne vært delt inn i mindre underkategorier.

6 Konklusjon

Denne oppgaven startet med følgende problemstillinger:

1. «Hvordan er oppfatningen av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) i det praktiske liv om bord på offshorefartøyer?»
2. «Hvordan stiller næringen seg til å erstatte RDM med et nytt elektronisk opplæringsverktøy?»

Vi har prøvd å belyse disse problemstillingene ved å gjennomføre en spørreundersøkelse, intervjuer, samt datainnsamling i Sjøfartsdirektoratets databaser.

1. Ut fra undersøkelsene viste det seg at mange seilende er av den oppfatning at det gis mange avslag grunnet feilutfylling i RDM. De aller fleste mener også at RDM er utdatert. Det synes som at den reelle opplæringen av dekkskadetter i det praktiske liv om bord kommer fra personene man jobber med og arbeidsoppgavene man utfører. Likevel prøver de aller fleste å fylle ut RDM på best mulig måte, og man kan anta at de får et læringsutbytte av dette.
Flertallet er også av den oppfatning at RDM ikke er en ekstra byrde for opplæringspersonell, og mange opplæringsansvarlige har svart at den er fin å bruke som en veiledning i opplæringen.
2. Næringen stiller seg positiv til et nytt elektronisk opplæringsverktøy og mener dette vil gjøre opplæringsprosessen lettere for dekkskadetter og opplæringsansvarlige. Samtidig mener Sjøfartsdirektoratet at et elektronisk opplæringsverktøy vil føre til en enklere søknadsprosess. Undersøkelsene avdekket også at dersom man får en tettere og bedre oppfølging fra en ekstern instans gjennom et elektronisk opplæringsverktøy, vil det være lettere å forholde seg til hvor man skal ta kontakt dersom man har spørsmål knyttet til opplæringen. Dette kan være med å redusere antall avslag.

Maritimt Opplæringskontor jobber for å utvikle et elektronisk opplæringsverktøy som kan erstatte RDM. Vi mener det er viktig at man tar hensyn til innspill fra brukerne av et slikt opplæringsverktøy, og at man involverer relevante parter som alle har et felles mål om å styrke kompetansen til norske sjøfolk. Et nytt elektronisk opplæringsverktøy bør også koordineres med rederienes interne opplæringsprogram slik at man får best mulig opplæring der det pedagogiske aspektet er inkludert.

7 Bibliografi

Avidor, R. (u.å). *Murphy's law site*. Hentet Mai 11, 2012 fra <http://www.murphys-laws.com/murphy/murphy-laws.html>

Brinkmann, S., & Tanggaard, L. (2010). *Kvalitative Metoder - En grundbog*. København: Hans Reizels Forlag.

Dalland, O. (2000). *Metode og oppgaveskriving for studenter* (3. utg.). Oslo: Gyldendal Akademisk.

Hellevik, O. (1995). *Sosiologisk metode* (2. rev. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.

Holder, L. A. (1997). *Training and assessment on board : a guide for seafarers and managers on how to make best use of opportunities for practical training and assessment of competence on board ship*. London: Witherby & Company Ltd.

Holme, I. M., & Solvang, B. K. (1996). *Metodevalg og metodebruk* (3. utg.). Otta: Tano. International Maritime Organization. (2010). *ISM Code*. London: International Maritime Organization.

International Shipping Federation. (1996). *On board training : record book for deck cadets as required by the 1995 amendments to the IMO STCW convention* (2. utg.). London: Team Impression Ltd.

Johannessen, A., Christoffersen, L., & Tufte, P. A. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode* (4. utg.). Oslo: Abstrakt Forlag AS.

Johannessen, A., Kristoffersen, L., & Tufte, P. A. (2005). *Forskningsmetode for økonomiske-administrative fag* (2. utg.). Oslo: Abstrakt Forlag AS.

Larsen, A. K. (2007). *En enklere metode: Veiledning i samfunnsvitenskapelig forskningsmetode*. Bergen: Fagbokforlaget.

Sjøfartsdirektoratet. (2012, Januar 26). *Fartstid*. Hentet Mars 12, 2012 fra <http://www.sjofartsdir.no/sjofolk/kvalifikasjon/fartstid/>

Sjøfartsdirektoratet. (2005). *Opplæring om bord : registreringsbok for dekkskadetter og matroslæringer*. Bergen: Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

Systematisk opplæring om bord. (1970, Februar). *Registreringsbok for aspiranter*.
[Haugesund], Norge: s.n.

Systematisk opplæring om bord. (1973, Mars). *Opplæringsprogram om bord til styrmenn*.
[Oslo], Norge: s.n.

The Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation. (2010).
Marisec. Hentet April 13, 2012 fra <http://www.marisec.org/Manpower%20Study.pdf>

Vedlegg I – Forkortelser og definisjoner

Forkortelser

BIMCO	- the Baltic and International Maritime Council
GOC	- General Operator's Certificate (Radiosertifikat)
HSH	- Høgskolen Stord / Haugesund
IMO	- International Maritime Organization
ISF	- The International Shipping Federation
O L K WEB	- OppLæringsKontoret på WEB
RDM	- Registreringsbok for Dekkskadetter og Matroslærlinger
STCW	- Standards of Training, Certification and Watchkeeping

Definisjoner

Assessment	- Bedømmelse av dekkskadetten under opplæring.
Assessor	- Person (som regel overstyrmann eller kaptein) som bedømmer dekkskadetten under opplæringen.
Assessorbevis	- Bevis for å ha rett til å bedømme dekkskadetter under opplæring.
D3 sertifikat	- Dekksoffiser klasse 3 (klasse 1 er høyeste sertifikat).
D5 sertifikat	- Kystskippersertifikat klasse 5 (klasse 1 er høyeste sertifikat).
Dekkskadett	- Person som gjennomfører siste del av utdanningen for å bli sjøoffiser på bro.
Fartsområde	- Farvannet skipet trafikkerer i (delt inn i fartsområde 1-4 + liten kystfart).
Fartstid	- Tid tilbrakt om bord på fartøy. Skal kunne dokumenteres dag for dag og det stilles ulike krav til fartstid etter hvilket sertifikat man skal søke om (Sjøfartsdirektoratet, 2012).
Mønstringstid	- Tiden fra en person registreres på ett skip, til arbeidsforholdet på skipet avsluttes (inkludert ferie og fritid).
Offshorefartøy	- Samlebegrep for fartøyer som er involvert i petroleumsvirksomhet, unntatt tankskip i langfart.
Opplæringsansvarlig	- Person med ansvar for å lære opp dekkskadetter (ofte 2.- eller 1.styrmann).

Papiroplæring	- Opplæring som lider under urimelige krav om dokumentasjon.
Reell opplæring	- Opplæring som fører til kunnskaper og erfaringer som kan benyttes i arbeidet om bord.
Sikkerhetskurs	- Obligatorisk kurs for alle som skal jobbe til sjøs. Omfatter brannslukking, første hjelp og evakueringsøvelser.

Vedlegg II - Analyse av spørreundersøkelse opp mot hypotese

Hypotese nr 1: Mange får avslag på sin søknad grunnet misforståelse av kadettboken.

Spørsmål Nr. 2: Delte meninger om hvor god opplæringen er rundt RDM og hvordan denne skal fylles ut. Spørsmålet gjelder både kadetter. Likevel svarer 40,5 % at der delvis uenig eller helt uenig i at de har fått tilstrekkelig opplæring og er komfortable med hvordan de skal fylle ut RDM. Dette tyder på at misforståelser og feil vil kunne oppstå.

Spørsmål Nr. 6: 59,4 % av respondentene er delvis uenig eller helt uenig i at RDM er selvforklarende og forståelig. Av dette antas det at mange vil gjøre feil som følge av misforståelser og dermed vil få avslag på sin søknad om sertifikat.

Spørsmål Nr. 11: 86,5 % av respondentene er helt enig eller delvis enig i at mange får avslag på søknad om sertifikat grunnet misforståelse av RDM. Dette gjelder både for kadetter og opplæringsansvarlig. Et slikt inntrykk kan være en medvirkende årsak til at dekkskadetter og opplæringsansvarlige faktisk misforstår RDM.

Spørsmål Nr. 12: De aller flest kan gi en generell beskrivelse av hva de mener formålet med kadettboken er. Likevel er det ingen som beskriver det korrekte formålet med kadettboken.

Spørsmål Nr. 22: 56,3 % av kadettene stiller seg helt enig eller delvis enig i at deres opplæringsansvarlige er godt kjent med kadettboken. Likevel er det 31,3 % som er delvis uenig i denne påstanden. Det kan derfor antas at det ikke burde være grunn til misforståelse dersom man kan spørre sine overordnede.

Spørsmål Nr. 23: 62,5 % av kadettene er helt enig eller delvis enig i at opplærings ansvarlig kan svare dem dersom de har spørsmål til RDM. Det antas også her at det ikke burde være rom for misforståelse dersom man kan spørre sine overordnede.

Spørsmål Nr. 24: 50 % av kadettene er helt enig eller delvis enig i at de vet hvor de skal ta kontakt dersom de har spørsmål knyttet til RDM. Likevel kan det settes spørsmålstegn ved at ikke alle kan svare 100 % helt enig på dette spørsmålet. For halvparten av dekkskadettene burde det dermed ikke være grunn til å fylle ut feil i RDM ettersom de vet hvor de skal ta kontakt dersom det er uklarheter. Likevel er det rom for forbedring for å kunne få med de resterende 12,5 % som stiller seg verken enig eller uenig samt de 31,3 % som stiller seg helt uenig og delvis uenig til påstanden. Den resterende 6,3 % har svart ”Opplæringskontor...Men, ikke alltid dem kan svare på det en lurer på heller...” noe som tyder på at han har en

formening om hvor man skal ta kontakt, men har likevel ikke skrevet opp Sjøfartsdirektoratet som et alternativ.

Spørsmål Nr. 26: 43,8 % kadettene har svart helt enig eller delvis enig i påstanden om at de føler seg sikker på å få D3 sertifikatet første gang man søker om dette. Noe som tyder på at dekkskadettene ikke har misforstått RDM. Likevel er det 25 % som er verken enig eller uenig, og 18,8 % som er delvis eller helt uenig i at de får sertifikat første gang de søker om dette. En kommenterer også ”Sikkert noe småplukk som gjør at jeg får boken i retur...Det er visst det med "alle", og en har svart vet ikke.

Spørsmål Nr. 28: 62,5 % stiller seg helt enig eller delvis enig til at de har oppnådd formålet med RDM når de søker om sertifikat hos Sjøfartsdirektoratet. Det antas derfor at formålet har **ikke** blitt misforstått.

Spørsmål Nr. 35: 57,2 % av de spurte opplæringsansvarlige er delvis uenig eller helt uenig i at de ikke har fått tilstrekkelig opplæring i behandling av RDM. Det antas også her at det dermed vil kunne oppstå misforståelser og vranglære i fra opplæringsansvarligs side.

Hypotese nr 2: Mange fyller blindt ut kadettboken og overser læringsutbytte, bare for å få sertifikater.

Spørsmål Nr. 3: En større andel prøver på beste måte å løse oppgavene teoretisk. Likevel er det en betydelig andel som skriver N/A eller «ikke tilgjengelig». Samtidig er der en liten andel som signerer uansett, med begrunning i at «ellers blir ikke boken godkjent». Det tyder på at de aller flest prøver å finne en akseptabel måte å gjennomføre dette på, slik at de samtidig får med seg læringsutbytte. Det er samtidig et fåtall som velger å signere uansett, for ikke å bli nektet sertifikatet når de søker om dette.

Spørsmål Nr. 4: 83,8 % av kadettene og de opplæringsansvarlige svarer at de er helt enig eller delvis enig i at de fyller ut punktene i RDM etter hvert som oppgaven fullføres. Dette tyder på at respondentene prøver å gjøre det beste ut av RDM.

Spørsmål Nr. 12: Som nevnt under hypotese nr 1 har de aller fleste en generell forståelse av hva formålet med RDM er. Det er likevel få som faktisk er innom det faktiske formålet som er å få en fullstendig oversikt over kandidatens opplæring. Dette tyder på at respondentene prøver å gjøre det beste ut av RDM, og har en forståelse for hva læringsutbytte skal være, men det er helt klart rom for forbedringer også her.

Spørsmål Nr. 16: 31,3 % er delvis enig, 31,3 % er verken enig eller uenig og 31,3 % er delvis uenig og helt uenig i at kadetten får et godt utbytte av å gjøre oppgaver i kadettboken på egenhånd. Dette gjør det vanskelig å dra en konkret slutning på spørsmålet, ettersom fordeling er såpass jevn.

Spørsmål Nr. 21: 43,8 % av dekkskadettene stiller seg verken enig eller uenig til at de vil jobbe mer med et elektronisk opplæringsverktøy. Dette er selvsagt forståelig ettersom dekkskadettene ikke har hatt anledning til å få prøvd ut et slikt elektronisk opplæringsverktøy. Likevel er det 37,5 % som er helt enig og delvis enig, og mener de ville jobbet mer med et elektronisk opplæringsverktøy. Det er derfor grunn til å anta at enkelte dekkskadetter vil jobbe mer med et elektronisk opplæringsverktøy enn de gjør med dagens RDM.

Spørsmål Nr. 26: Som nevnt under hypotese 1 svarer 48,8 % av dekkskadettene mener de får sertifikatet første gang de søker om dette. Det er også 25 % som er verken enig eller uenig i påstanden. Det antas derfor at de fleste dekkskadetter prøver å gjøre det beste ut av RDM og har fått med seg læringsutbytte i fra denne.

Spørsmål Nr. 27: 50,1 % av dekkskadettene svarer at de er helt enig eller delvis enig i at de signerer uansett selv om utstyret ikke finnes om bord, med begrunnelse i at «Man må jo det for å slippe å få boken i retur?». Undersøkelsen avdekker ikke om respondenten har gjennomgått oppgaven teoretisk, men det tyder på at enkelte oppgaver blir signert uansett om den har blitt utført eller ikke.

Spørsmål Nr 34: Her svarer 100 % av de opplæringsansvarlige at de kun signerer dersom kadetten har tilfredsstilt oppgavene i RDM. Dette tyder på at opplæringsansvarlige ikke fyller blindt ut i RDM, og påser at kadettene har fått det ønskede læringsutbytte. Likevel må det sies at spørsmålet er ledende, og dersom man hadde svart uenig, vil man erklært at man ikke gjøre den jobben man skal som opplæringsansvarlig. Ordet *tilfredsstillende*, gir også rom for personlig tolkning.

Spørsmål Nr. 37: 52,4 % av de opplæringsansvarlige svarer at de er helt enig eller delvis enig i at dekkskadettene får et godt utbytte av å gjøre oppgaver i RDM på egenhånd. Dette tyder på at de opplæringsansvarlige har tiltro til at kadetten ikke bare signerer på punktene mens de overser læringsutbytte, men at de faktisk gjør en innsatts, samtidig som RDM gir dem en vis kontinuitet.

Hypotese nr 3: Kadettboken er ikke pedagogisk gunstig og er utdatert.

Spørsmål Nr. 1: 89,1 % av respondentene var helt enig eller delvis enig i at RDM er utdatert.

Spørsmål Nr. 5: 56,7 % av respondentene er delvis uenig eller helt uenig i at RDM er det viktigste opplæringsverktøyet om bord. Det spesifiseres i kommentarboksen at det er personellet og arbeidsoppgavene om bord som bidrar til den virkelige opplæringen. Det er derfor grunn til å anta at RDM ikke gir den ønskede opplæringen om bord, og derfor vil andre faktorer i opplæringen veie tyngre.

Spørsmål Nr. 7: 35,1 % er delvis enig, 18,9 % er verken enig eller uenig, og 37,8 % er delvis eller helt uenig i om hvorvidt kadettboken bidrar til en reell og god opplæring eller ikke. Det er likevel tydelig at RDM har en viss betydning i opplæringen om bord, og flere har kommentert at den er grei, men utdatert, og at den gir en kontinuitet samtidig som den dekker inn emner man vanligvis ikke kommer borti om bord.

Spørsmål Nr. 8: 16,2 % er helt eller delvis enig, 27 % er verken enig eller uenig, og 37,8 % er delvis eller helt uenig i at dekkskadetten trygt kan gå som ansvarshavende offiser på bro etter endt opplæring gjennom RDM. Mange har kommentert at det ikke er kadettboken som er hovedgrunnen til at kadetten kan gå som ansvarshavende offiser, men at det heller er opplæringsansvarlige og personlige egenskaper som initiativ og læringsvilje som er de avgjørende faktorene.

Spørsmål Nr. 17: 37,6 % er helt eller delvis enig, 25 % er verken enig eller uenig, og 37,6 % delvis eller helt uenig i om kadetten vil få et større utbytte av å besvare spørsmål utfyllende enn å signere selv på oppgaver. Dette gjør det vanskelig å besvare spørsmålet, men ut i fra neste spørsmål er det likevel grunn til å tro at et elektronisk opplæringsverktøy ville bidratt til et større læringsutbytte.

Spørsmål Nr. 18: 62,6 % av kadettene er helt eller delvis enig i at et elektronisk opplæringsverktøy ville bidratt til en bedre opplæring. Dette er med på å støtte opp om at RDM er utdatert.

Spørsmål Nr. 19: 62,6 % av kadetten er helt eller delvis enig i at et elektronisk opplæringsverktøy ville gjort opplæringen letter for alle involverte parter. Enkelte stiller seg noe kritisk og kommenterer at «det er veldig avhengig av hvordan dette er bygd opp». Det antas derfor at et elektronisk opplæringsverktøy vil være mer pedagogisk gunstig og oppdatert i forhold til dages RDM.

Spørsmål Nr. 21: Som nevnt under hypotese nr 1 er det 43,8 % av dekkskadettene som har svart at de verken er enig eller uenig i at de ville jobbet mer med et elektronisk opplæringsverktøy enn de gjør med dagens RDM, noe som er forståelig ettersom de ikke har fått prøvd ut et slikt elektronisk opplæringsverktøy. Det er 37,5 % som er helt eller delvis enig og det er derfor grunn til å anta at enkelte dekkskadetter vil jobbe mer med et elektronisk opplæringsverktøy enn de gjør med dagens RDM.

Spørsmål Nr. 33: 52,4 % av opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i at RDM er et godt opplæringsverktøy. Likevel er 38,1 % som er delvis eller helt uenig. Det kan derfor antas at RDM fungerer i en eller annen grad for en større andel av opplæringsansvarlige

Spørsmål Nr. 36: 52,4 % av de opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i at de bruker kadettboken til en eller annen grad i planlegging av opplæringen om bord. Likevel er det 23,8 % som stiller seg delvis uenig til denne påstanden. Dette tyder på at kadettboken likevel gjør sin nytte i opplæringen om bord.

Spørsmål Nr. 38: 71,5 % av de opplæringsansvarlige stiller seg helt eller delvis enig til påstanden om at kadetten vil få et større læringsutbytte av å svare på spørsmål utfyllende enn å signere for oppgaver de har gjort. Det antas derfor at et elektronisk opplæringsverktøy vil gi et større læringsutbytte en dagens RDM.

Spørsmål Nr. 39: 57,1 % av de opplæringsansvarlige stiller seg helt eller delvis enig til påstanden om at et elektronisk opplæringsverktøy ville bidratt til en bedre opplæring. Det antas også her at et elektronisk opplæringsverktøy vil gi et større læringsutbytte en dagens RDM.

Spørsmål Nr. 40: 66,7 % av de opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i påstanden om at et elektronisk opplæringsverktøy vil gjøre opplæringen lettere for de involverte. Dette tyder på at de opplæringsansvarlige mener et elektronisk opplæringsverktøy ville vært mer pedagogisk gunstig og dermed gjøre opplæringen lettere i forhold til dagens RDM.

Hypotese nr 4: Kadettboken bidrar kun til papiroplæring og ikke reelloplæring

Spørsmål Nr. 5: Som nevnt under hypotese 3 er 56,7 % av respondenten delvis eller helt uenig i at RDM er det viktigste opplæringsverktøyet om bord. Dette tyder på at dagens RDM ikke tilfredsstillter dagens behov for opplæring, og andre faktorer vil dermed vei tyngre i opplæringen.

Spørsmål Nr. 7: Som nevnt i hypotese 3 er 35,1 % av respondentene delvis enig, 18,9 % er verken enig eller uenig, og 37,8 % er delvis eller helt uenig i om hvorvidt kadettboken bidrar til en reell og god opplæring eller ikke. Det tyder på at RDM har en viss betydning i opplæringen om bord for enkelte, likevel er det en majoritet som ikke er enig i at den bidrar til en reell og god opplæring.

Spørsmål Nr. 8: Som nevnt tidligere i hypotese 3 er 16,2 % av respondentene er helt eller delvis enig, 27 % er verken enig eller uenig, og 37,8 % er delvis eller helt uenig i at dekkskadetten trygt kan gå som ansvarshavende offiser på bro etter endt opplæring gjennom RDM. Mange har kommentert at det ikke er kadettboken som er hovedgrunnen til at kadetten kan gå som ansvarshavende offiser, men at det heller er opplæringsansvarlige og personlige egenskaper som initiativ og læringsvilje som er de avgjørende faktorene.

Spørsmål Nr. 9: 78,3 % av respondenten er helt eller delvis enig i påstanden om at RDM først og fremst skal tjene som dokumentasjon på opplæring.

Spørsmål Nr. 25: 43,8 % av kadettene er helt eller delvis enig i at de har fått tilstrekkelig opplæring til å gå alene som ansvarshavende vaktoffiser når de er ferdig med kadett tiden. Det må her presiseres at 37,5 % har kommentert i annet feltet, og flertallet av disse har sagt at de er enig men at dette ikke skyldes RDM. Dersom man kun ser på tallene i fra påstanden kan det antas at kadetten har fått en tilstrekkelig opplæring gjennom RDM, likevel er det viktig å se at mange har kommentert at denne tilstrekkelige opplæringen ikke skyldes RDM.

Spørsmål Nr. 29: 68,8 % av kadettene er helt eller delvis enig i at RDM er et eksempel på papiroplæring og ikke reell opplæring om bord.

Spørsmål Nr. 42: 52,4 % av de opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i at RDM er et eksempel på papiroplæring og ikke reell opplæring. Likevel er det 38,1 % som er delvis eller helt uenig, og mener den spiller en rolle i den reelle opplæringen om bord, gjerne som veiledning.

Hypotese nr 5: Kadettboken er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord

Spørsmål Nr. 10: 24,3 % av respondentene er helt eller delvis enig, 24,3 % er verken enig eller uenig, og 40,5 % er delvis eller helt uenig i at RDM er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord. Det er således vanskelig å gi et konkret svar på påstanden, men ettersom en større andel er delvis eller helt uenig antas det at for en majoritet av respondentene ikke føler at RDM er en ekstra byrde.

Spørsmål Nr. 19: Som nevnt i hypotese 3 er 62,6 % av kadetten er helt eller delvis enig i at et elektronisk opplæringsverktøy ville gjort opplæringen lettere for alle involverte parter. Enkelte stiller seg noe kritisk og kommenterer at «det er veldig avhengig av hvordan dette er bygd opp». Det antas derfor at et elektronisk opplæringsverktøy vil være mer pedagogisk gunstig og dermed gjøre opplæringen lettere for de involverte parter.

Spørsmål Nr. 36: Som nevnt i hypotese 3 er 52,4 % av de opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i at de bruker kadettboken til en eller annen grad i planlegging av opplæringen om bord. Likevel er det 23,8 % som stiller seg delvis uenig til denne påstanden. Dette tyder på at de fleste opplæringsansvarlige benytter i en eller annen grad RDM aktivt i opplæringen av kadettene, og at den dermed ikke er en ekstra byrde.

Spørsmål Nr. 40: 66,7 % av de opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i at et elektronisk opplæringsverktøy ville gjort opplæringen lettere for de involverte. Det kan derfor antas at et elektronisk opplæringsverktøy ville gjort opplæringen lettere for de involverte i forhold til dagens RDM.

Spørsmål Nr. 41: 66,7 % av de opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i at en oppfølging fra en ekstern instans gjennom et elektronisk opplæringsverktøy vil minske opplæringsbyrden om bord. Det antas derfor at oppfølging fra en ekstern instans vil minke opplæringsbyrden for de opplæringsansvarlige.

Hypotese nr 6: Oppfølging av kadetten gjennom en elektronisk kadettbok vil bedre opplæringen, og færre avslag på søknad om sertifikat.

Spørsmål Nr. 20: 75,1 % av kadetten er helt eller delvis enig i påstanden om at en oppfølging fra en ekstern instans gjennom et elektronisk opplæringsverktøy vil øke læringsutbytte. Det kan derfor antas at læringsutbytte vil øke ved bruk av et elektronisk opplæringsverktøy i forhold til dagens RDM.

Spørsmål Nr. 24: som nevnt under hypotese 1 er 50 % av kadettene er helt enig eller delvis enig i at de vet hvor de skal ta kontakt dersom de har spørsmål knyttet til RDM. Likevel kan det settes spørsmålstegn ved at ikke alle kan svare 100 % helt enig på dette spørsmålet. For halvparten av dekkskadettene burde det dermed ikke være grunn til å fylle ut feil i RDM ettersom de vet hvor de skal ta kontakt dersom det er uklarheter. Likevel er det rom for forbedring for å kunne få med de resterende 12,5 % som stiller seg verken enig eller uenig samt de 31,3 % som stiller seg helt uenig og delvis uenig til påstanden. Det er grunn til å anta at dersom man får oppfølging fra en ekstern instans vil behovet for å kunne ta kontakt falle naturlig mot denne instansen.

Spørsmål Nr. 41: 66,7 % av de opplæringsansvarlige er helt eller delvis enig i at en oppfølging fra en ekstern instans gjennom et elektronisk opplæringsverktøy vil minske opplæringsbyrden om bord. Det antas derfor at oppfølging fra en ekstern instans vil minke opplæringsbyrden for de opplæringsansvarlige, samtidig som man får en mer samkjørt opplæring.

Vedlegg III - Rådata fra spørreundersøkelse

Publisert fra 14.02.2012 til 18.03.2012

37 respondenter (29 unike)

Spørreundersøkelsen er utarbeidet på grunnlag av følgende hypoteser:

1. Mange får avslag på sin søknad grunnet misforståelse av Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM).
2. Mange fyller blindt ut Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) og overser læringsutbytte, bare for å få sertifikater.
3. Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) er ikke pedagogisk gunstig og er utdatert.
4. Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) bidrar kun til papiroplæring kontra reelloplæring
5. Registreringsboken for Dekkskadetter og Matroslærlinger (RDM) er en ekstra byrde for opplæringspersonell om bord.
6. Oppfølging av dekskadetten gjennom et elektronisk opplæringsverktøy ville gi en bedre opplæring og færre avslag på søknad om sertifikat.
7. Avslag skyldes detaljfeil, og ikke det at dekskadetten ikke har tilstrekkelig opplæring.

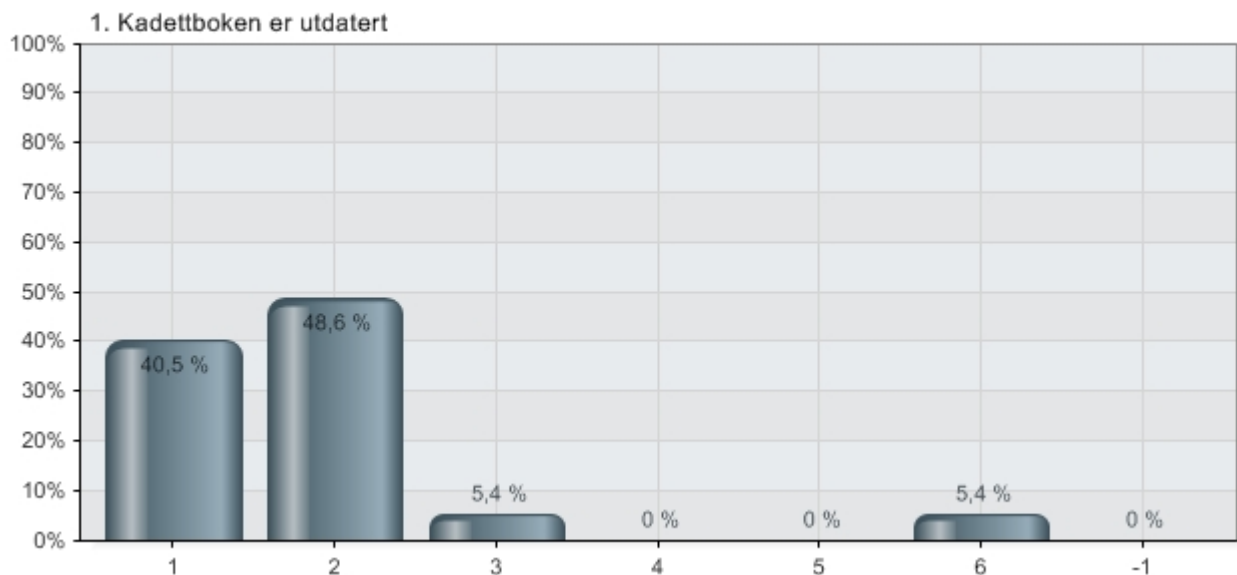
I spørsmålsoversikten vil man kunne spore hvilke hypoteser som ligger bak hvert spørsmål. Enkelte spørsmål er stilt uten utgangspunkt i noen av hypotesene, disse vil være merket med ”Ingen hypotese, kun for tall- eller datagrunnlag”. Ved de fleste spørsmål fikk respondenten anledning til å kommentere med sine egne meninger i ”annet” boksen. Disse kommentarene vil man kunne finne under hvert spørsmål i kursiv.

Kommentarene er dirkede kopi av respondentenes svar, og det tas forbehold om skrivefeil. Av 50 utsendte e-poster fikk vi svar på 29 av disse. Vi beregnet at to personer ville svare per utsendte e-post noe som gav et samlet antall respondenter på 100. Etter tilbakemelding fra fire skip om at de ikke hadde hatt dekskadett og ikke kom til å ha dette i den forselige framtid, og dermed ikke hadde grunnlag for å kunne svare på undersøkelsen justerte vi antall respondenter til 92.

Totalt fikk vi 37 svar fra 92 potensielle respondenter og dette gav oss en svarprosent på 40,2 %.

1. Kadettboken er utdatert (Felles)

Hypotese nr 3

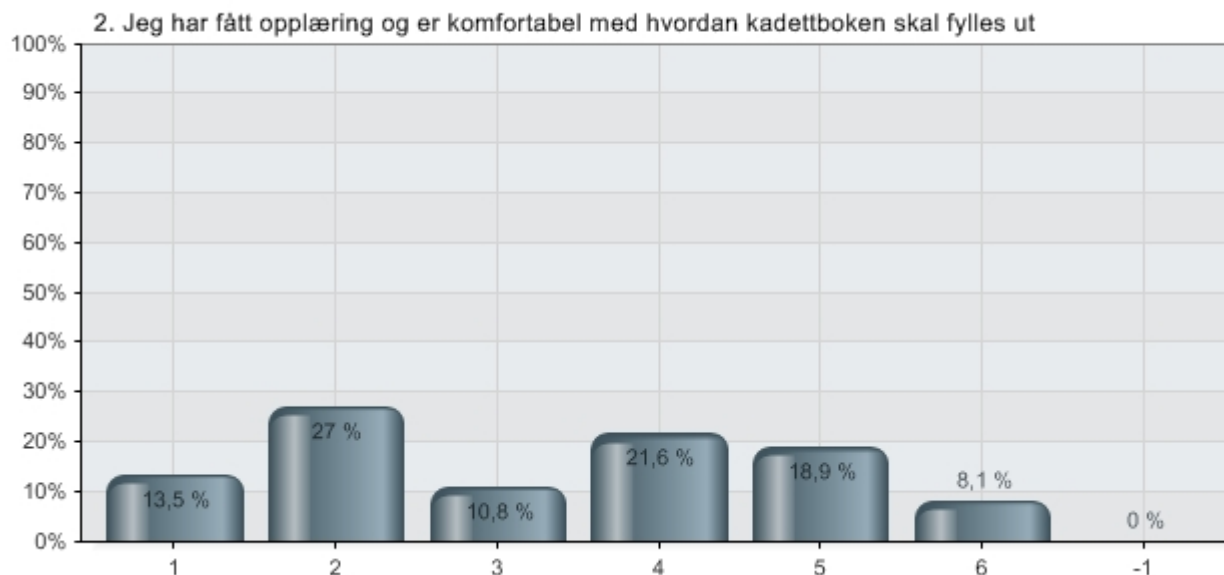


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	40,5 %	15
2 Delvis enig	48,6 %	18
3 Verken enig eller uenig	5,4 %	2
4 Delvis uenig	0,0 %	0
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	5,4 %	2
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		1,86
Standardavvik		1,14
Median		2,0

- *Boka e grei den, innholdet er utdatert. samt at det bør bli bedre opplæring på hvordan en fører den.*
- *Delvis enig...Føler boken blir veldig generell, og gjenspeiler ikke hvordan det faktisk er ombord på båtene. Samtidig er jeg en tilhenger av å opprettholde "gammel" kunnskap, ihvertfall teoretisk*

2. Jeg har fått opplæring og er komfortabel med hvordan kadettboken skal fylles ut (Felles)

Hypotese nr 1



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	13,5 %	5
2 Delvis enig	27,0 %	10
3 Verken enig eller uenig	10,8 %	4
4 Delvis uenig	21,6 %	8
5 Helt uenig	18,9 %	7
6 Annet	8,1 %	3
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		3,30
Standardavvik		1,56
Median		3,0

- måtte seinast for to daga sidan ringe til sjøfartsdirektoratet for å få svar på spm, og eg har hatt boka igjennom 3,5 år no.
- Helt uenig! Vi får jo en mal på hvordan vi skal fylle ut, men fra båt til båt er folk uenige i hvordan forskjellige ting skal fylles ut, dette på grunn av at folk tidligere har fått boken igjen pga flisespikkeri...Blir veldig mye fokus på å holde boken fri for kommafeil istedetfor å rette fokus mot målene i opplæringen
- Fikk lite eller ingen info om hvordan boken skulle fylles når eg var kadett

3. *Dersom en oppgave ikke kan utføres pga av skipstype/utstyr/fartsområde eller lignende, gjør/skriver jeg (Felles)*

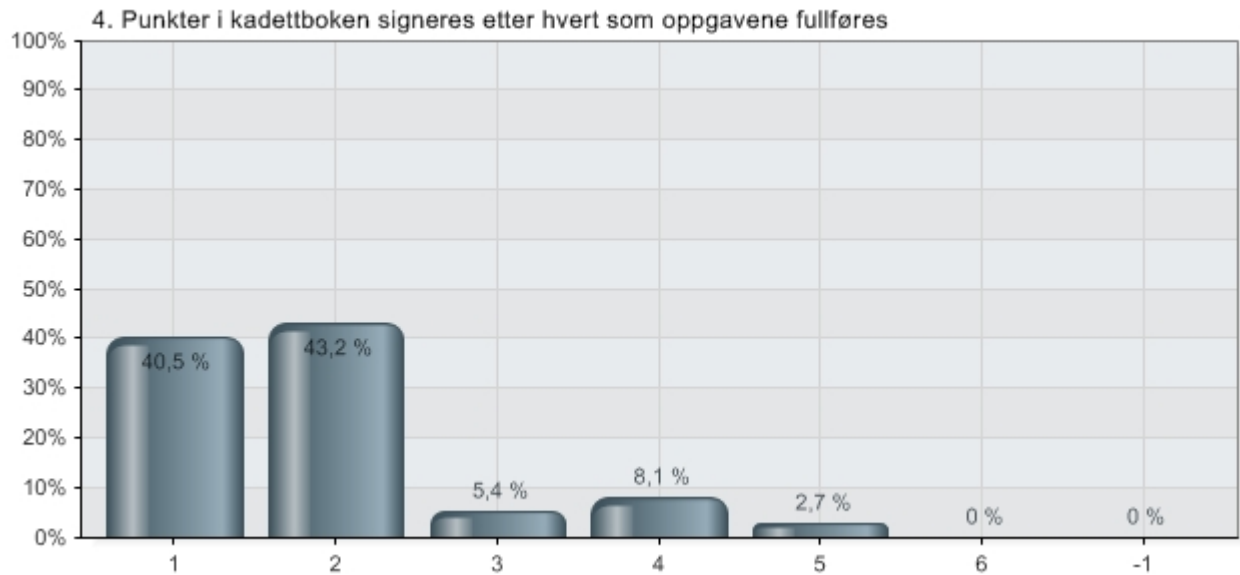
Hypotese nr 2

- *Da skriver vi at dette ikke er mulig å få gjennomført på denne skipstypen.*
- *Har ikke veret kadett*
- *Fører inn i boka at dette ikkje er tilgjengelig ombord*
- *N/A*
- *Utstyret finnes ikke om bord.*
- *Ingenting*
- *Jeg får underskrift på emnet, men kun at jeg har gått gjennom teoretisk.*
- *Teoretisk oppgave*
- *ikke mulig på skipet, men gjennomgått muntlig*
- *Prøver å finne en løsning eller jeg venter med oppgaven til jeg bytter båt.*
- *Da skrev jeg N/A i feltet, men det er ikke godkjent av Sjøfartsdirektoratet... Det må signeres. Mye gammelt i kadettboka også, den trenger å bli oppdatert/revidert. Det skulle også vært mulighet for å fylle ut kadettboka online over internett...*
- *Tar det muntlig, å skriver muntlig test i kommentarfeltet*
- *teoretisk gjennomført. er heldig som har ein assessor som har lang erfaring, men det er selvfølgelig ting han heller ikkje har gode kunnskaper om. ta feks stjernenav, det e noke eg meina kunne vore godkjend igjennom teorien vi har på skulen.*
- *N/A*
- *Da ber jeg kadetten kvittere under på "har fått informasjon".*
- *kan utføres teoretisk med table talk f.eks.*
- *Dagens moderne skip har langt bedre utstyr enn det utdanningen av i dag benytter. Når utstyr (sekstant o.l.) ikke eksisterer ombord lar det seg ikke gjøre å løse de oppgaver som er gitt i kadettboken.*
- *Da skriver jeg under uansett. Gjerne etter en teoretist gjennomgang av oppgaven.*
- *Det blir tatt muntlig og prøvd å forklart på en best mulig måte.*
- *Ikke ombord. Teoretisk innføring gitt.*
- *N/A*
- *NA*
- *Utført teoretisk, eller ren løgn "har gjennomført"*
- *Fått informasjon*

- *at jeg har utført oppgavene.*
- *Fristet til å skrive N/A...Men, av tidligere kadetter har man hørt at man skal skrive under på ALT., hvis ikke får man boken i retur...Man skal da visstnok gjennomgå oppgaven teoretisk*
- *teoretisk*
- *Man må bare skrive under uansett*
- *Oppgaven kan uansett utføres teoretisk.*
- *v*
- *Tar en teoretisk gjennomgang.*
- *NA*
- *Teoretisk prøve eller N/A*
- *Skriver at dette ikke er aktuelt for gjeldende skipstype.*
- *Fått teoretisk gjennomgang*
- *Teoretisk gjennomgang*
- *N/A eller utelater å notere, bare underskriver på "Fått Informasjon".*

4. Punkter i kadettboken signeres etter hvert som oppgavene fullføres (Felles)

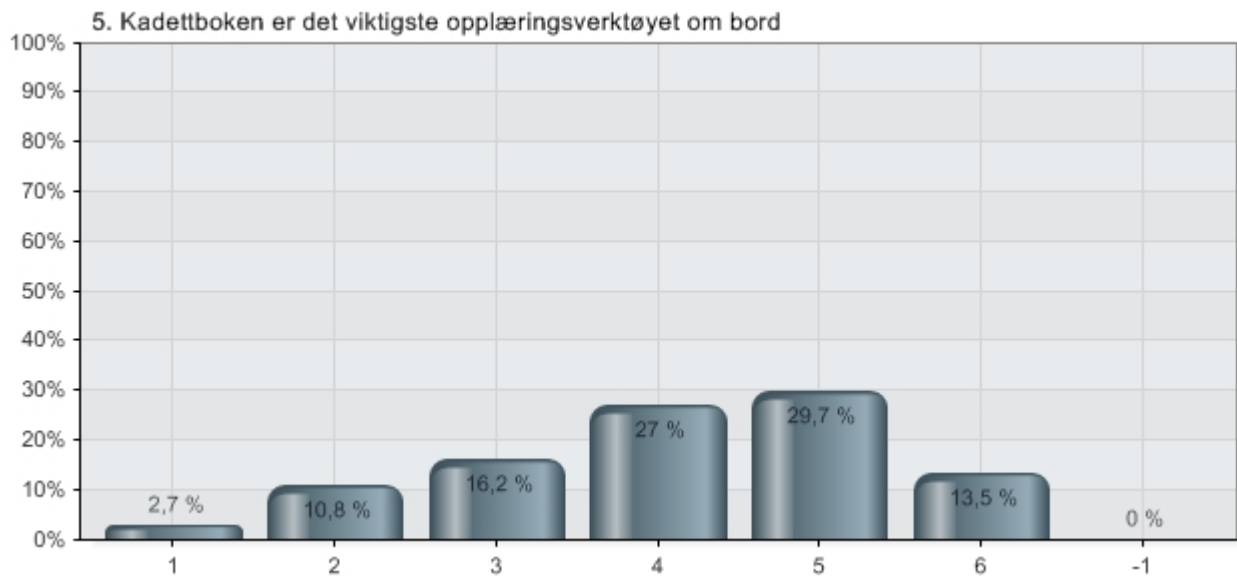
Hypotese nr 2



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	40,5 %	15
2 Delvis enig	43,2 %	16
3 Verken enig eller uenig	5,4 %	2
4 Delvis uenig	8,1 %	3
5 Helt uenig	2,7 %	1
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		1,89
Standardavvik		1,01
Median		2,0

5. Kadettboken er det viktigste opplæringsverktøyet om bord (Felles)

Hypotese nr 3 og 4

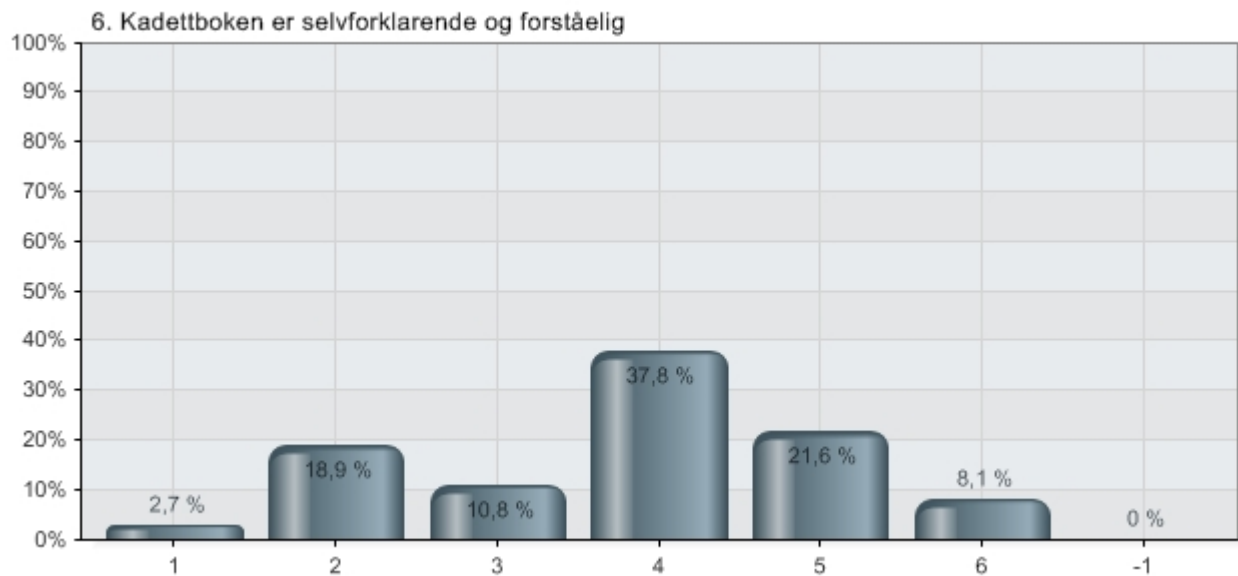


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	2,7 %	1
2 Delvis enig	10,8 %	4
3 Verken enig eller uenig	16,2 %	6
4 Delvis uenig	27,0 %	10
5 Helt uenig	29,7 %	11
6 Annet	13,5 %	5
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		4,11
Standardavvik		1,29
Median		4,0

- *Personnell ombord er det viktigste opplæringsverktøyet*
- *jobben om bord er det viktigaste, bruke dei rundt deg for å lære. kadettboka blir meir noko som ein setter seg ned å jobber med når det er ledig tid.*
- *Boken må brukes, men er for det meste et tidheft.*
- *???Opplærings verktøy har vi magt av ombord*
- *greit med en opplæringsbok slik at du får den treningen/gjennomgangen som trengs, men boken er utdatert. Burde vært revidert.*

6. Kadettboken er selvforklarende og forståelig (Felles)

Hypotese nr 1

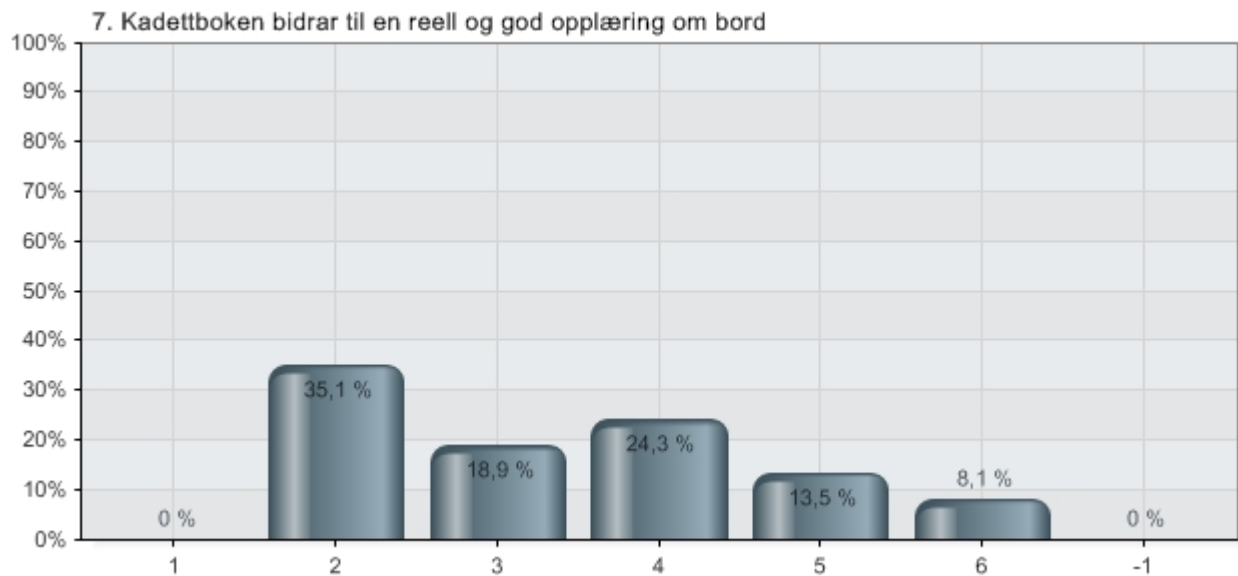


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	2,7 %	1
2 Delvis enig	18,9 %	7
3 Verken enig eller uenig	10,8 %	4
4 Delvis uenig	37,8 %	14
5 Helt uenig	21,6 %	8
6 Annet	8,1 %	3
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		3,81
Standardavvik		1,27
Median		4,0

- *Den er tungvint lagt opp*
- *Helt uenig! Et eksempel er siden der man skal føre "Skip 1, skip 2" osv...Det henger jo ikke på greip*
- *Mye unødvendig gjentakelse*

7. Kadettboken bidrar til en reell og god opplæring om bord (Felles)

Hypotese nr 3 og 4



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	0,0 %	0
2 Delvis enig	35,1 %	13
3 Verken enig eller uenig	18,9 %	7
4 Delvis uenig	24,3 %	9
5 Helt uenig	13,5 %	5
6 Annet	8,1 %	3
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		3,41
Standardavvik		1,30
Median		3,0

- *ok, men er gammel og utdatert.*
- *Delvis uenig...Den bidrar jo selvfølgelig til å få opplæring i tema som man kanskje ikke kommer borti så ofte ombord, som da kan forklares, eksempelvis av offiserer/mannskap som har vært oppi slikt på andre båter/eller tidligere*
- *Den holder en viss kontinuitet*

8. Etter endt opplæring gjennom kadettboken kan kandidaten trygt gå som ansvarshavende offiser på bro (Felles)

Hypotese nr 2 og 4



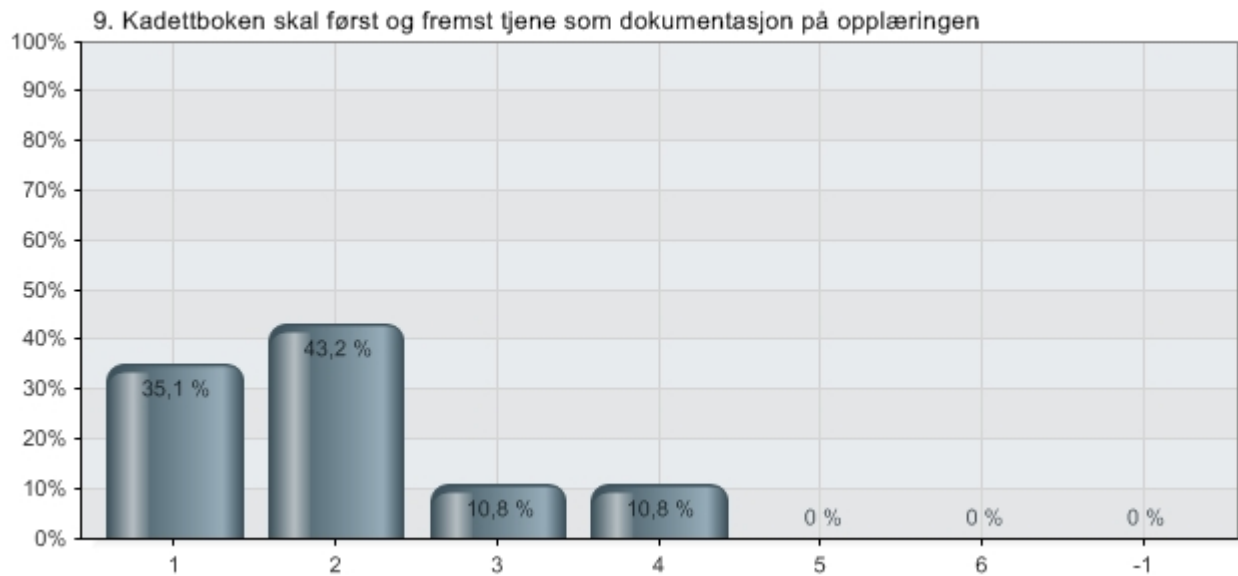
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	2,7 %	1
2 Delvis enig	13,5 %	5
3 Verken enig eller uenig	27,0 %	10
4 Delvis uenig	21,6 %	8
5 Helt uenig	16,2 %	6
6 Annet	16,2 %	6
-1 Vet ikke	2,7 %	1
Total		37
Gjennomsnitt		3,86
Standardavvik		1,38
Median		4,0

- *Det er opplæring av personell ombord som sørger for en god opplæring slik at man trygt kan gå som ansvarshavende offiser på bro*
- *Det handler om person og initiativet som kandidaten tar.*
- *Dersom boken er gjennomgått på en skikkelig måte skal ikke det være et problem*
- *Opplæring kun basert på kadettboken alene vil ikke gjøre noen ferdig opplært. Man er avhengig av at både kadett og opplæringsansvarlig er motivert til å lære og gi opplæring. "Alle" kan få en signatur i en bok, men det alene vil ikke si noe om kvaliteten på opplæringen.*

- *Ideelt sett skulle han kunne det, men det tas ALT FOR LETT på kandidatens faktiske kunnskaper, og mange assessorer signerer ut punkter ukritisk fordi kandidaten er en grei kar.*
- *en starter som 3 styrm. dette er også en opplærings stilling, eller er dette veldig idividuelt fra person til person. noen kan det andre ikke.*

9. *Kadettboken skal først og fremst tjene som dokumentasjon på opplæringen (Felles)*

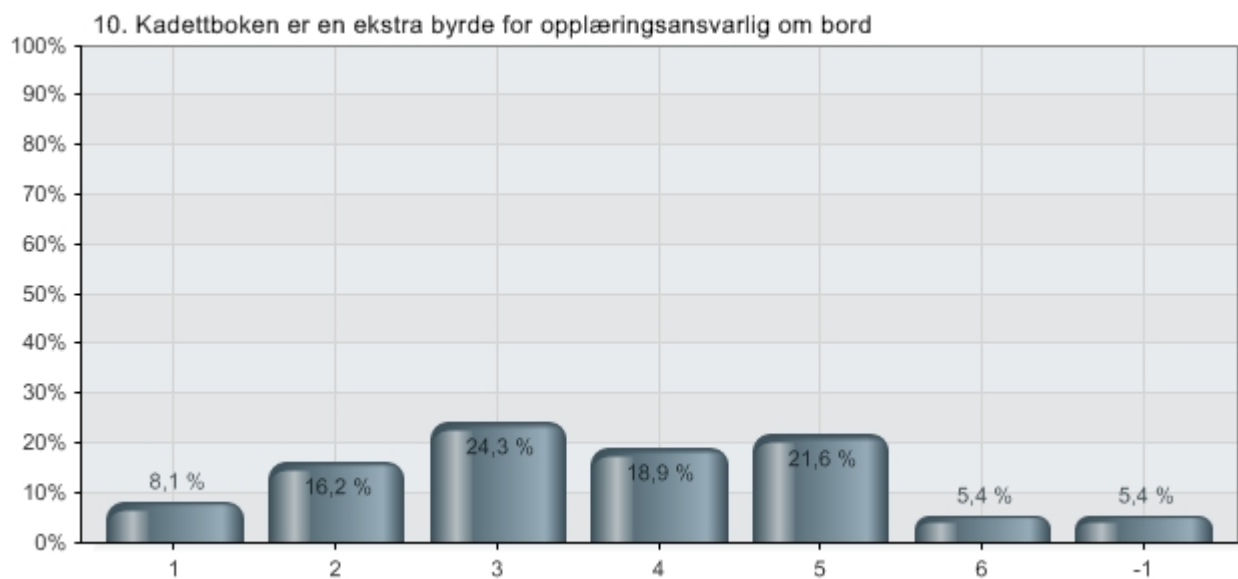
Hypotese nr 4



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	35,1 %	13
2 Delvis enig	43,2 %	16
3 Verken enig eller uenig	10,8 %	4
4 Delvis uenig	10,8 %	4
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		1,97
Standardavvik		0,94
Median		2,0

10. Kadettboken er en ekstra byrde for opplæringsansvarlig om bord (Felles)

Hypotese nr 5

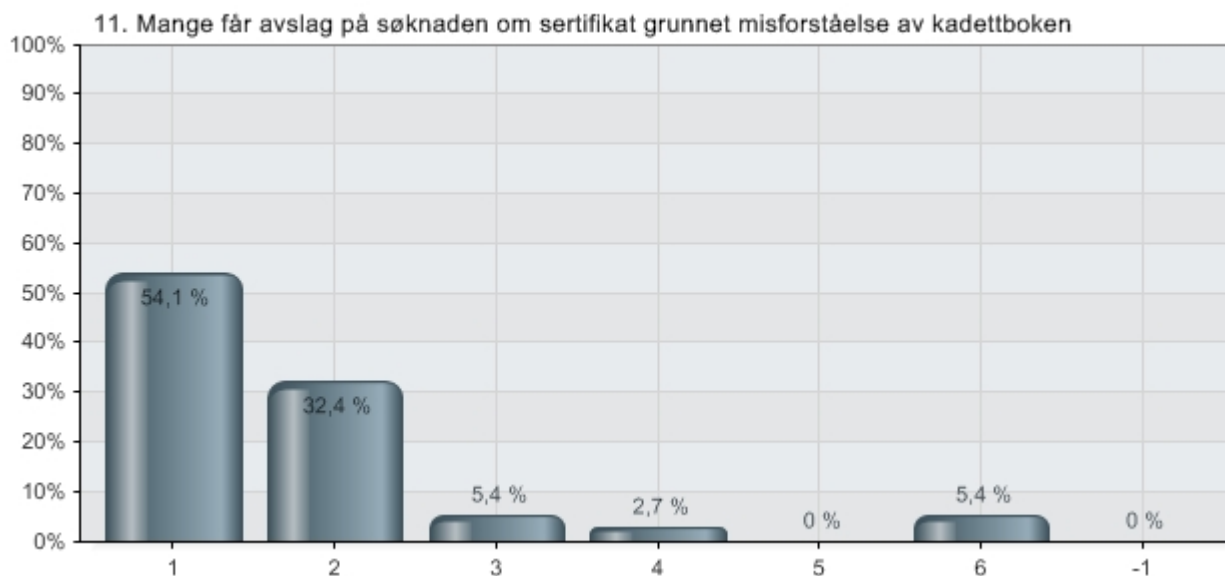


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	8,1 %	3
2 Delvis enig	16,2 %	6
3 Verken enig eller uenig	24,3 %	9
4 Delvis uenig	18,9 %	7
5 Helt uenig	21,6 %	8
6 Annet	5,4 %	2
-1 Vet ikke	5,4 %	2
Total		37
Gjennomsnitt		3,49
Standardavvik		1,38
Median		3,0

- *Den skal fungere både som dokumentasjon og som rettesnor for opplæringen*
- *det virker ikke som at det finnes noen opplæringsplan ombord. Om jeg har spørsmål ang. kadettboka får jeg ofte uklare svar.*

11. Mange får avslag på søknaden om sertifikat grunnet misforståelse av kadettboken (Felles)

Hypotese nr 1



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	54,1 %	20
2 Delvis enig	32,4 %	12
3 Verken enig eller uenig	5,4 %	2
4 Delvis uenig	2,7 %	1
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	5,4 %	2
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		37
Gjennomsnitt		1,78
Standardavvik		1,23
Median		1,0

- *Sjøfartsdirektoratet kunne helt klart ha fått frem på en mye lettere måte hvordan dette skal gjøres. Der er mange styrmenn som ikke forstår hvordan dette skal gjøres, og kadettene kan da komme i en situasjon der de ikke har så mange som kan hjelpe de. Kadettboken er i utgangspunktet svært enkelt satt opp, men mange misforståelser grunnet for lite/dårlig informasjon fra Sjøfartsdirektoratet gjør det unødvendig komplisert. Et tiltak kan også være å få mer kjennskap til boken gjennom undervisning på skolen.*
- *Det kan jeg ikke si, men jeg har hørt om flere tilfeller av dette. Det gis også motstridende og lite konsistente opplysninger fra både Opplæringskontor og Sjøfartsdirektoratet*

12. Beskriv med egne ord formålet med kadettboken (Felles)

Hypotese nr 1 og 2

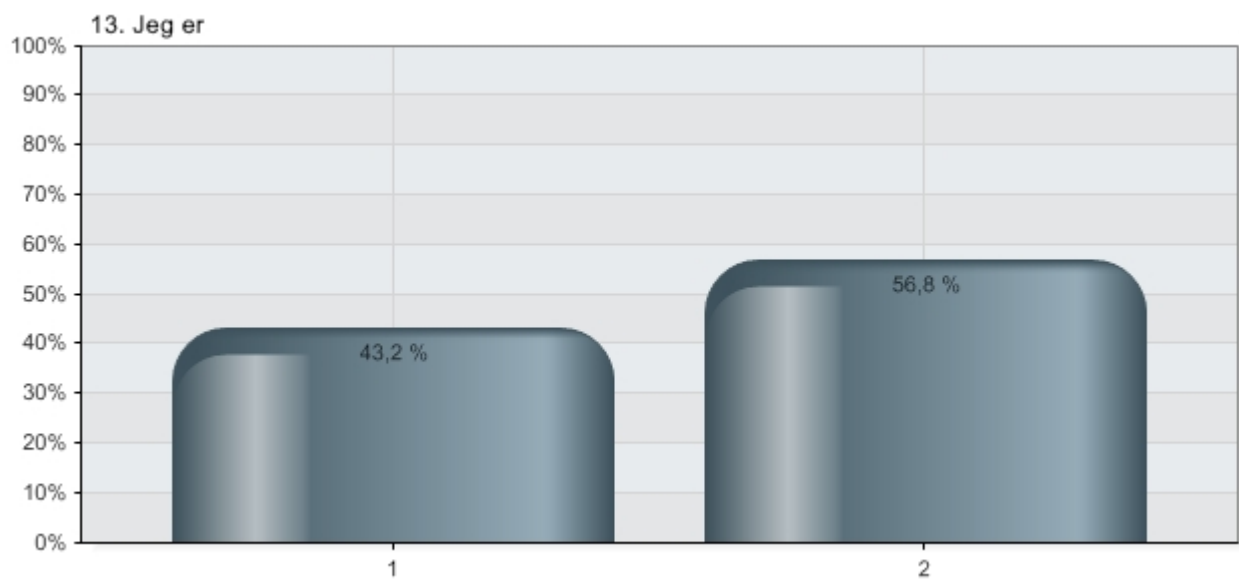
- *Formålet med kadettboken er å lære opp kadetten til å bli kjent med de anvarsoppgaver en Navigatør skal kunne få å bli en selvstendig Navigatør.*
- *For at sikre at kadetten gjennomgår, og forstår nogle av de viktige punktene innenfor skipsledelse. I tillegg til lasting, lossing, arbeidsmiljø og ånd. Alt dette skal dokumenteres, dagens sjømann skal ikke tenke selv, men gjøre som hann blir bedt, praktisk sjømannskap er ikke praktiserbar lenger.*
- *Ett hjelpemiddel i opplæringen ombord, samt dokumentasjon på opplæringen.*
- *Kadettboken skal dokumentere kunnskap kadetten har tilegnet seg i kadettperioden.*
- *Gi best mulig opplæring, noe den ikke gjør da mye i den er utdatert.*
- *Utdatert opplæring*
- *Dokumentere at du har vært gjennom emner som går innenfor arbeidet ditt som offiser ombord*
- *Få en innsikt av hvilke ulike oppgaver en styrmann skal kunne beherske. Slik at når man har mottatt sertifikat, skal ha grunnleggende kunnskap om relevante oppgaver ombord. Desverre viser det seg at det er mye urelevant som henger igjen fra gammelt av i disse bøkene.*
- *mål for opplæring for å løse sertifikat*
- *Formålet med boken er å rettlede kadett og opplæringansvarlig i hvordan opplæringen skal foregå ombord.*
- *Formålet er jo å gi en god opplæring innenfor alle feltene ombord, men den er gammel og utdatert så boka virker ikke like godt som den skulle ha gjort*
- *får gått igjennom alle temaer.*
- *gjøre rede for 6-12 mnd effektiv opplæring ombord på et fartøy, der en igjennom flere steg går igjennom opplæringspunkt fra det teoretiske til praktiske.*
- *Dokumentasjon på fullført opplæring for å løse sertifikat.*
- *Kadettboken fungerer som en generell opplæringsmal hvor man får en grov plan for hvilke ferdigheter man skal tilegne seg gjennom kadettperioden.*
- *hjelp til opplæringen.*
- *Å gi en best mulig opplæring, og mulighet for å løse ut sertifikat.*
- *Å sikre at kadetten blir kjent med de aller fleste generelle arbeidsoppgaver.*

- *Formålet med kadettboken er å gi en fordypning i stillingen som en har utdannet seg til.*
- *Dokumentere gjennomført opplæring. Hjelpemiddel ved organisering av opplæringen.*
- *Gi kandidaten et minimum av kunnskap i yrkesvalget han/hun har tatt. Men det er et minimum, selv om boken er utfylt er det dermed ikke sakt at kandidaten er klar til å gå som offiser.*
- *Å kunne være en veiledning om dokumentert kunnskap i kadett-tiden*
- *Fungerer som ett gammelt byråkratisk dokument slik at sjøfartdirektoratet får sin dokumentasjon i henhold til STCW. Den kan ha sin nytte ved at den gir en rød tråd i opplæringen, men er meget utdattert. Det viktigste er å få det riktig i hht det sjøfartsdirektoratet ønsker*
- *Formålet med kadettboken er at kadettene skal lære seg å bli styrmenn, ikke at de skal lære seg å skrive rett, slik som sjøfartsdirektoratet legger vekt på..*
- *formålet med kadettboka er at man på et systematisk vis skal sikre at en kadett har fått den nødvendige praktiske opplæring og innføring i skipets systemer før han/hun trer inn som 2. styrman. Men slik som boka er lagt opp i dag lar ikke dette seg gjøre på en systematisk og oversiktig måte.*
- *Formålet med kadettboken er jo at aspiranten skal ha gjennomgått, og vist å ha forstått det som kreves for å gå som vakthavende offiser (ihvertfall teoretisk)*
- *Å gje ei fullstendig opplæring av kadetten, herunder ligger alle internasjonale krav vedr. kjennskap til utstyr.*
- *Formål med denne er at man skal en oversikt av hva som skal læres og hva som er lært*
- *Gjennom opplæring med kadettboken vil de emnene som skal gjennomgås blir gjennomgått.*
- *Dokumentasjonsunderlag for ulike deler av opplæringen. Den gir støtte for kadett og opplæringsansvarlig i den praktiske delen av opplæringen, dvs tiden som seilende før sertifikat kan løses.*
- *Bidra til systematisk opplæring om bord * Dokumentere opplæring og faktisk kunnskap*
- *For å kvalitets sikre at kadetten går igjennom alle emner i hht STCW.*
- *Formålet må være dokumentasjon på oppløring, men sier lite om kandidatens nivå og selstendighet*

- *Skal bidra til systematisk opplæring ombord slik at kadetten får innføring i alle systemer/rutiner/plikter som han trenger når han får sertifikat og skal gå selvstendig vakt.*
- *Formålet er å ha en planmessig opplæring, boka er grei da en kan ha den som en form for "checklist". den ver med å holde en viss kontinuitet*
- *formålet med kadettboken er at kadetten skal ha noe å rette seg etter og få den treningen/gjennomgangen/lærdom som kreves for å løse sertifikatet og gå som ansvarshavende navigatør.*
- *Hvis året var 1885 og jeg var på seilskute, hadde nok kadettboken vært god. Men i tiden vi lever i nå, fungerer denne ikke. Å lage en opplæringsbok som er så lite oppdatert og akademisk korrekt, er katastrofe.*

13. Jeg er (Felles)

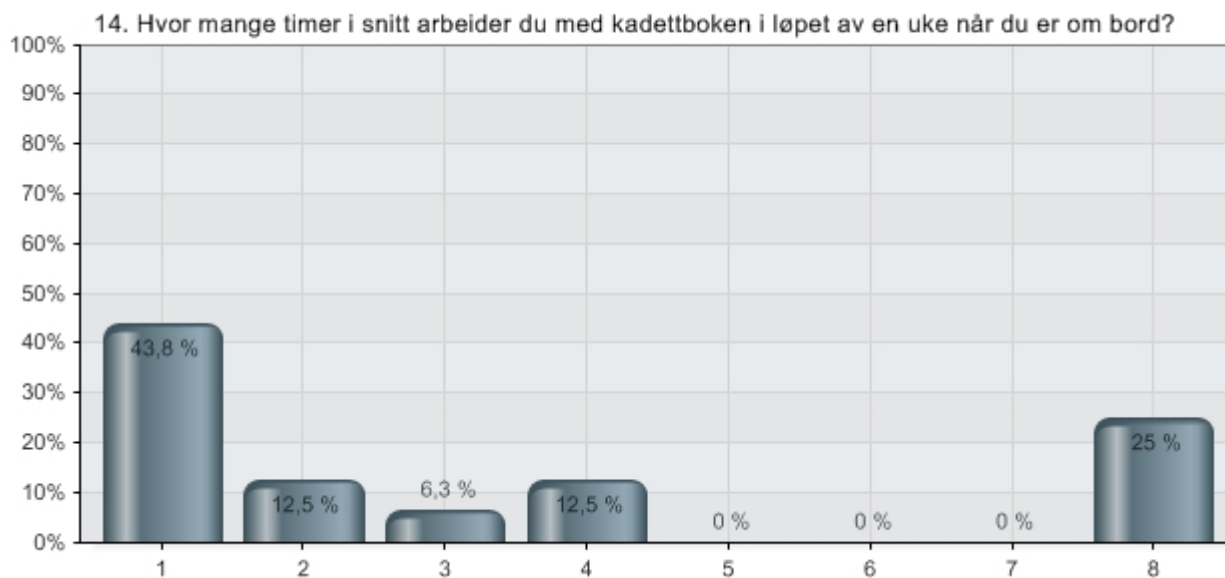
Ingen hypotese, kun for skille undersøkelsesobjektene.



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Dekkskadett	43,2 %	16
2 Opplæringsansvarlig	56,8 %	21
Total		37

14. Hvor mange timer i snitt arbeider du med kadettboken i løpet av en uke når du er om bord? (Kadett)

Ingen hypotese, kun for tallgrunnlag

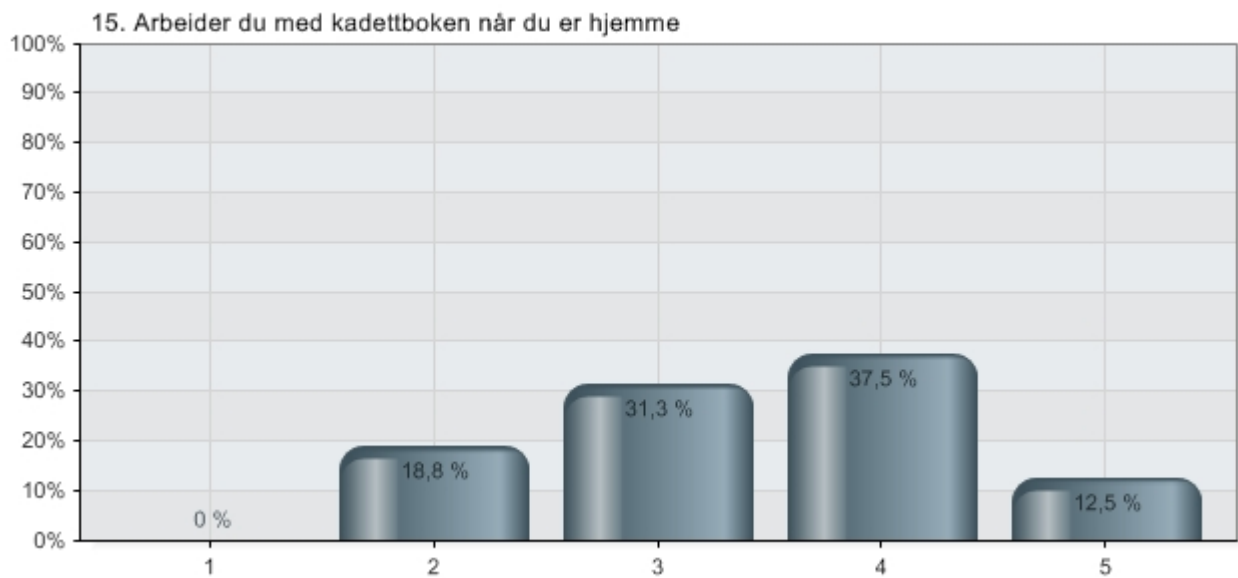


Alternativer	Prosent	Verdi
1 1-2	43,8 %	7
2 2-3	12,5 %	2
3 3-4	6,3 %	1
4 4-5	12,5 %	2
5 5-7	0,0 %	0
6 7-9	0,0 %	0
7 Mer enn 9 timer	0,0 %	0
8 Annet	25,0 %	4
Total		16
Gjennomsnitt		3,38
Standardavvik		2,85
Median		2,0

- *Jobber med kadettboken parallelt med annet arbeid ombord slik at det blir endel av arbeidsdagen. Det blir ikke satt av spesifikk tid til å jobbe med boken.*
- *<1 time*
- *1-2 timer på 4 uker*
- *Veldig varierende*

15. Arbeider du med kadettboken når du er hjemme (Kadett)

Ingen hypotese, kun for datagrunnlag.



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	0,0 %	0
2 Litt	18,8 %	3
3 Veldig sjeldent	31,3 %	5
4 Nei	37,5 %	6
5 Annet	12,5 %	2
Total		16
Gjennomsnitt		3,44
Standardavvik		0,93
Median		3,5

- *Mest for å få oversikt over kva so gjenstår*
- *Litt...Rydder opp og ser igjennom om det er noen mangler...*

16. Kadettene får et godt utbytte av å gjøre oppgaver i kadettboken på egenhånd (Kadett)

Hypotese nr 2

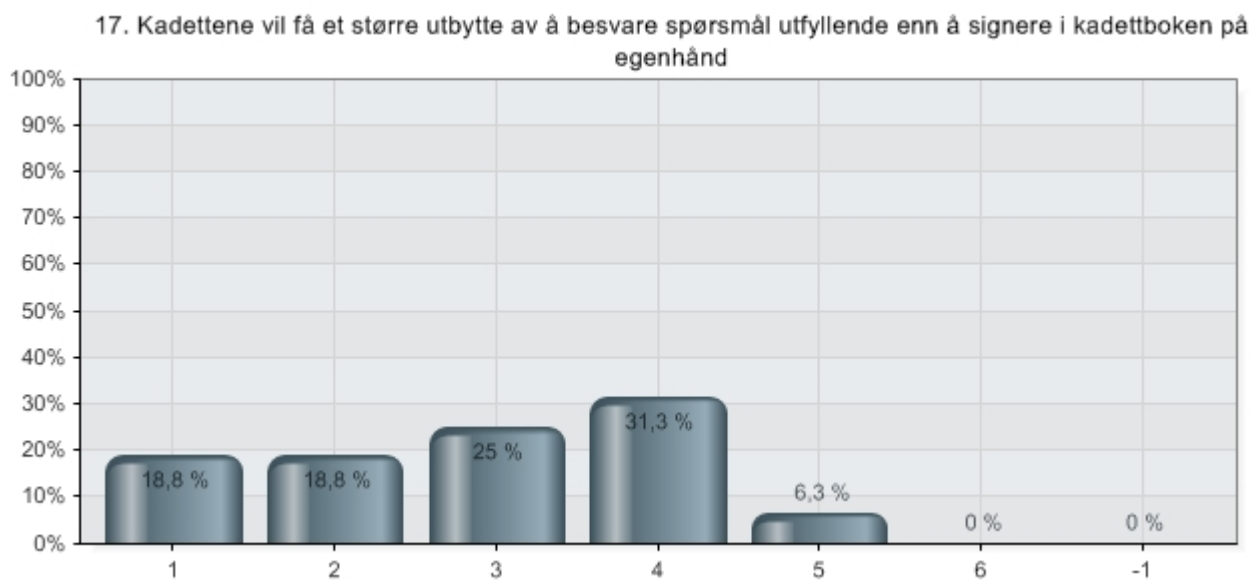


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	0,0 %	0
2 Delvis enig	31,3 %	5
3 Verken enig eller uenig	31,3 %	5
4 Delvis uenig	25,0 %	4
5 Helt uenig	6,3 %	1
6 Annet	6,3 %	1
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		3,25
Standardavvik		1,15
Median		3,0

- *Man gjør dem jo ikke på egenhånd...*

17. Kadettene vil få et større utbytte av å besvare spørsmål utfyllende enn å signere i kadettboken på egenhånd (Kadett)

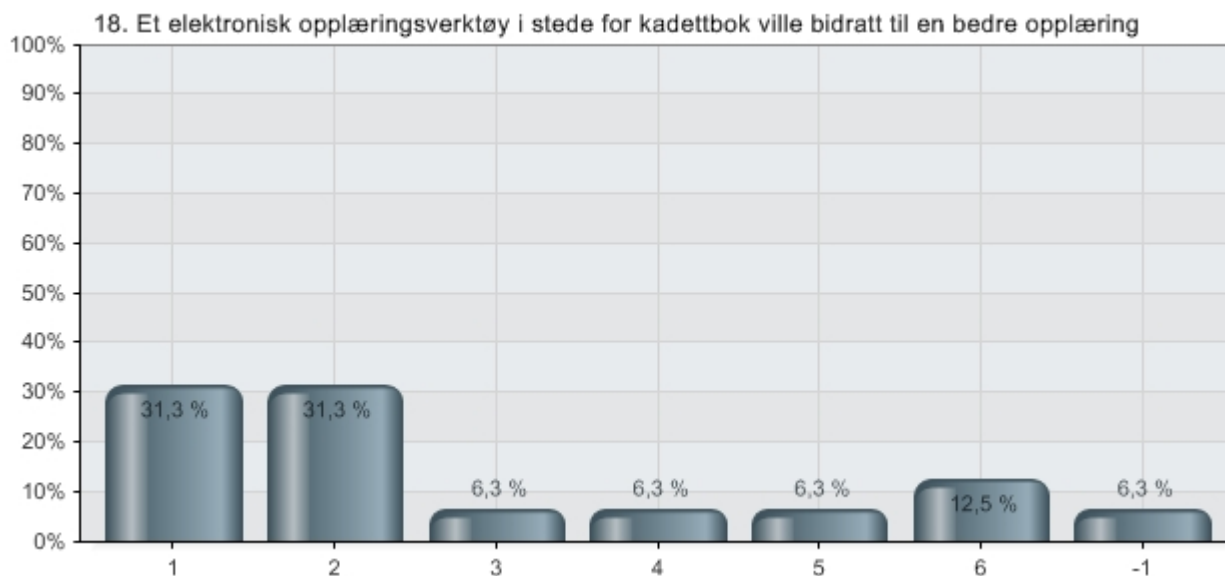
Hypotese nr 3



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	18,8 %	3
2 Delvis enig	18,8 %	3
3 Verken enig eller uenig	25,0 %	4
4 Delvis uenig	31,3 %	5
5 Helt uenig	6,3 %	1
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,88
Standardavvik		1,22
Median		3,0

18. Et elektronisk opplæringsverktøy i stede for kadettbok ville bidratt til en bedre opplæring (Kadett)

Hypotese nr 3

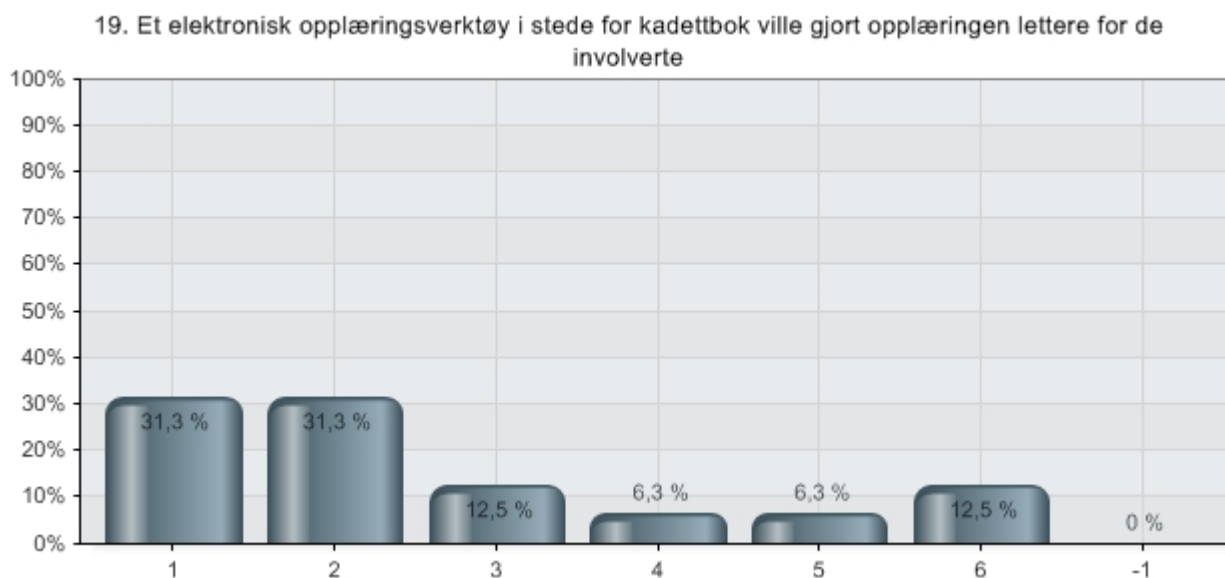


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	31,3 %	5
2 Delvis enig	31,3 %	5
3 Verken enig eller uenig	6,3 %	1
4 Delvis uenig	6,3 %	1
5 Helt uenig	6,3 %	1
6 Annet	12,5 %	2
-1 Vet ikke	6,3 %	1
Total		16
Gjennomsnitt		2,60
Standardavvik		1,74
Median		2,0

- *Delvis enig, men vanskelig å si...Noe annet positivt med dette ville vært at har ting lagret...Mister man opplæringsboka i dag (feks etter 10 turer), er man jo ferdig...*
- *Sånn tilgangen på internett er på fartøy rundt omkring, ville nok dette blitt et problem. Riktignok er jeg for å gå mer over på E-læring.*

19. Et elektronisk opplæringsverktøy i stede for kadettbok ville gjort opplæringen lettere for de involverte (Kadett)

Hypotese nr 3 og 5

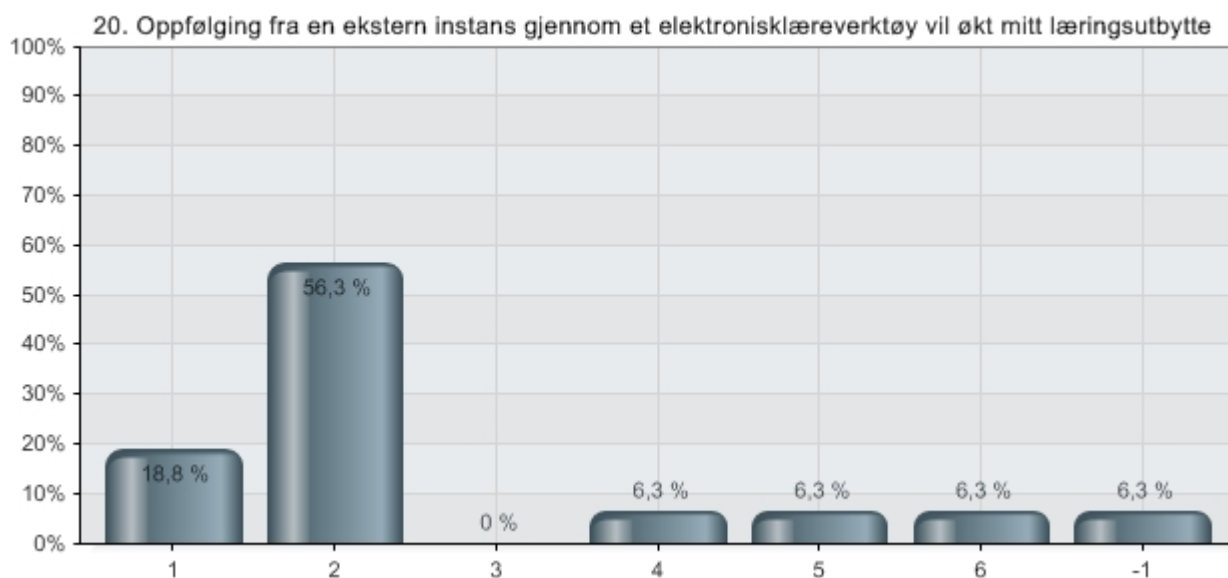


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	31,3 %	5
2 Delvis enig	31,3 %	5
3 Verken enig eller uenig	12,5 %	2
4 Delvis enig	6,3 %	1
5 Helt uenig	6,3 %	1
6 Annet	12,5 %	2
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,63
Standardavvik		1,69
Median		2,0

- *Må uansett praktisk jobbe med ulike funksjoner . Mer byråkrati kan gi mere jobb for alle og utbyttet marginellt, Teoretiske øvingsverktøy har vi jo jobbet med på skolen(ssimulator, QT med mer*
- *Det er veldig avhengig av hvordan dette er bygd opp.*

20. Oppfølging fra en ekstern instans gjennom et elektronisklæreverktøy vil økt mitt læringsutbytte (Kadett)

Hypotese nr 6

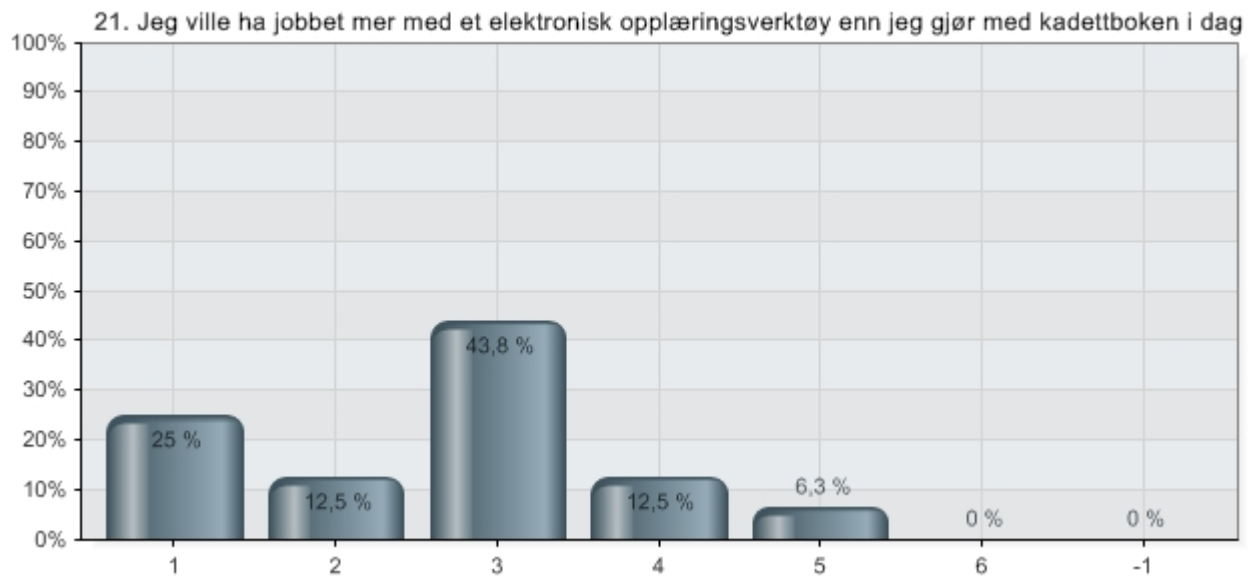


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	18,8 %	3
2 Delvis enig	56,3 %	9
3 Verken enig eller uenig	0,0 %	0
4 Delvis uenig	6,3 %	1
5 Helt uenig	6,3 %	1
6 Annet	6,3 %	1
-1 Vet ikke	6,3 %	1
Total		16
Gjennomsnitt		2,40
Standardavvik		1,40
Median		2,0

- *an tom virke forstyrrende. Det som gjelder nå i tiden som kadett, er å lære skips/rederispesifikke rutiner og sikker praktisk operasjon av skip som forberwedele til 2.styrmanns jobb.*

21. Jeg ville ha jobbet mer med et elektronisk opplæringsverktøy enn jeg gjør med kadettboken i dag (Kadett)

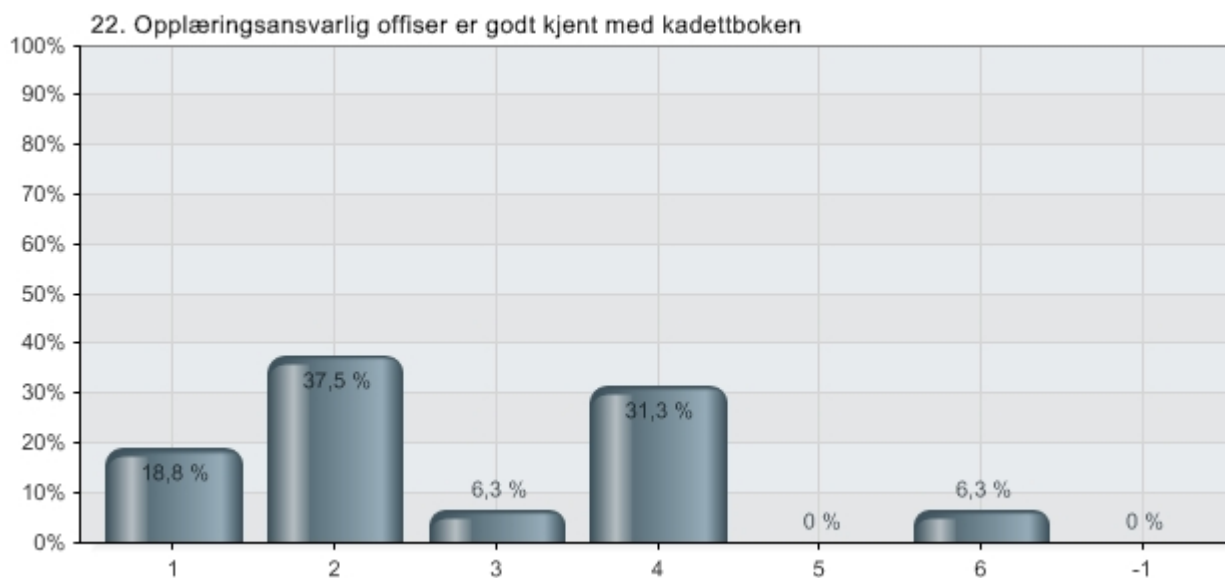
Hypotese nr 2 og 3



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	25,0 %	4
2 Delvis enig	12,5 %	2
3 Verken enig eller uenig	43,8 %	7
4 Delvis uenig	12,5 %	2
5 Helt uenig	6,3 %	1
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,63
Standardavvik		1,17
Median		3,0

22. Opplæringsansvarlig offiser er godt kjent med kadettboken (Kadett)

Hypotese nr 1



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	18,8 %	3
2 Delvis enig	37,5 %	6
3 Verken enig eller uenig	6,3 %	1
4 Delvis uenig	31,3 %	5
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	6,3 %	1
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,75
Standardavvik		1,39
Median		2,0

- *Godt kjent basert på egne erfaringer...Selv om man på neste båt får vite at man skal skrive ting på en annen måte...*

23. Opplæringsansvarlig kan svare meg dersom jeg har spørsmål til kadettboken (Kadett)

Hypotese nr 1 og 3



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	12,5 %	2
2 Delvis enig	50,0 %	8
3 Verken enig eller uenig	12,5 %	2
4 Delvis uenig	18,8 %	3
5 Helt uenig	6,3 %	1
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,56
Standardavvik		1,12
Median		2,0

24. Jeg vet hvor jeg skal ta kontakt dersom jeg har spørsmål til kadettboken som opplæringsansvarelig ikke kan svare på (Kadett)

Hypotese nr 1 og 6



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	25,0 %	4
2 Delvis enig	25,0 %	4
3 Verken enig eller uenig	12,5 %	2
4 Delvis uenig	18,8 %	3
5 Helt uenig	12,5 %	2
6 Annet	6,3 %	1
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,88
Standardavvik		1,58
Median		2,5

- *Opplæringskontoret...Men, ikke alltid dem kan svare på det en lurer på heller...*

25. Etter endt kadett-tid mener jeg at jeg har fått tilstrekkelig opplæring til å gå alene som ansvarshavende vaktøffiser (Kadett)

Hypotese nr 4



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	18,8 %	3
2 Delvis enig	25,0 %	4
3 Verken enig eller uenig	6,3 %	1
4 Delvis uenig	6,3 %	1
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	37,5 %	6
-1 Vet ikke	6,3 %	1
Total		16
Gjennomsnitt		3,60
Standardavvik		2,09
Median		3,0

- *Enig, men dette er ikke nødvendigvis på grunn av kadettboken*
- *Enig, men ikke grunnet kadettboka.*
- *Både JA og NEI. Når man får uestedt sertifikatet, er da man virkelig skal begynne å lære seg hva en styrmann skal kunne for å oppnå sine gjøremål.*
- *Så lenge det fortsetter slik det har gjort til nå så tror jeg vil være godt rustet.*
- *Ja, men Ikke pga kadett boka*
- *Det kommer ann på fartøy*

26. Jeg er føler meg sikker på å få sertifikat første gang jeg søker om dette til sjøfartsdirektoratet (Kadett)

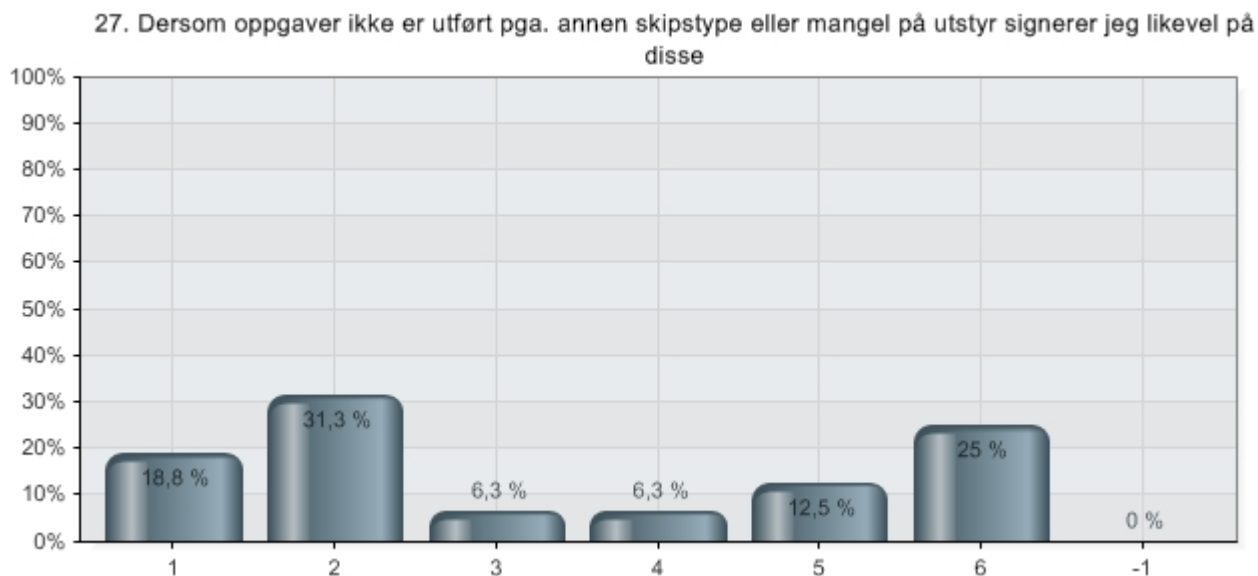
Hypotese nr 1 og 2



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	12,5 %	2
2 Delvis enig	31,3 %	5
3 Verken enig eller uenig	25,0 %	4
4 Delvis uenig	6,3 %	1
5 Helt uenig	12,5 %	2
6 Annet	6,3 %	1
-1 Vet ikke	6,3 %	1
Total		16
Gjennomsnitt		2,93
Standardavvik		1,44
Median		3,0

27. Dersom oppgaver ikke er utført pga. annen skipstype eller mangel på utstyr signerer jeg likevel på disse (Kadett)

Hypotese nr 2



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	18,8 %	3
2 Delvis enig	31,3 %	5
3 Verken enig eller uenig	6,3 %	1
4 Delvis uenig	6,3 %	1
5 Helt uenig	12,5 %	2
6 Annet	25,0 %	4
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		3,38
Standardavvik		1,93
Median		2,5

- *Helt enig, ellers kommer boka i retur.*
- *Helt enig!! Man må jo det for å slippe å få boken i retur?*
- *Som sagt= En oppgave kan alltid utføres teoretisk*
- *Her tar vi en diskusjon :Kadett, Opplæringsansvarlig, sensor samt evt. sjøfart hvis det finnes slike oppgaver. Ettersom en så stor del av alle norske sjøfolk i dag jobber innen offshore, mener jeg det bør kunne motiveres med en egen bok for denne gruppen (9000 av totalt ca 20000 sjømenn er i dag i denne sektoren). Den nåværende boka er trolig et arv etter en tid da de fleste norske sjømenn jobbet innen tank-og langfart. En egen bok for offshore ville kunne øke disse kadettene kompetanse innenfor sitt område.*

28. Formålet med kadettboken er blitt tilfredstilt når jeg sender inn søknad om sertifikat (Kadett)

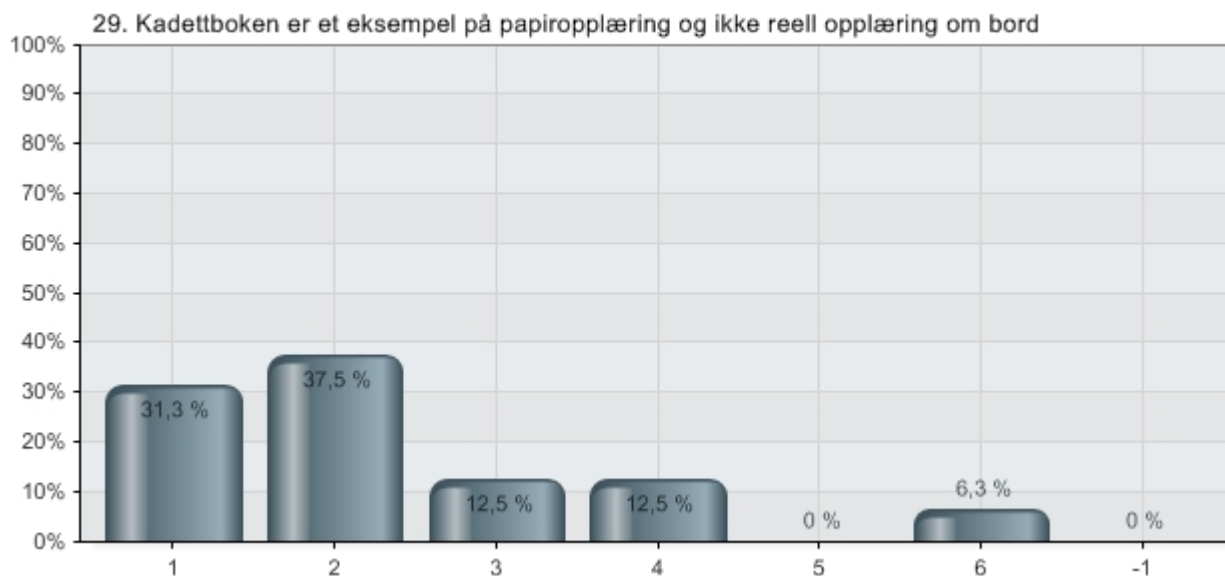
Hypotese nr 1 og 2



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	25,0 %	4
2 Delvis enig	37,5 %	6
3 Verken enig eller uenig	25,0 %	4
4 Delvis uenig	12,5 %	2
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,25
Standardavvik		0,97
Median		2,0

29. Kadettboken er et eksempel på papiroplæring og ikke reell opplæring om bord (Kadett)

Hypotese nr 4

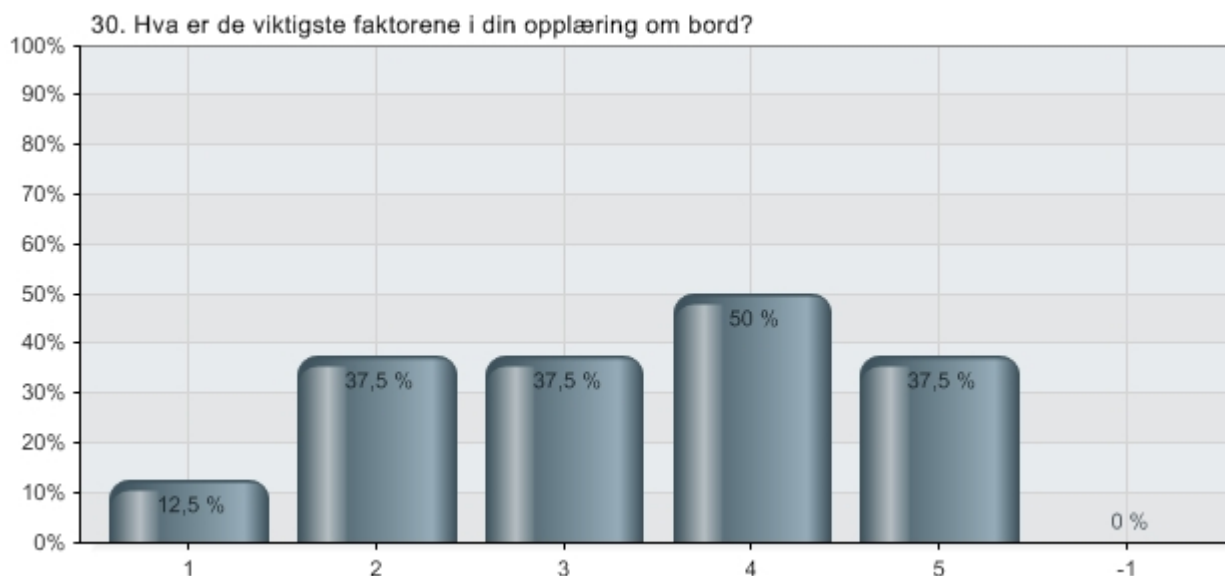


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	31,3 %	5
2 Delvis enig	37,5 %	6
3 Verken enig eller uenig	12,5 %	2
4 Delvis uenig	12,5 %	2
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	6,3 %	1
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		2,31
Standardavvik		1,36
Median		2,0

- *Delvis enig...Man har jo nesten ingen praktiske oppgaver i boken...Dekksarbeid,, og det er jo noe av det viktigste som kadett*

30. Hva er de viktigste faktorene i din opplæring om bord? (Kadett)

Ingen hypotese, kun for datagrunnlag.

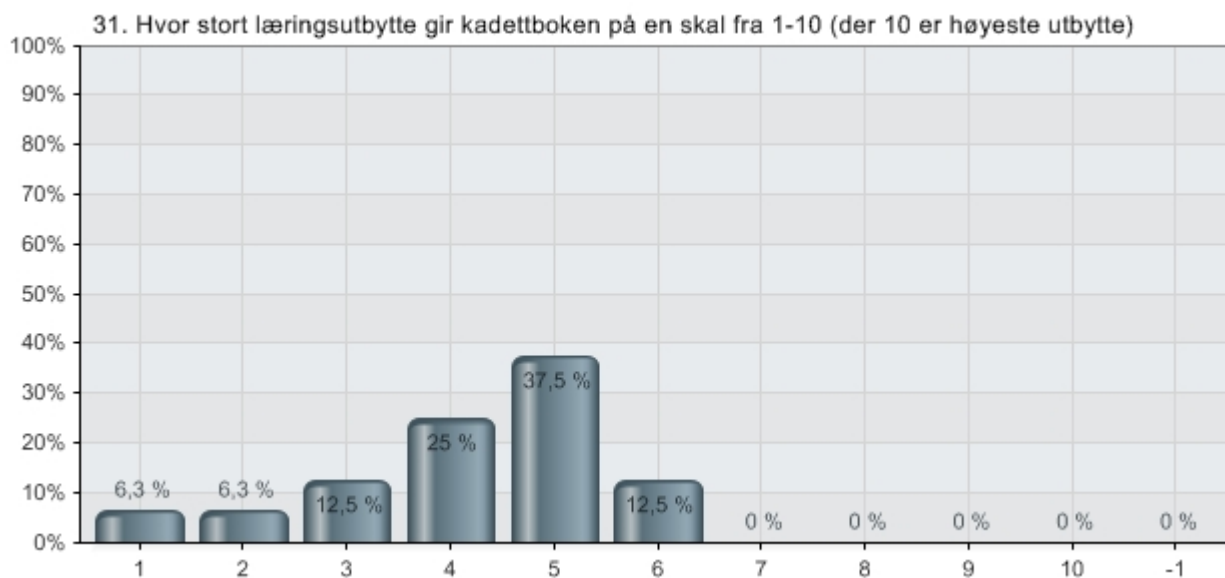


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Kadettbok	12,5 %	2
2 Opplæringsansvarlig	37,5 %	6
3 Oppfølging	37,5 %	6
4 Tid til praktisk og teoretisk opplæring	50,0 %	8
5 Annet	37,5 %	6
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		3,36
Standardavvik		1,23
Median		3,5

- *Følge med i det daglige arbeidet ombord.*
- *Det arbeidet eg faktisk gjer om bord, interesse og vilje til å lære e det einaste som sette grenser.*
- *Tid til praktisk operativ tjeneste med rettledning av opplæringsansvarlig.*
- *Å kunne sette seg inn i systemmene ombord. Å gå på skole i 3 år, er ikke det man trur dette er....*
- *Alle ovenfor*
- *Å ta ting steg for steg, uavhengig av kadettboken. Min utvikling er basert på at jeg får mer og mer erfaring for hver tur som går, man lærer seg dermed tingene i kadettboken automatisk... Dette mener jeg er en kontinuerlig prosess...Vanskelig å sette en dato på når man behersker noe...Det er jo flytende, man blir jo litt flinkere hver tur...*

31. Hvor stort læringsutbytte gir kadettboken på en skal fra 1-10 (der 10 er høyeste utbytte) (Kadett)

Ingen hypotese, kun for tallgrunnlag.



Alternativer	Prosent	Verdi
1 1	6,3 %	1
2 2	6,3 %	1
3 3	12,5 %	2
4 4	25,0 %	4
5 5	37,5 %	6
6 6	12,5 %	2
7 7	0,0 %	0
8 8	0,0 %	0
9 9	0,0 %	0
10 10	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		16
Gjennomsnitt		4,19
Standardavvik		1,33
Median		4,5

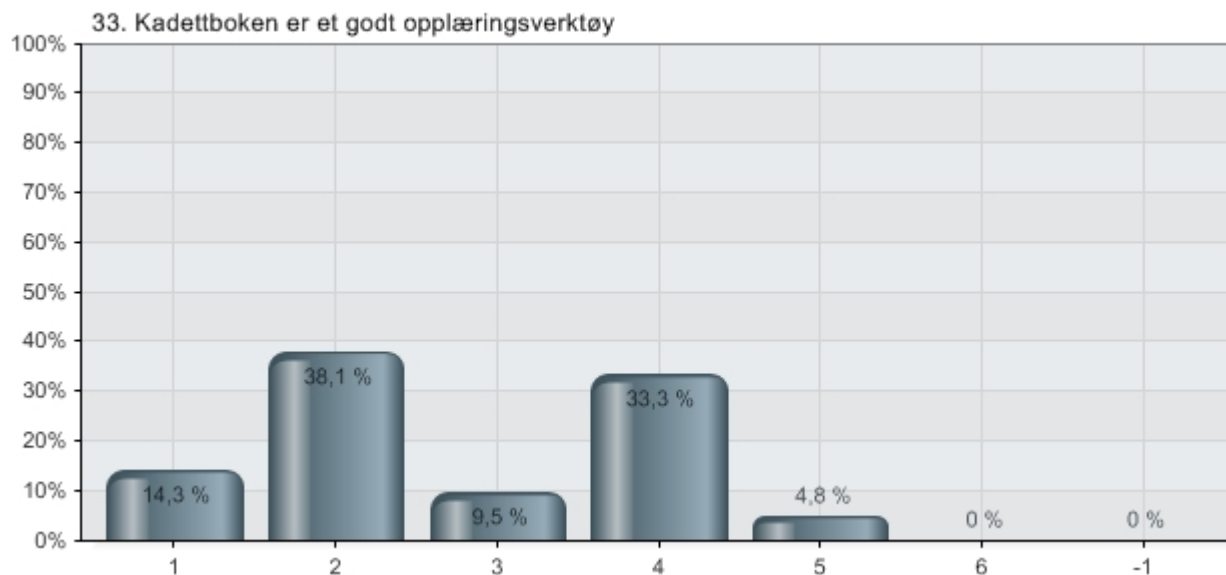
32. Dersom du har andre ideer til hvordan opplæring kan foregå/forbedres om bord tar vi gjerne i mot disse (Kadett)

Ingen hypotese, kun for datagrunnlag.

- *Det burde legges inn opplæring i praktiske ting på dekk for de som ikke har denne kunnskapen fra før.*
- *kadettboka e ein grei løsnning, men ein burde oppdatert den slik at den møte mykje av det utstyret ein har om bord på moderne skip. den e rett og slett for gammal. samt eit betre system på kva underskrifte som trengst.*
- *Gå over til elektronisk besvaring av de forskjellige spørsmål. Slik kan man vise om man har de tilstrekkelige kunnskaper som er nødvendige i dag. Opprett en DATABASE!!*
- *En "modernisert" kadettbok, gjerne med kapitler/deler som gjelder for spesifikke fartøystyper ville vært bra.*
- *Vanskelig å si....Det er jo veldig individuelt fra person til person....Noen kommer jo rett fra scratch til kadettid, andre har vært lærlinger, andre har vært på sjøen før, men ikke som dekkslærling...Veldig vanskelig å få en mal til å passe for alle*
- *Praktisk*

33. Kadettboken er et godt opplæringsverktøy (Opplæringsansvarlig)

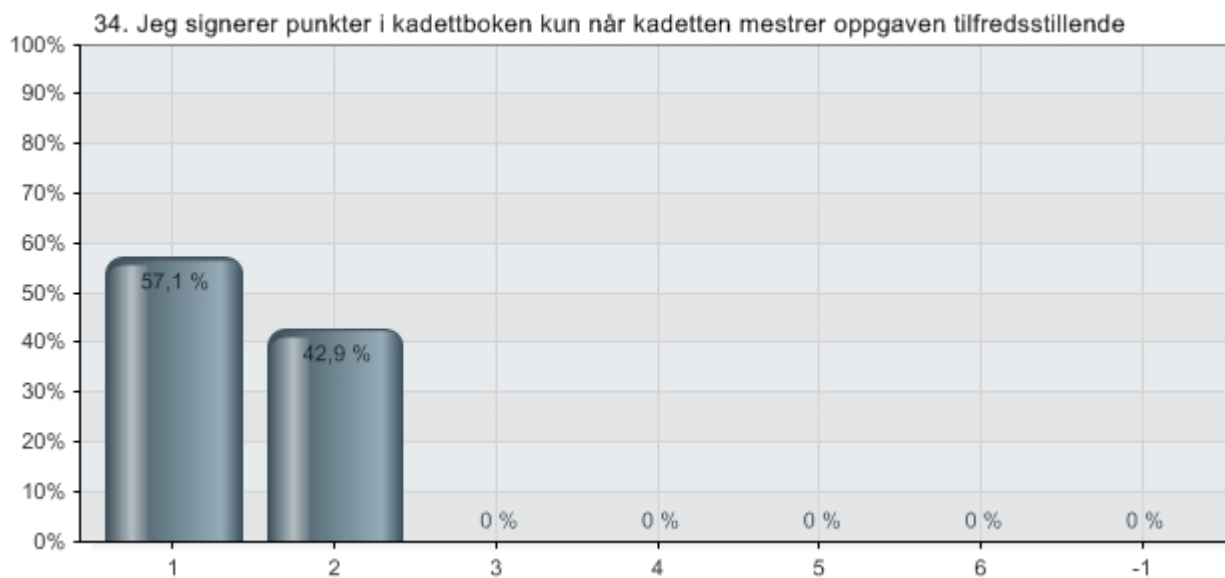
Hypotese nr 3



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	14,3 %	3
2 Delvis enig	38,1 %	8
3 Verken enig eller uenig	9,5 %	2
4 Delvis uenig	33,3 %	7
5 Helt uenig	4,8 %	1
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		21
Gjennomsnitt		2,76
Standardavvik		1,19
Median		2,0

34. Jeg signerer punkter i kadettboken kun når kadetten mestrer oppgaven tilfredsstillende (Opplæringsansvarlig)

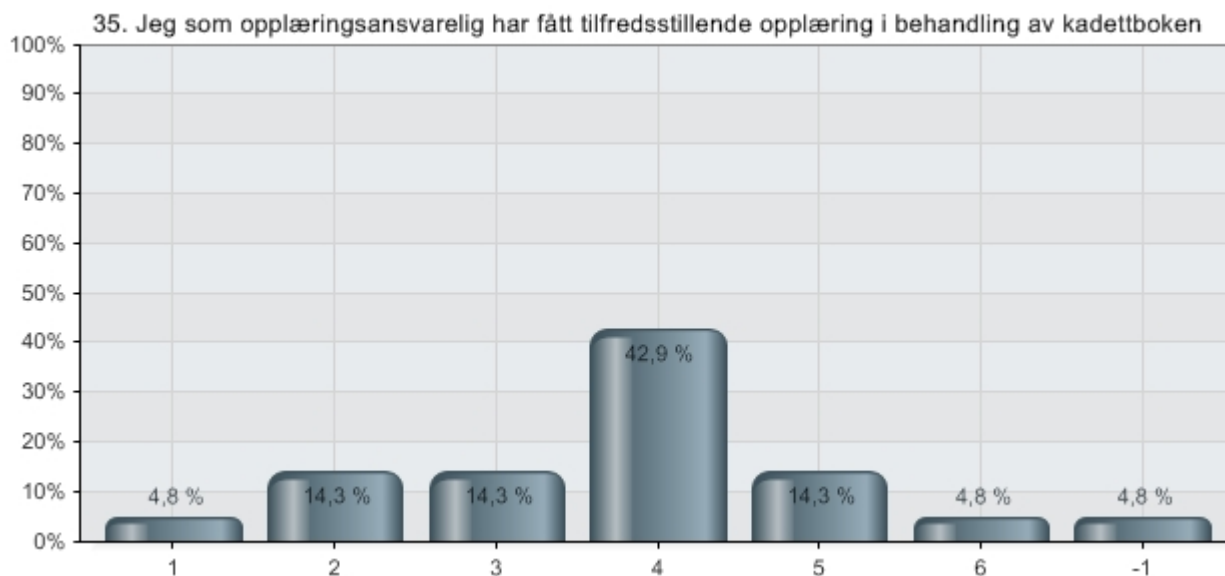
Hypotese nr 2



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	57,1 %	12
2 Delvis enig	42,9 %	9
3 Verken enig eller uenig	0,0 %	0
4 Delvis uenig	0,0 %	0
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		21
Gjennomsnitt		1,43
Standardavvik		0,49
Median		1,0

35. Jeg som opplæringsansvarelig har fått tilfredsstillende opplæring i behandling av kadettboken (Opplæringsansvarlig)

Hypotese nr 1



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	4,8 %	1
2 Delvis enig	14,3 %	3
3 Verken enig eller uenig	14,3 %	3
4 Delvis uenig	42,9 %	9
5 Helt uenig	14,3 %	3
6 Annet	4,8 %	1
-1 Vet ikke	4,8 %	1
Total		21
Gjennomsnitt		3,65
Standardavvik		1,19
Median		4,0

- *Selvstudie og erfaring*

36. Jeg bruker kadettboken aktivt i planleggingen av opplæring av kadettene om bord (Opplæringsansvarlig)

Hypotese nr 3 og 5



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	23,8 %	5
2 Delvis enig	28,6 %	6
3 Verken enig eller uenig	14,3 %	3
4 Delvis uenig	23,8 %	5
5 Helt uenig	0,0 %	0
6 Annet	4,8 %	1
-1 Vet ikke	4,8 %	1
Total		21
Gjennomsnitt		2,60
Standardavvik		1,36
Median		2,0

- *Kommer helt ann på kandidaten*

37. Kadettene får et godt utbytte av å gjøre oppgaver i kadettboken på egenhånd (Opplæringsansvarlig)

Hypotese nr 2

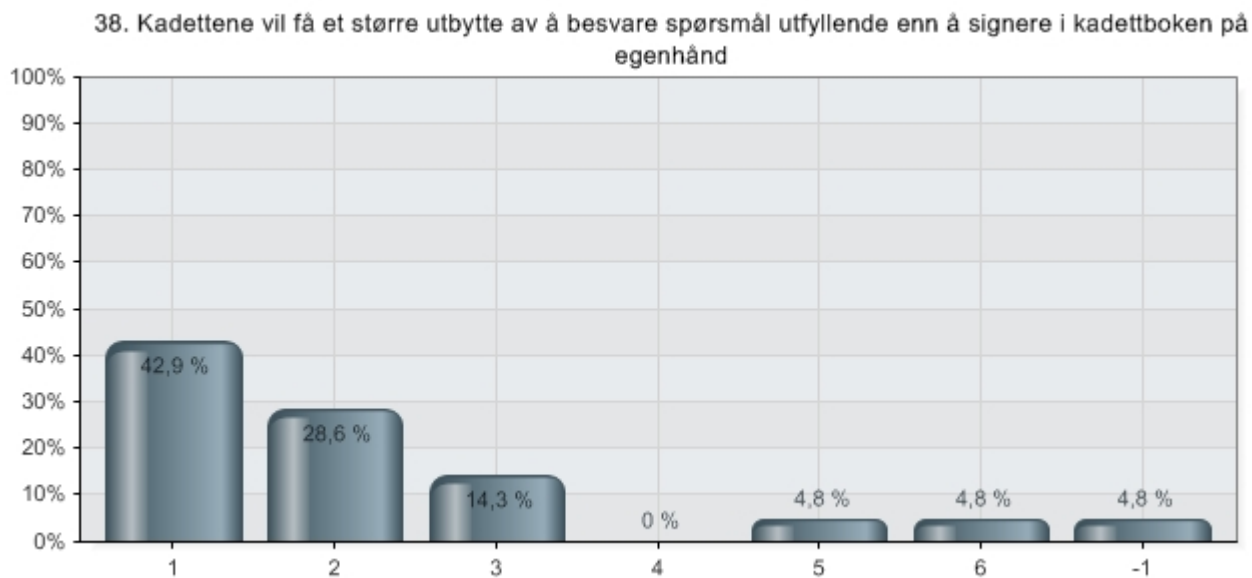


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	9,5 %	2
2 Delvis enig	42,9 %	9
3 Verken enig eller uenig	23,8 %	5
4 Delvis uenig	14,3 %	3
5 Helt uenig	4,8 %	1
6 Annet	4,8 %	1
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		21
Gjennomsnitt		2,76
Standardavvik		1,23
Median		2,0

- *Igjen den holder en viss kontinuitet i opplæring for brukeren.*

38. Kadettene vil få et større utbytte av å besvare spørsmål utfyllende enn å signere i kadettboken på egenhånd (Opplæringsansvarlig)

Hypotese nr 2 og 3

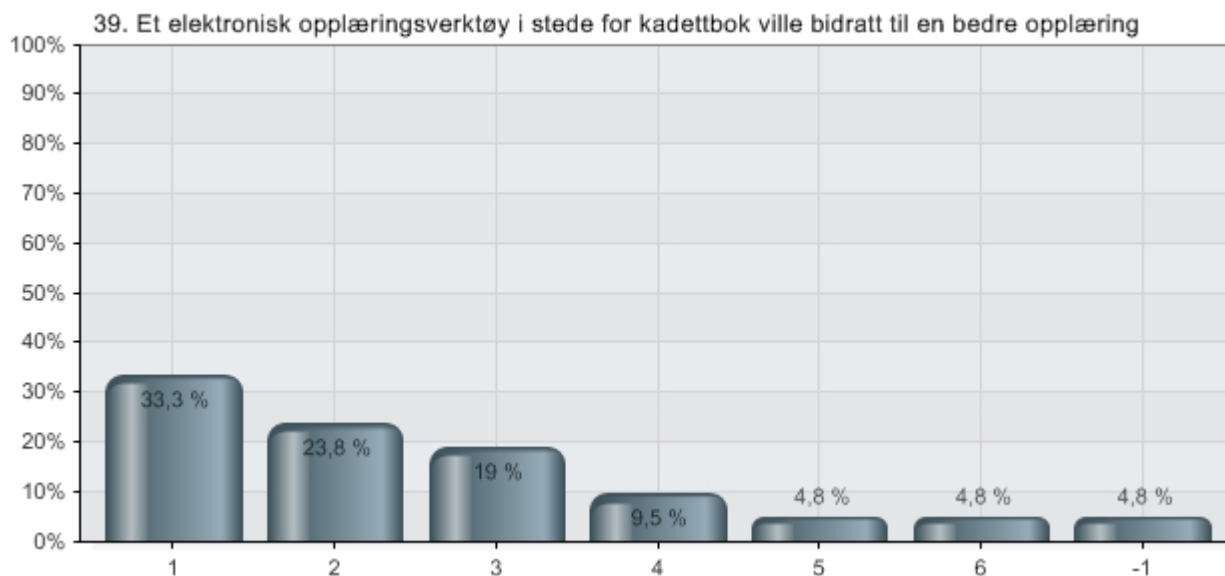


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	42,9 %	9
2 Delvis enig	28,6 %	6
3 Verken enig eller uenig	14,3 %	3
4 Delvis uenig	0,0 %	0
5 Helt uenig	4,8 %	1
6 Annet	4,8 %	1
-1 Vet ikke	4,8 %	1
Total		21
Gjennomsnitt		2,05
Standardavvik		1,36
Median		2,0

- *En gjør det som står i praksis, svare på teori er for skolen*

39. Et elektronisk opplæringsverktøy i stede for kadettbok ville bidratt til en bedre opplæring (Opplæringsansvarlig)

Hypotese nr 3

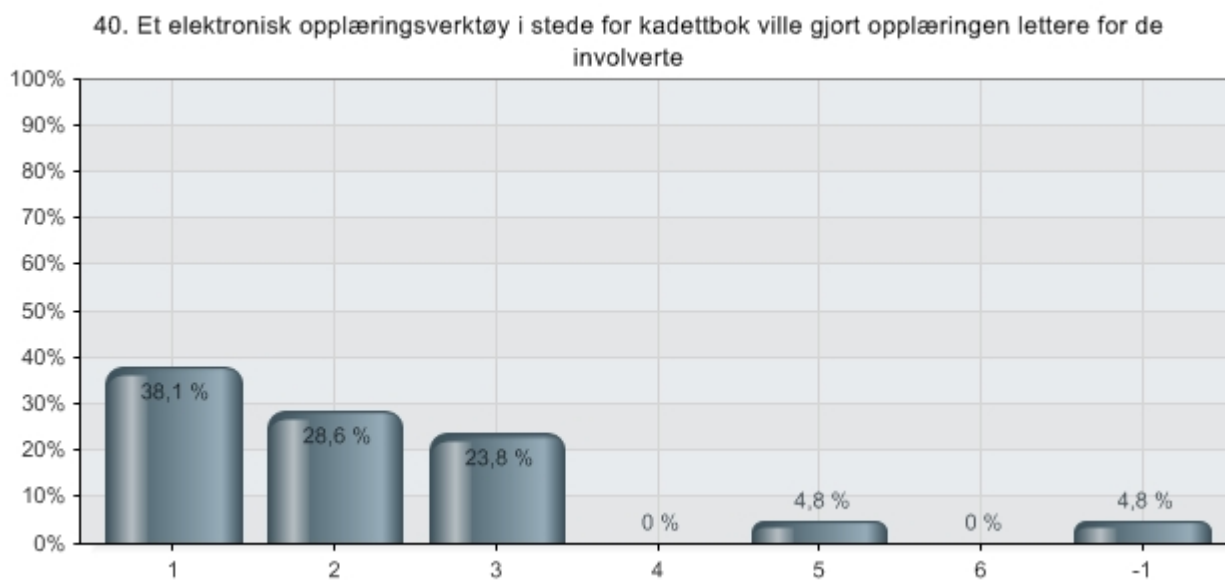


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	33,3 %	7
2 Delvis enig	23,8 %	5
3 Verken enig eller uenig	19,0 %	4
4 Delvis uenig	9,5 %	2
5 Helt uenig	4,8 %	1
6 Annet	4,8 %	1
-1 Vet ikke	4,8 %	1
Total		21
Gjennomsnitt		2,40
Standardavvik		1,43
Median		2,0

- *Absolutt enig på dette punktet! Det ville ha blitt en bedre og mer riktig opplæring ombord med et slikt verktøy.*

40. Et elektronisk opplæringsverktøy i stede for kadettbok ville gjort opplæringen lettere for de involverte (Opplæringsansvarlig)

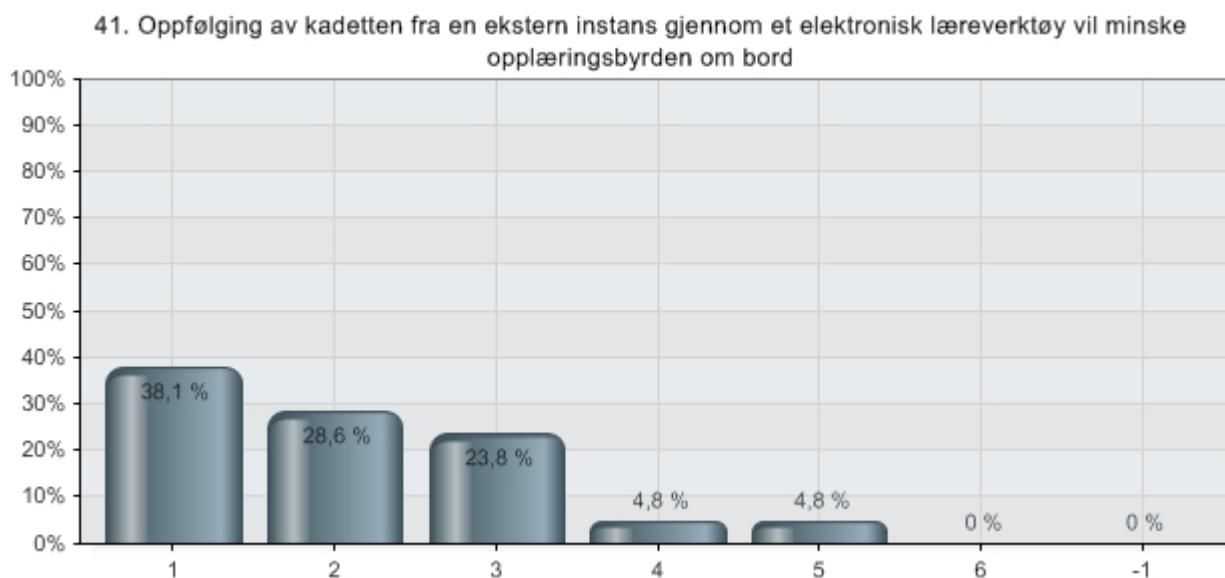
Hypotese nr 3 og 5



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	38,1 %	8
2 Delvis enig	28,6 %	6
3 Verken enig eller uenig	23,8 %	5
4 Delvis uenig	0,0 %	0
5 Helt uenig	4,8 %	1
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	4,8 %	1
Total		21
Gjennomsnitt		2,00
Standardavvik		1,05
Median		2,0

41. Oppfølging av kadetten fra en ekstern instans gjennom et elektronisk læreverktøy vil minske opplæringsbyrden om bord (Opplæringsansvarlig)

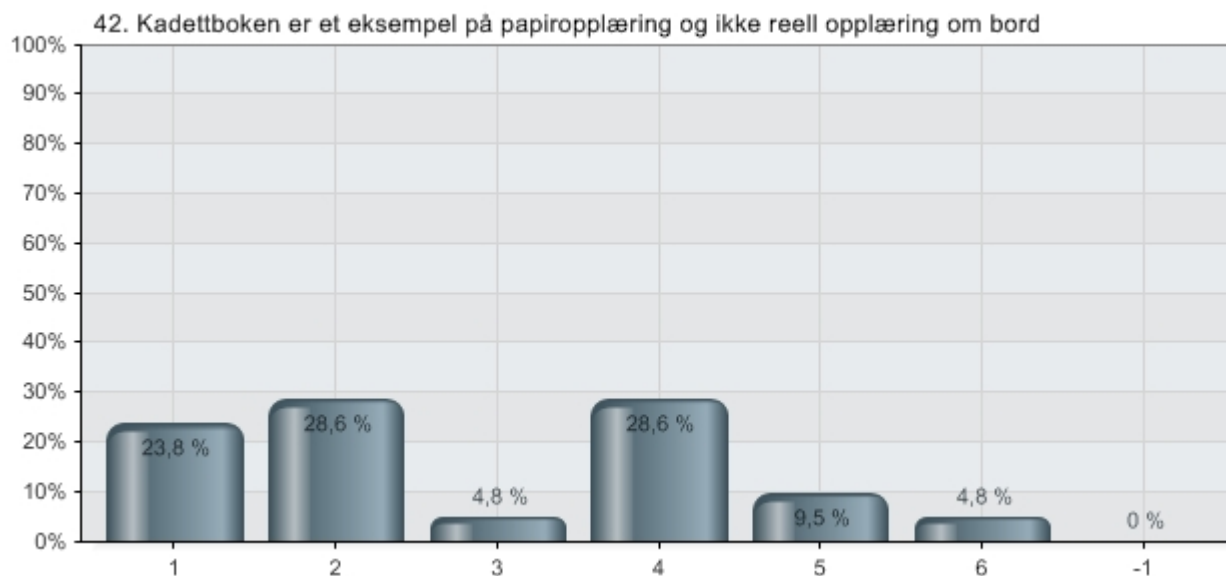
Hypotese nr 5 og 6



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	38,1 %	8
2 Delvis enig	28,6 %	6
3 Verken enig eller uenig	23,8 %	5
4 Delvis uenig	4,8 %	1
5 Helt uenig	4,8 %	1
6 Annet	0,0 %	0
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		21
Gjennomsnitt		2,10
Standardavvik		1,11
Median		2,0

42. Kadettboken er et eksempel på papiroplæring og ikke reell opplæring om bord (Opplæringsansvarlig)

Hypotese nr 4

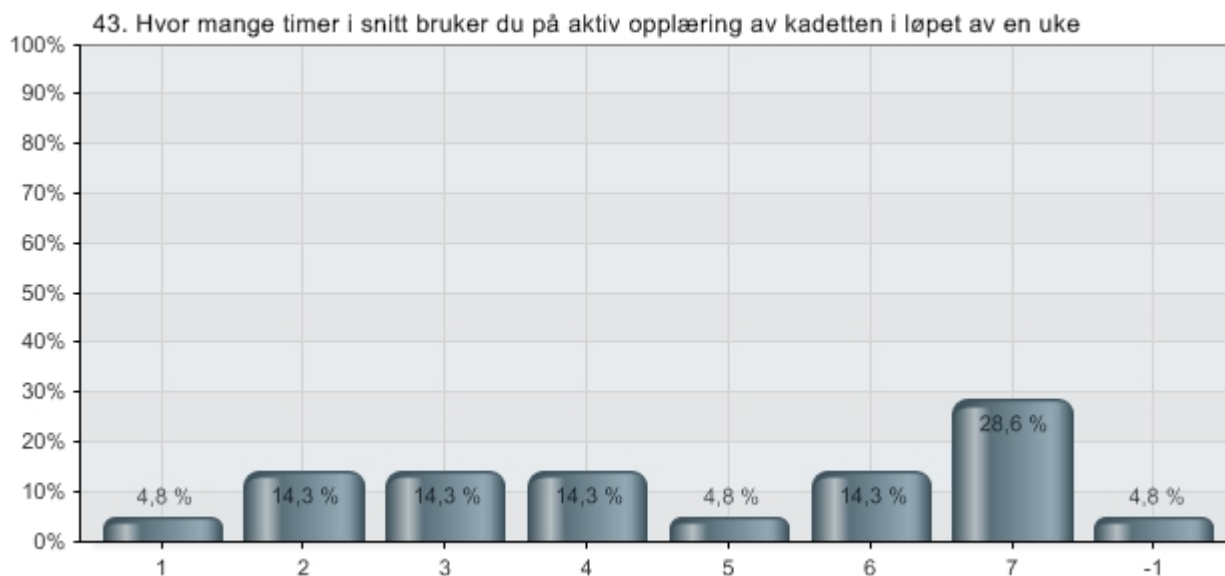


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	23,8 %	5
2 Delvis enig	28,6 %	6
3 Verken enig eller uenig	4,8 %	1
4 Delvis uenig	28,6 %	6
5 Helt uenig	9,5 %	2
6 Annet	4,8 %	1
-1 Vet ikke	0,0 %	0
Total		21
Gjennomsnitt		2,86
Standardavvik		1,52
Median		2,0

- *Boka er god å ha om det som skal gjennomgås*

43. Hvor mange timer i snitt bruker du på aktiv opplæring av kadetten i løpet av en uke (Opplæringsansvarlig)

Ingen hypotese, kun for tallgrunnlag.

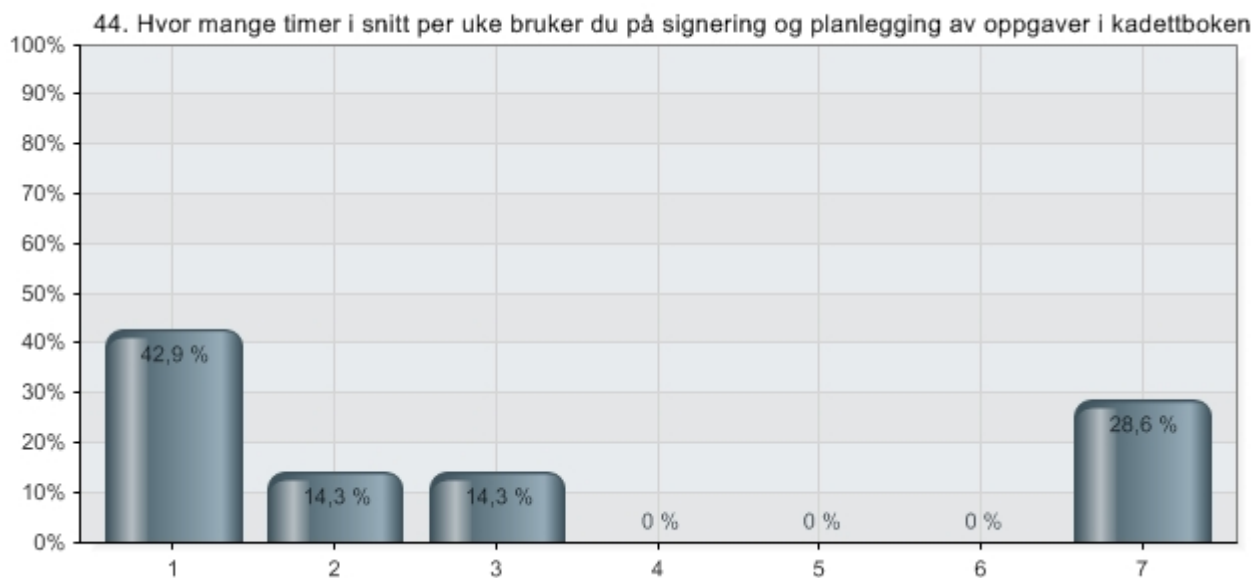


Alternativer	Prosent	Verdi
1 1-2	4,8 %	1
2 2-3	14,3 %	3
3 3-4	14,3 %	3
4 4-5	14,3 %	3
5 5-6	4,8 %	1
6 mer enn 6	14,3 %	3
7 Annet	28,6 %	6
-1 Vet ikke	4,8 %	1
Total		21
Gjennomsnitt		4,65
Standardavvik		2,03
Median		4,5

- *Jeg er ikke ansvarlig, men styemann*
- *Har ikke kadett ombord nå.*
- *Har ikke kadett for tiden.*
- *har fo tiden ingen kadett*
- *Det blir tatt i rykk og napp, etter som operasjonstatus, og kadettens initiativ*
- *har normalt ikke kadetter om bord*

44. *Hvor mange timer i snitt per uke bruker du på signering og planlegging av oppgaver i kadettboken (Opplæringsansvarlig)*

Ingen hypotese, kun for tallgrunnlag



Alternativer	Prosent	Verdi
1 1-2	42,9 %	9
2 2-3	14,3 %	3
3 3-4	14,3 %	3
4 4-5	0,0 %	0
5 5-6	0,0 %	0
6 mer enn 6	0,0 %	0
7 Annet	28,6 %	6
Total		21
Gjennomsnitt		3,14
Standardavvik		2,53
Median		2,0

- *Har ikke kadett ombord nå.*
- *Har ikke kadett for tiden.*
- *har fo tiden ingen kadett*
- *Det blir tatt i rykk og napp, etter som operasjonstatus, og kadettens initiativ*
- *Har ikke dekkkadett omb.*
- *har normalt ikke kadetter ombord, kun noen mnd om sommeren*

45. Dersom du har andre ideer til hvordan opplæring kan foregå/forbedres om bord tar vi gjerne i mot disse (Opplæringsansvarlig)

Ingen hypotese, kun for datagrunnlag.

- *Da jeg var kadett, hadde vi kaptajns dag, dvs at en gang hver utmønstring, eller flere (Da var vi ute 4-5 mdr), var kadetten kaptajn, dette gav en utrolig barlast, du skulle laste losse legge rute, ja simpelthen drive skip, som om du var kaptajn. Dette er et dansk system, for elever som har vært på sjøfartsskole.*
- *Se på systemet som lærlingene har det er ett mye bedre system.*
- *Den norske og engelske versjonene av kadettbøker må møtes mere på halvveien, gjerne at kadettboken blir på kun engelsk i framtiden.*
- *Jeg anbefaler kadettene våre å bruke sjekklister for familiarisering for dekksoffiserer. Denne benyttet jeg også selv under min egen kadettperiode. Det gir mer spesifikke mål på hva kadettene skal være i stand til å utføre etter endt kadettperiode på det aktuelle fartøyet. Kadettboken fungerer etter mitt syn forholdsvis greit med tanke på den generelle opplæringen. På grunn av at det kan ta ganske lang tid for IMO å få godkjenning fra medlemslandene til å revidere kadettoppgavene ser vi dessverre at kadettboken blir mer og mer utdatert. Som et supplement og generell rettesnor gjør den nok fremdeles sin nytte.*
- *Etter og videre utdanning av opplæringskontor/skole og rederi. Gjerne med prøver underveis.*
- *Kadettene bør gis relevante oppgaver og følge en naturlig framdriftsplan og ikke settes til ordinære vakter og rutinearbeid. Kadetten er ikke en ekstra ressurs om bord.*
- *Har ikke hatt dekkskadett herombord på 2+ år.*
- *Bok eller elektronisk så er det bra å ha listet opp det en bør gå igjennom. Om bord så skal vi drive et operativt skip og det er ikke alltid en husker det som skal læres ned til hver minste detalj. I tillegg så er kadetter med på å holde meg selv oppdatert til en hver tid. Etterhvert som du stiger i grader er det ikke du selv som gjør visse rutiner og disse kan fort gå i glemme boken:-)*
- *revidere kadettboken, mye gammelt som står i den som er lite relevant i forhold til dagens måte å navigere på. mulig en databasert kadettopplæring kunne gjort susen, men har ikke tenkt så mye på det.*

Vedlegg IV - Kontrakt med Sjøfartsdirektoratet

AVTALE
MELLOM
SJØFARTSDIREKTORATET
OG
HENRIK BERG

Ovennevnte parter har i dag inngått følgende avtale:

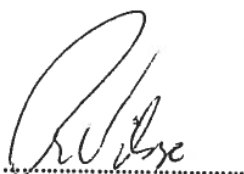
I forbindelse med bacheloroppgave med dekkskadettbok og opplæring til sjøs som tema, ønsker Berg og to andre studenter informasjon fra direktoratet.

Sjøfartsdirektoratet vil for dette formålet gi studentene lesetilgang til systemet KVALIFIK under følgende forutsetninger:

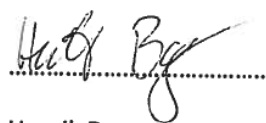
1. Studentene skal sitte i Sjøfartsdirektoratets lokaler ved bruk av systemet etter Sjøfartsdirektoratets anvisning.
2. Studentene skal kun lese i systemet. De kan ikke gjøre noen endringer eller tilføyelser i systemet.
3. Studentene gis anledning til å bruke informasjon fra systemet i oppgavene, men materialet skal alltid anonymiseres før bruk.
4. Sjøfartsdirektoratet skal gis full tilgang til resultatet av gjennomgangen/statistikk/oppgavene.
5. Studentene skal behandle opplysningene forsvarlig og konfidensielt, herunder bevare taushet om informasjon om enkeltpersoner. Alt materiale fra systemet skal makuleres etter bruk og senest etter at oppgaven er levert.

Ved å underskrive på denne avtalen aksepterer Berg Sjøfartsdirektoratets forutsetninger og vil rette seg etter disse.

Haugesund, 24.01.2012



For Sjøfartsdirektoratet



Henrik Berg

Vedlegg V - Databaseundersøkelser hos Sjøfartsdirektoratet

Dette vedlegget vil gi en oversikt over avslagsårsakene til D3- sertifikat søkere i 2011. Ved arbeidet med og analyserer avslagsgrunnen, oppdaget man at det var som regel flere enn en enkel avslagsgrunn per søker. Det ble derfor besluttet å dele avslagsårsakene inn i ni hovedårsaker:

- Fartstid
- Registreringsbok
- Helseattest
- Sikkerhetskurs
- Utdanning
- Annen årsak
- Medisinsk Behandling
- Passbilde
- GOC.

I dette avsnittet vil det bli gitt en oversikt over hovedårsakene til avslagene, og deretter er vil det bli fremstilt grafer fra hver enkelt avslagsårsak.

Fartstid: Hovedårsakene til avslagene her var at fartstiden som var oppført i RDM og fartstiden som var registrert i sjøfartsboken, ikke stemte overens med hverandre. Det viste seg også at noen ikke hadde opptjent riktig fartstid i det fartsområdet som kreves for å løse sertifikatet, altså fartsområde 3, og at ikke fartøyet ikke er av rett størrelse (over 500 brutto tonn).

RDM: De fleste som fikk avslag grunnet RDM, skyldes at boken var mangelfull utfylt, kapteinen var oppført som opplæringsansvarlig, assessoren hadde ugyldig assessor bevis og opplæringsansvarlig ikke hadde D3 sertifikat, som søkeren skulle søke om etter endt kadettid. Det vil si da at opplæringsansvarelig må ha minst det samme sertifikatet som søkeren skal søke om.

Sikkerhetskurs: Med sikkerhets kurs menes det IMO-60 kurset og IMO- 80 kurset. Avslagsgrunnen her var at de ikke hadde gyldige kurs, og dermed må de eventuelt fornye kurset sitt.

Helseattest: Her var de fleste årsakene til avslag at helseattesten ikke var gyldig, feil stilling oppført på helseattesten og at helseattesten var mangelfullt utfylt av sjømannslegen.

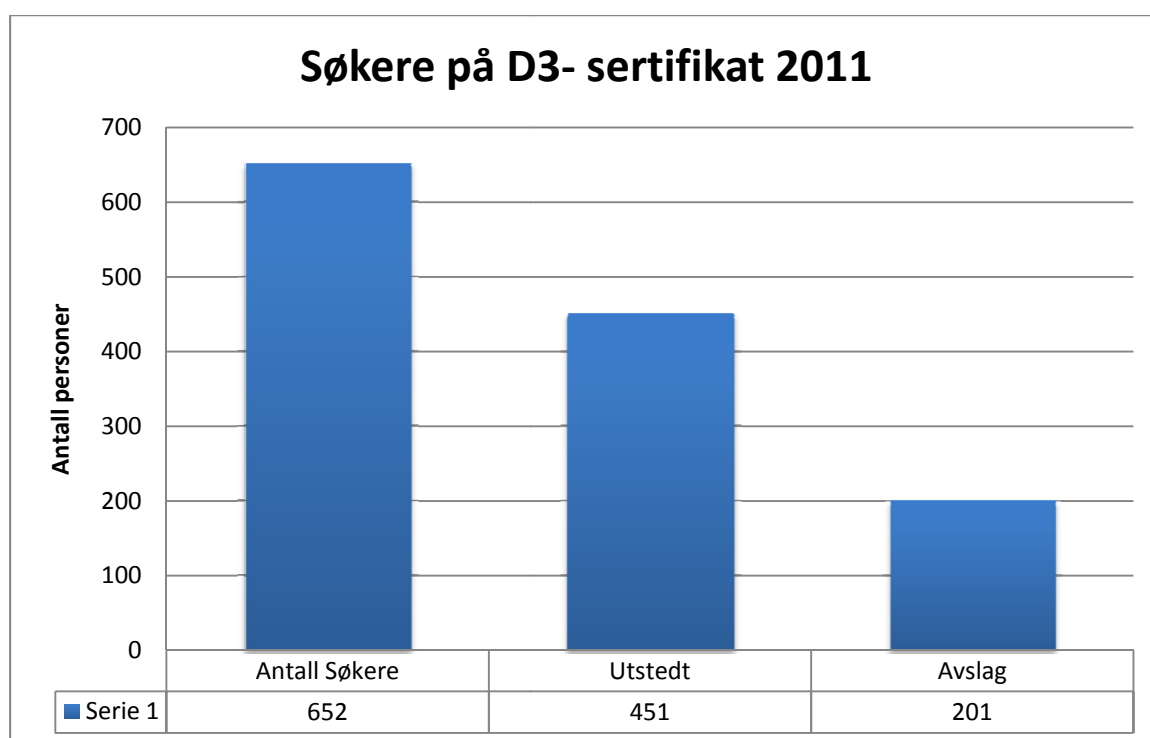
GOC- Sertifikat: Fleste avslagsgrunnen her var at søkeren ikke hadde gyldig GOC-sertifikat.

Utdanning: Fleste avslag under denne kategorien skyldes at søkeren ikke har hatt rett kopi av vitnemålet, ikke godkjent fagprøve som er bestått og søkeren ikke har gyldig vitnemål.

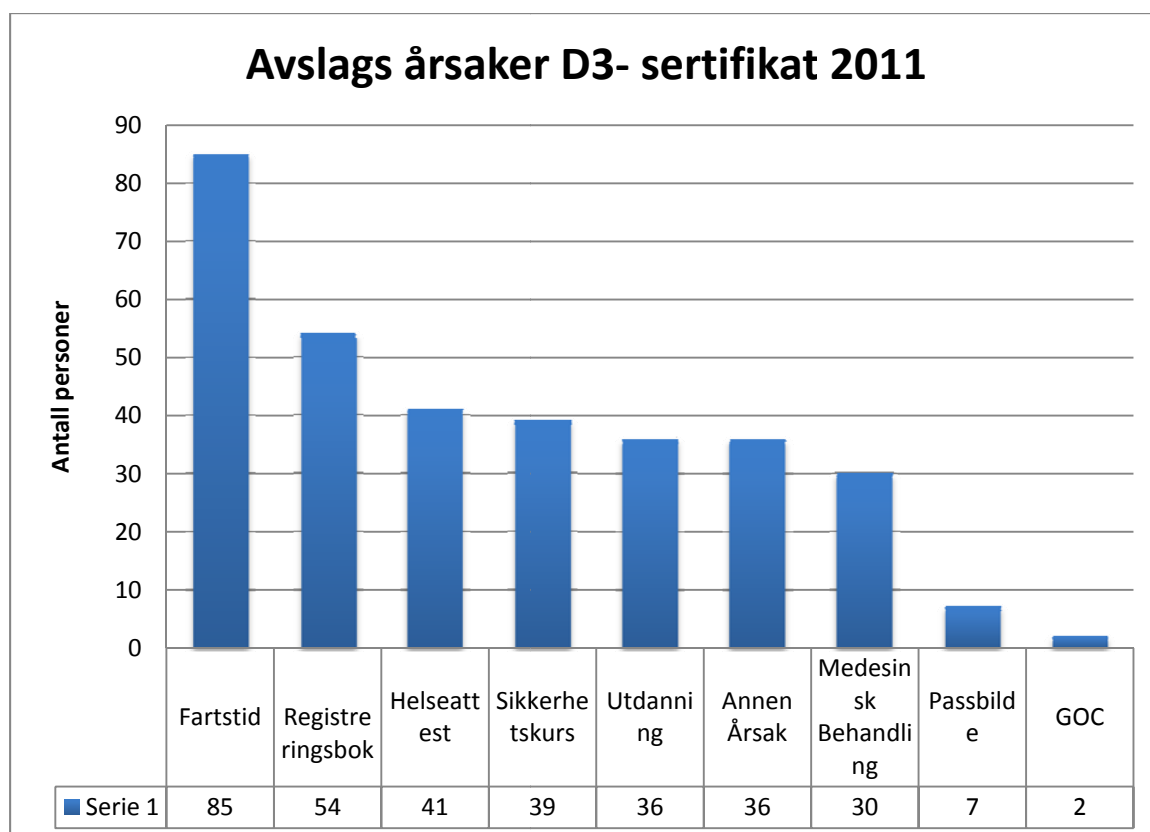
Medisinsk Behandlingskurs: Her var det mange avslag som skyldes at søkeren ikke hadde fått godkjent kurset av Sjøfartsdirektoratet, da kurset ikke var gjennomført etter retningslinjene til Sjøfartsdirektoratet.

Annen årsak: Her var meste parten av avslagene grunnet ugyldige kopier av kursbevis og attester. Kopier skal bli kopiert og stemplet av offentlige godkjente instanser, som politiet og nav. Det var også avslag grunnet feil utfylt søknad skjema og manglende signaturer, og at ikke søkeren hadde betalt gebyret som kommer med i søknad prosessen.

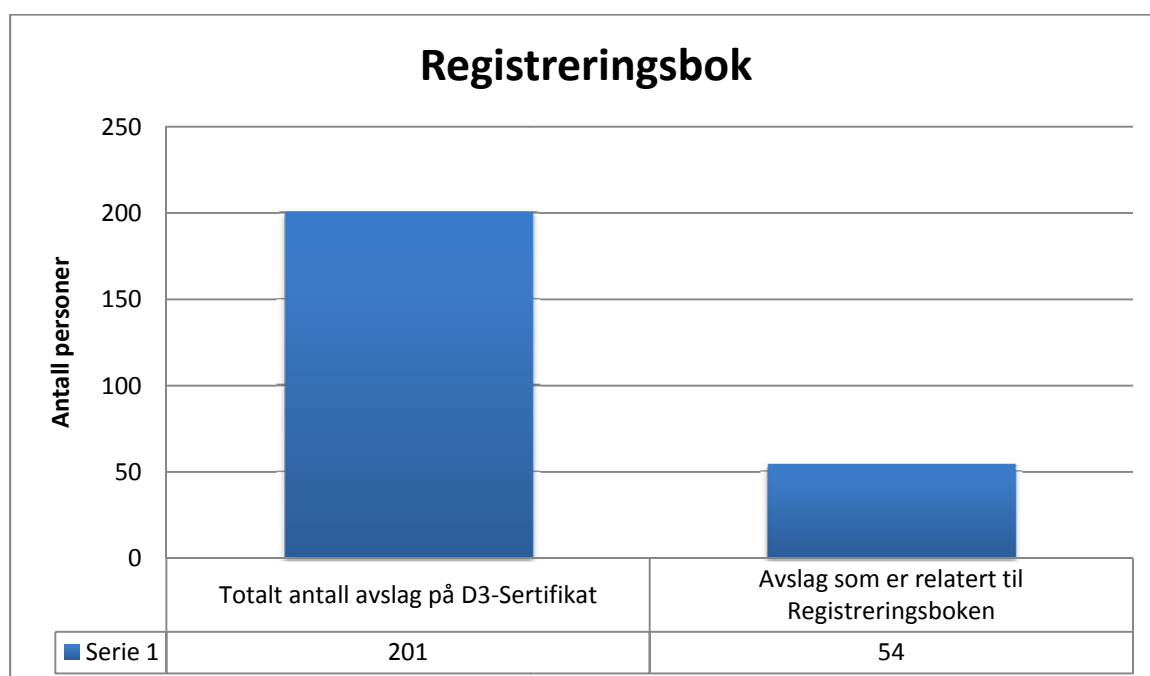
Passbilde: Avslagene her skyldes at bildet ikke er et godkjent passbilde



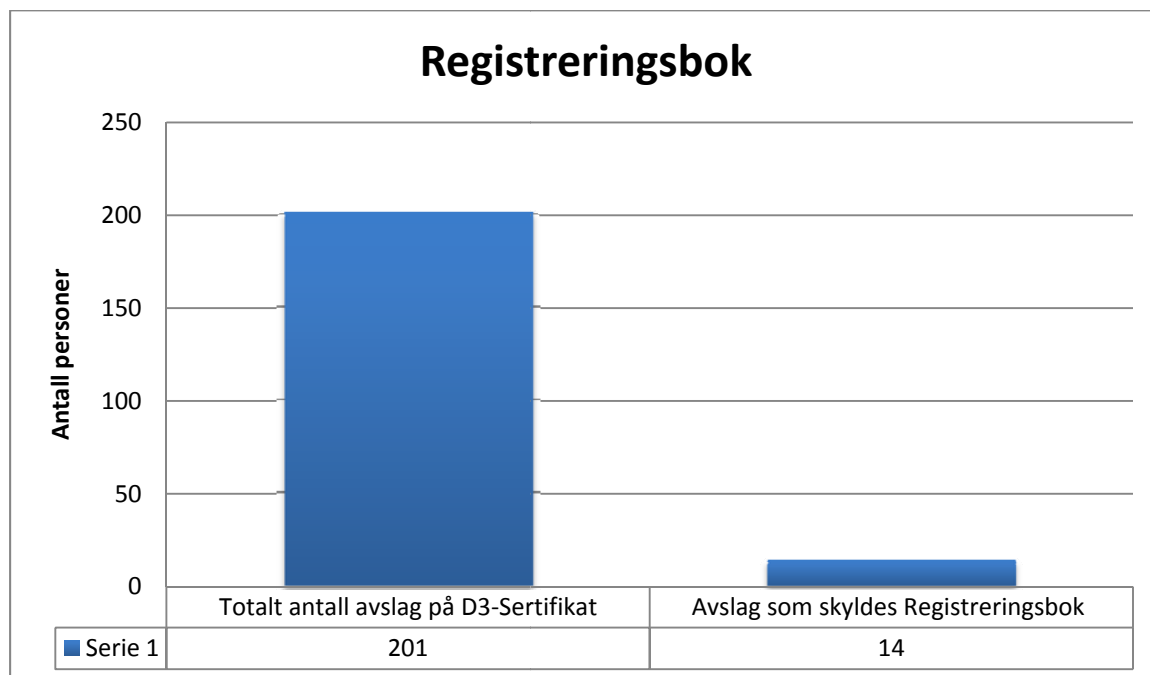
Her viser grafen at det var 652 søkere som hadde søkt eller søkt om fornyelse av sitt D3-sertifikat. Det var 451 av søkere som fikk godkjent sin søknad, mens det var 201 som fikk avslag. Av de 201 avslagene har man besluttet å regne med alle som ikke fikk godkjent søknaden sin, første gang. Dette vil da også inkludere de søkere som ikke hadde lagt ved alle papirer / dokumenter ved søknaden sin, som egentlig ikke er avslagsgrunn i seg selv.



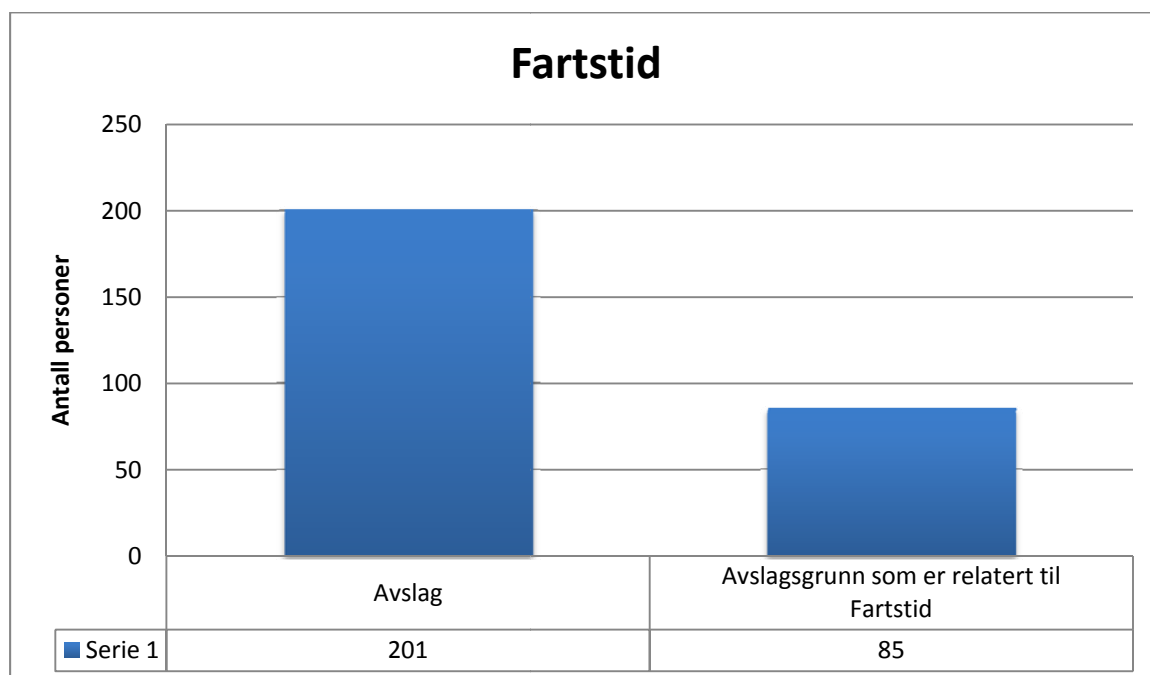
Det som er viktig og presisere ved denne grafen er at, hver hovedkategori ikke er alene en avslagsårsak for søkeren. Grafen viser hovedårsakene som er relatert til avslagene, for som regel er det flere avslagsårsaker per søker.



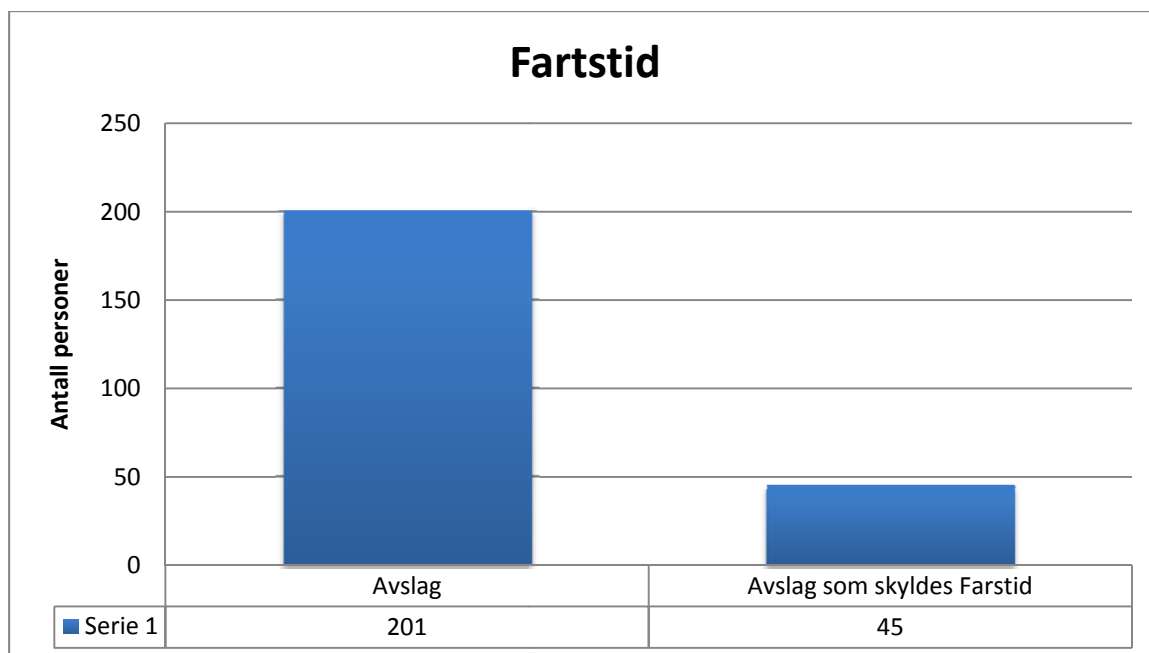
Grafen viser at av 201 avslag var det 54 av avslagene som er relatert til RDM, dette vil si da at RDM var en av grunnene til avslaget for søkeren.



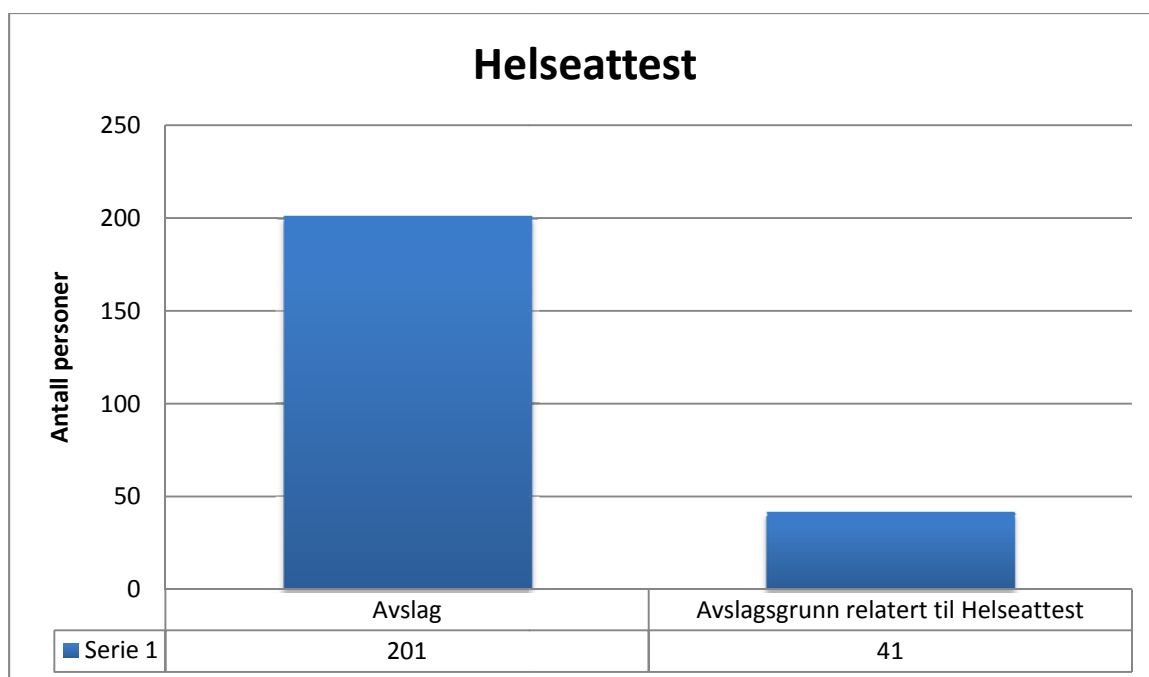
Grafen viser her at av de 201 avslagene var det 14 søkere som kun fikk sitt avslag grunnet RDM.



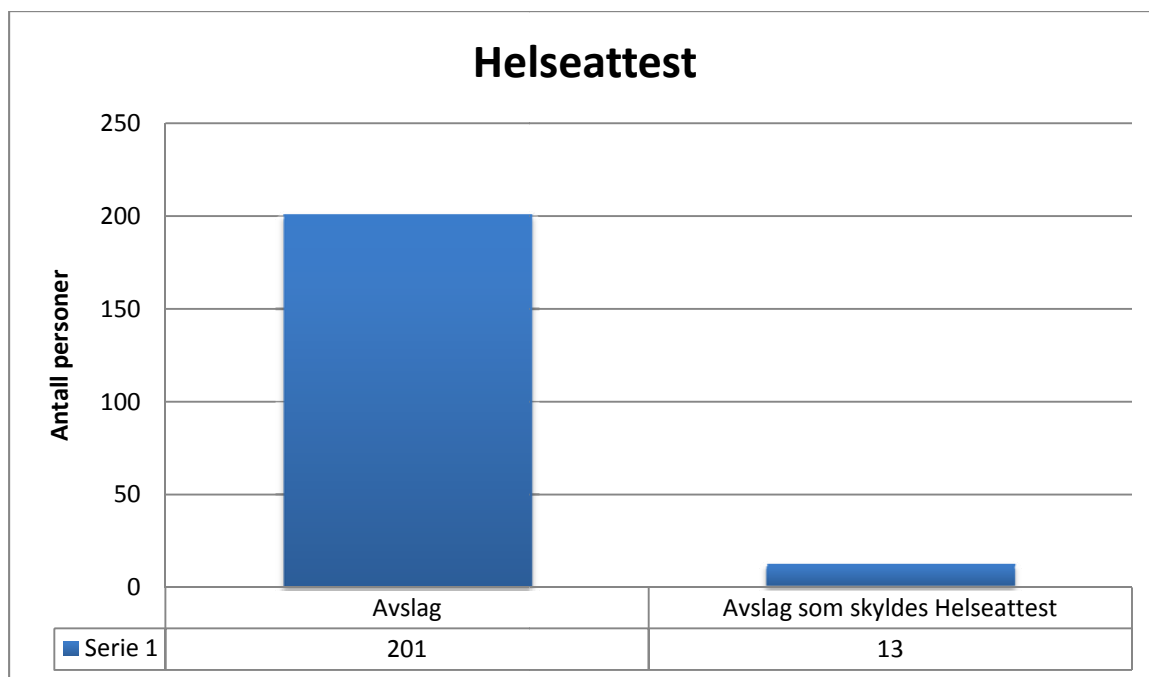
Grafen viser at av 201 avslag var det 85 av avslagene som er relatert til Fartstid, dette vil si da at Fartstid var en av grunnene til avslaget for søkeren.



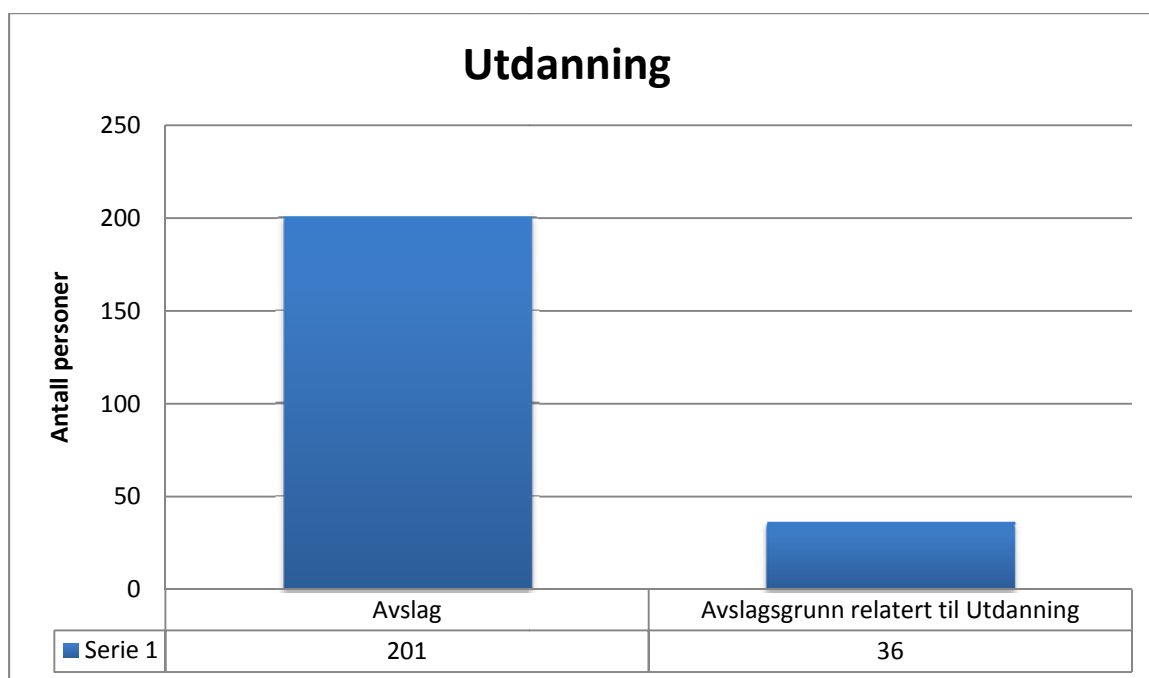
Grafen viser her at av de 201 avslagene var det 45 søkere som kun fikk sitt avslag grunnet Fartstid.



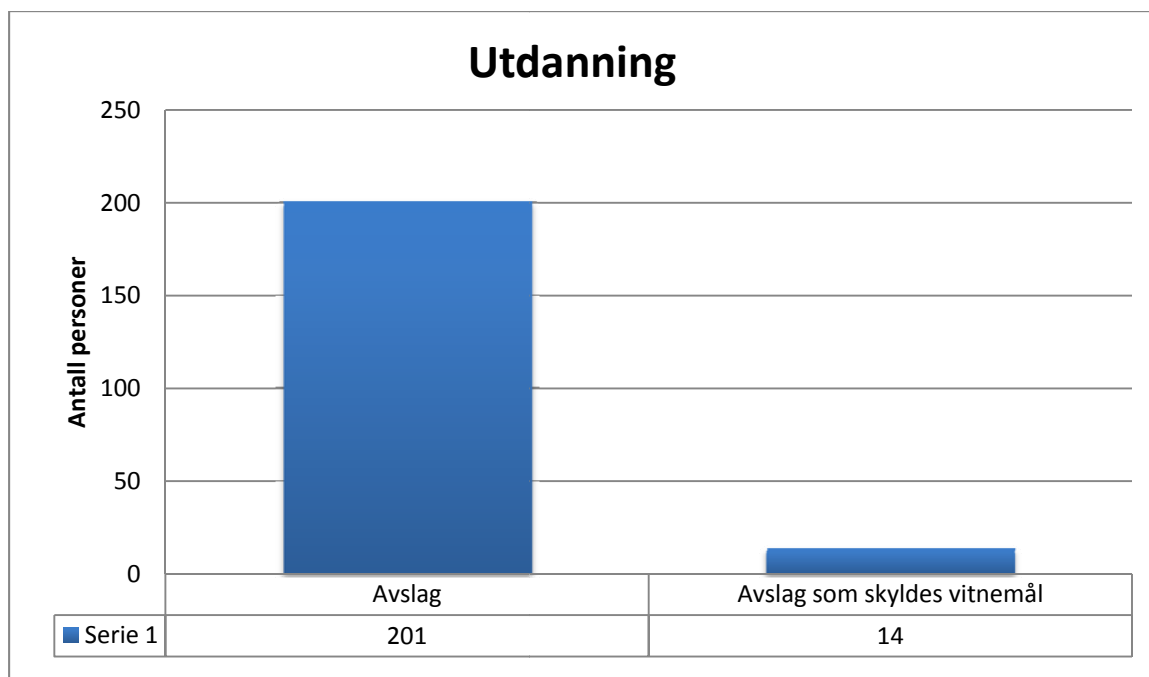
Grafen viser at av 201 avslag var det 41 av avslagene som er relatert til Helseattest, dette vil si da at Helseattesten var en av grunnene til avslaget for søkeren.



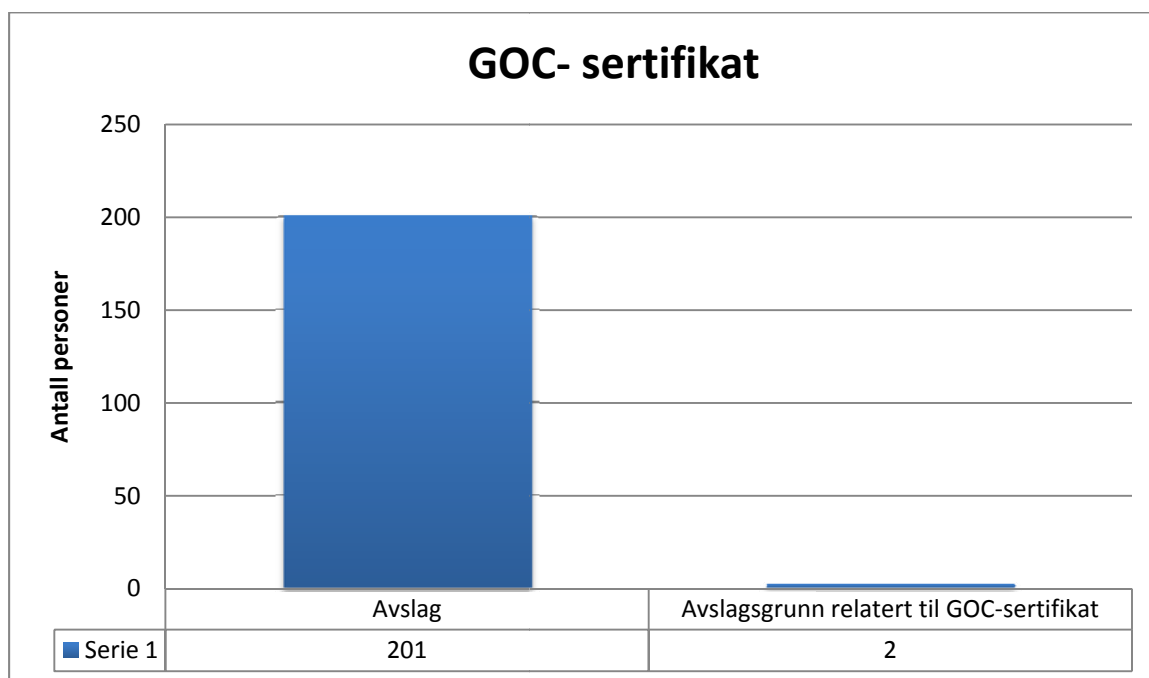
Grafen viser her at av de 201 avslagene var det 13 søkere som kun fikk sitt avslag grunnet Helseattesten.



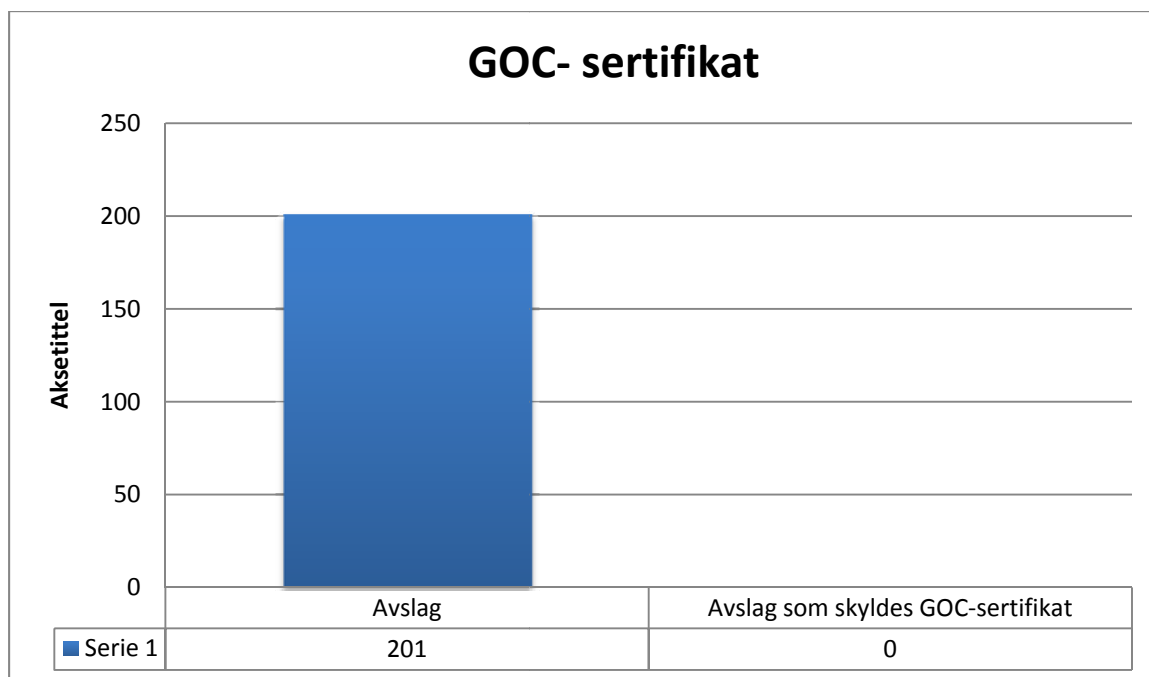
Grafen viser at av 201 avslag var det 36 av avslagene som er relatert til Utdanning, dette vil si da at Utdanning var en av grunnene til avslaget for søkeren.



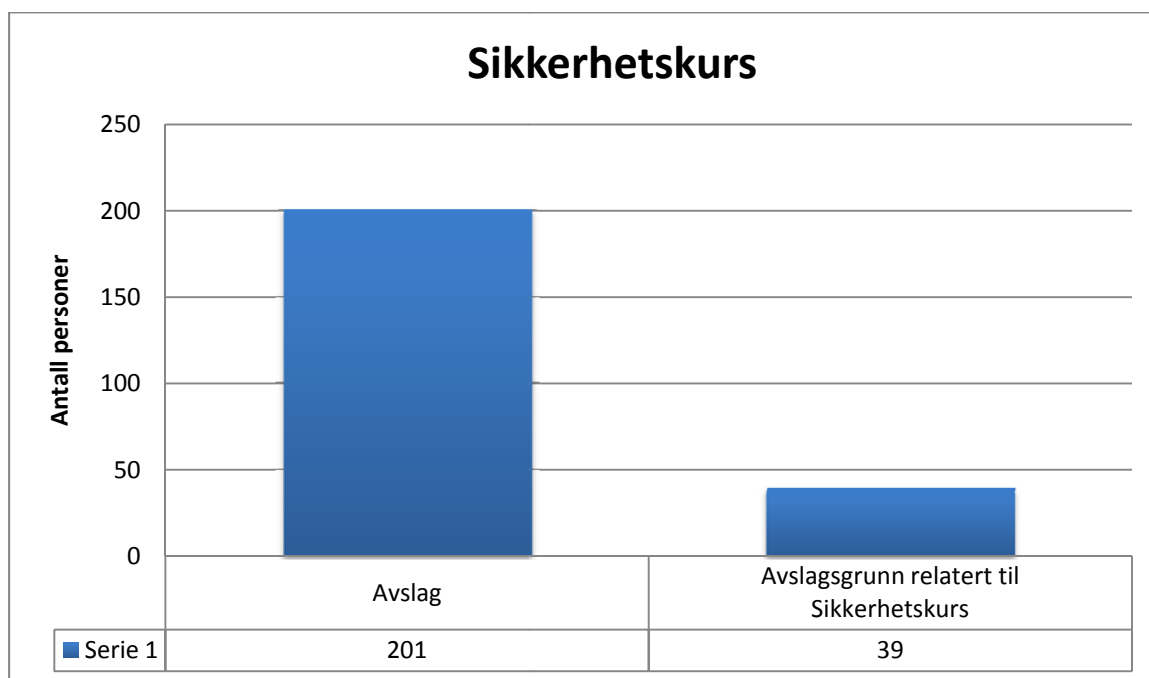
Grafen viser her at av de 201 avslagene var det 14 søkere som kun fikk sitt avslag grunnet Utdanning.



Grafen viser at av 201 avslag var det to av avslagene som er relatert til GOC, dette vil si da at GOC var en av grunnene til avslaget for søkeren.



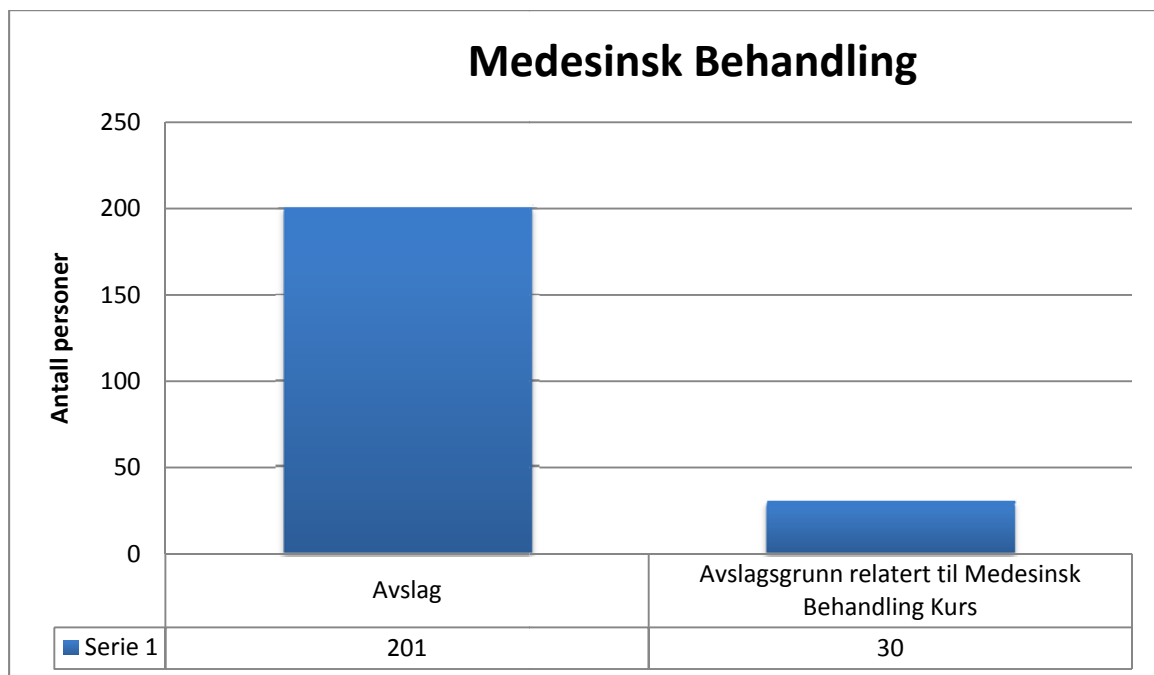
Grafen viser her at av de 201 avslagene var det null søkere som kun fikk sitt avslag grunnet GOC.



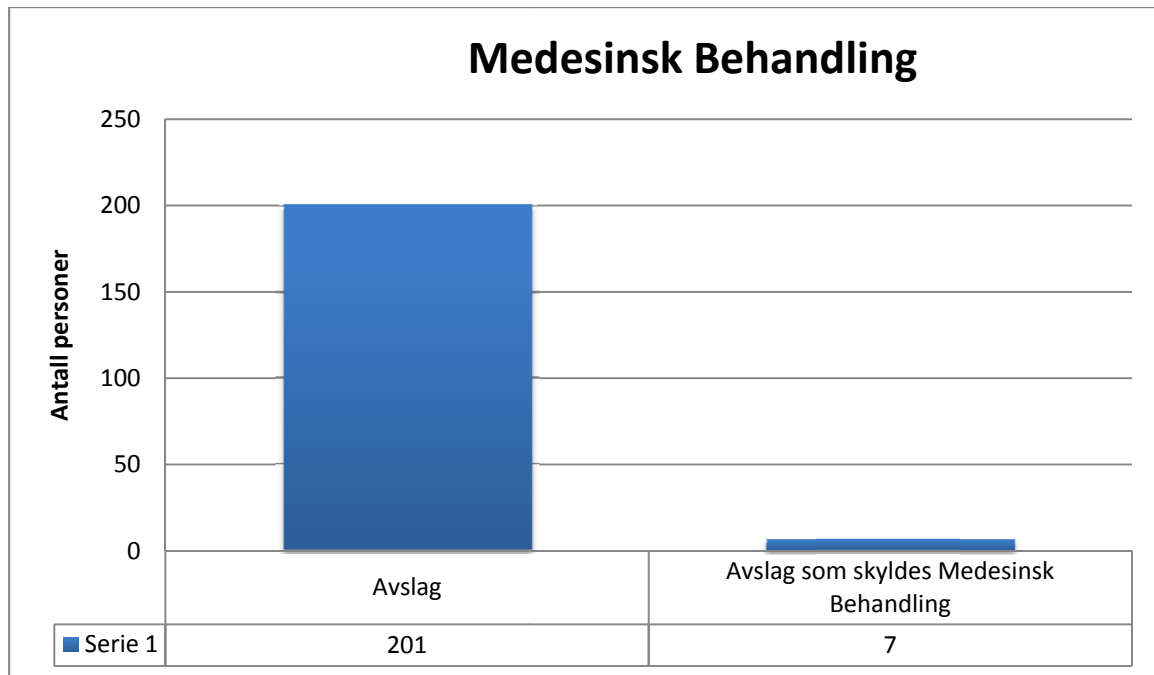
Grafen viser at av 201 avslag var det 39 av avslagene som er relatert til Sikkerhetskurs, dette vil si da at Sikkerhetskurs var en av grunnene til avslaget for søkeren.



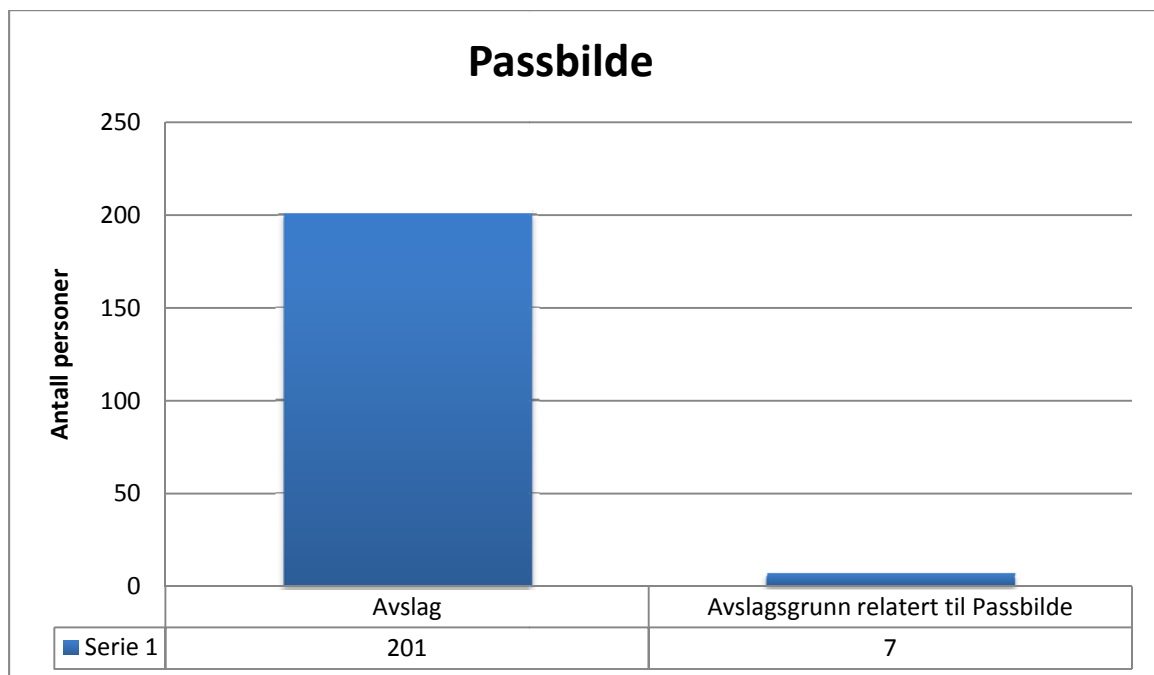
Grafen viser her at av de 201 avslagene var det tre søkere som kun fikk sitt avslag grunnet Sikkerhetskurs.



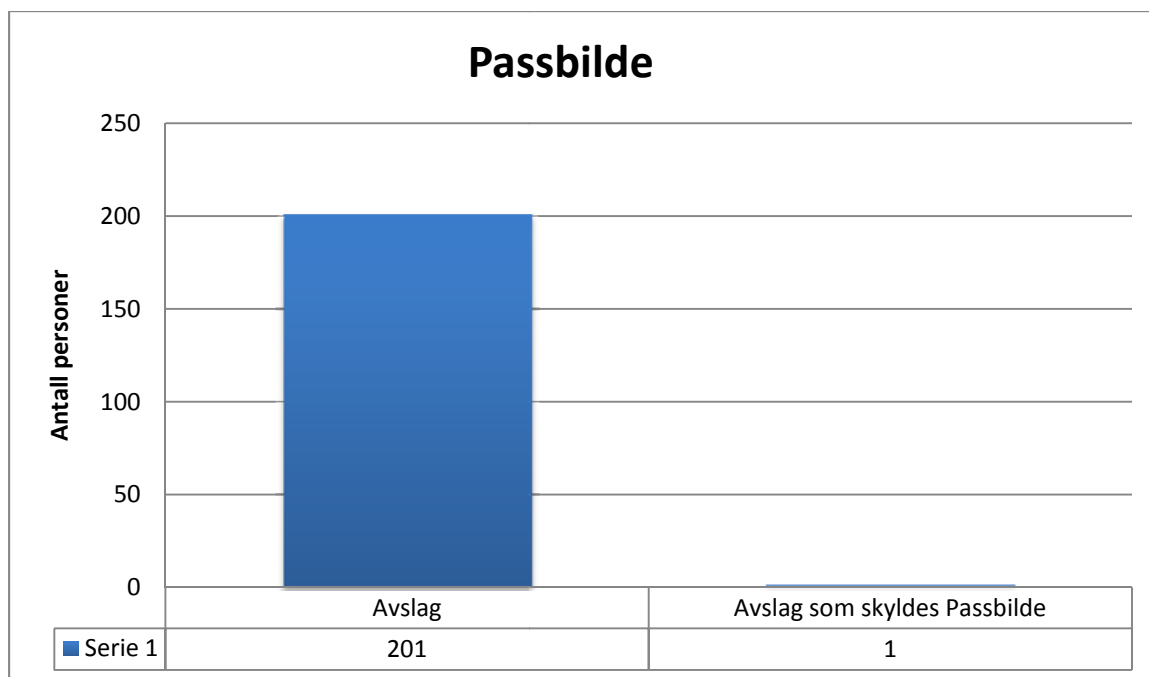
Grafen viser at av 201 avslag var det 30 av avslagene som er relatert til Medisin Behandling, dette vil si da at Medisin kurs var en av grunnene til avslaget for søkeren.



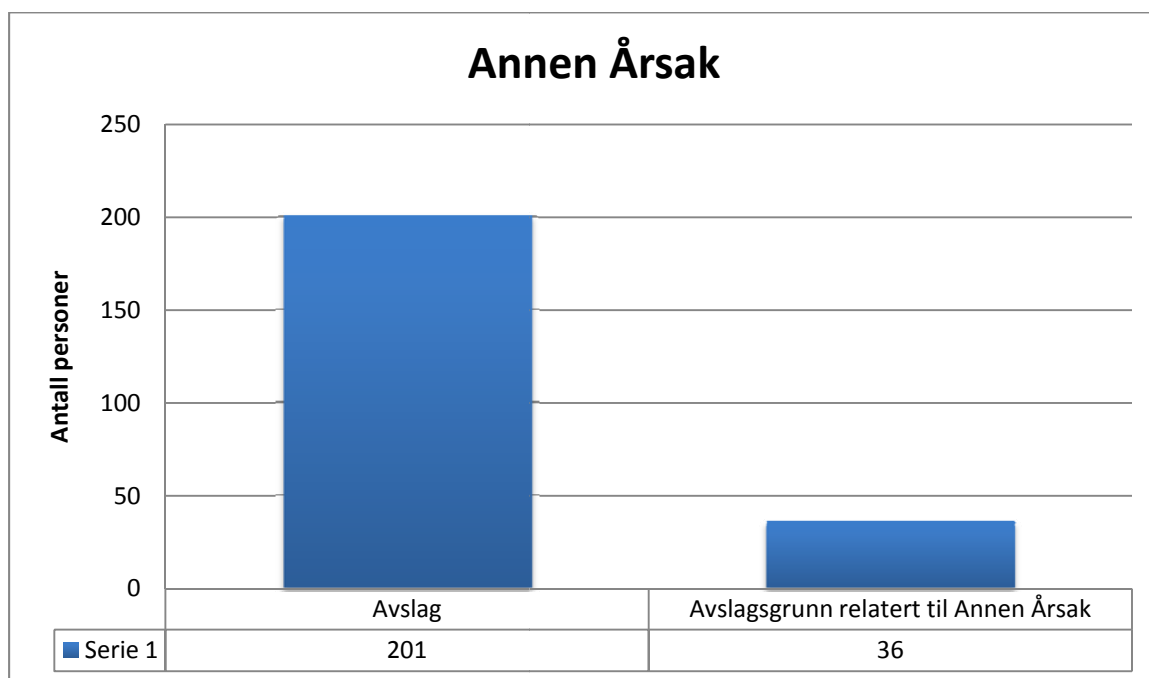
Grafen viser her at av de 201 avslagene var det syv søkere som kun fikk sitt avslag grunnet Medisin Behandling.



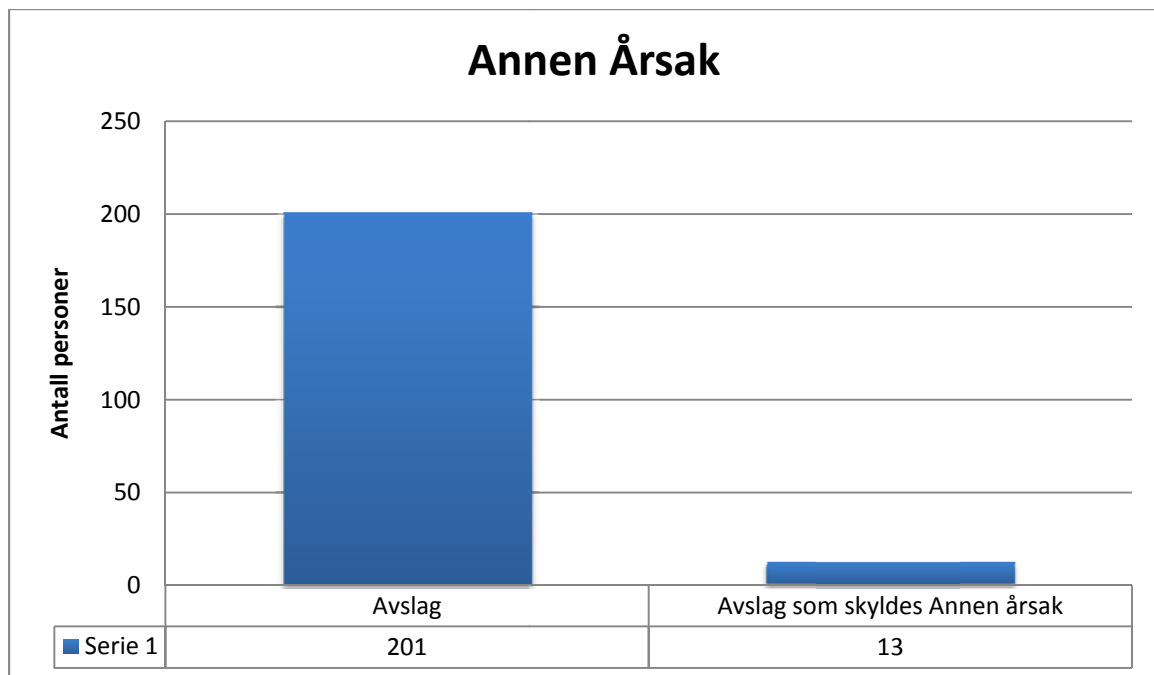
Grafen viser at av 201 avslag var det syv av avslagene som er relatert til Medisin Passbilde, dette vil si da at Passbilde var en av grunnene til avslaget for søkeren.



Grafen viser her at av de 201 avslagene var det en søker som kun fikk sitt avslag grunnet Passbilde.



Grafen viser at av 201 avslag var det 36 av avslagene som er relatert til Annen Årsak, dette vil si da at Annen Årsak var en av grunnene til avslaget for søkeren.



Grafen viser her at av de 201 avslagene var det 13 søkere som kun fikk sitt avslag grunnet Annen Årsak.

Søknad		Fartstid	Sikkerhetsopplæring	Registreringsbok	Helseattest	GOC-kurs	Vitnemål	Medisinsk beh.	Annet	Passbilde
1	Avslag	x	x	x			x	x		
2	Avslag		x				x	x		
3	Avslag			x	x		x			
4	Avslag	x					x			
5	Avslag	x								
6	Avslag		x	x						
7	Avslag			x				x		
8	Avslag			x			x			
9	Avslag		x	x	x			x		
10	Avslag			x						
11	Avslag	x						x		
12	Avslag						x			
13	Avslag	x								
14	Avslag			x						
15	Avslag			x	x			x		
16	Avslag	x							x (Assessor)	
17	Avslag	x		x (assessor/kaptein oppl.a.)						
18	Avslag			x (opplæring på eit skip..)						
19	Avslag		x	x	x					
20	Avslag	x (Fartsområde)		x		x				
21	Avslag	x		x (opplæring frå D5 sertifis)				x		
22	Avslag			x	x (for matros)					
23	Avslag			x					x(under 500 BT)	
24	Avslag			x						x (u.navn)
25	Avslag			x	x					
26	Avslag			x (skipper oppl.ansv.)						

Vedlegg VI – Oversikt over D3 sertifikatsøknader 2011

27	Avslag			x	x						
28	Avslag			x						Brovakttjeneste	
29	Avslag			x	x						
30	Avslag	x			x						
31	Avslag				x						
32	Avslag	x				x (VHF)	x			x (Mangler arpabevis)	
33	Avslag		x							x (90 timers oppgrad kurs)	
34	Avslag	x	x	x						x (faktura før søknad ikke betalt)	
35	Avslag									x (fornyelse, ikkje rett kopi)	
36	Avslag	x			x						
37	Avslag									x (ikkje grunnlag)	
38	Avslag	x	x	x	x						
39	Avslag	x (sjøfartsbok)									
40	Avslag						x (kun VK II)				
41	Avslag	x									
42	Avslag	x					x			x(norsk reg.bok m utl. Oppl.ansv.)	
43	Avslag				x						
44	Avslag						x				
45	Avslag	x (dokumenter f.t. i Sjøfartsbok)									
46	Avslag	x (dokumenter f.t. i Sjøfartsbok)									
47	Avslag	x (dokumenter f.t. i Sjøfartsbok)									
48	Avslag	x (dokumenter f.t. i Sjøfartsbok)									
49	Avslag	x (dokumenter f.t. i Sjøfartsbok)									
50	Avslag	x (dokumenter fagbrev)				x (som navigatør)					x(gammel t bilde)
51	Avslag			x		x (som navigatør)					


52	Avslag			x							
53	Avslag		x					x			
54	Avslag			x							
55	Avslag									x(Fornyelse, ugyldige kopier)	
56	Avslag			x	x			x			
57	Avslag	x (dokumenter f.t. i Sjøfartsbok)								x(Fornyelse, ugyldige kopier)	
58	Avslag									x(Fornyelse, ugyldige kopier)	
59	Avslag	x (dokumenter f.t. i Sjøfartsbok)								x(Fornyelse, ugyldige kopier)	
60	Avslag	x								x (påmønstret som ekstra styrm)	
61	Avslag			x						x (kaptein inspiserer for rederi)	
62	Avslag				x					x (Fornyelse, ugyldige kopier)	
63	Avslag									x (Fornyelse, ugyldige kopier)	
64	Avslag			x	x (som navigatør)		x Ikkje godkjent fagbrev				
65	Avslag				x (som navigatør)						
66	Avslag	x (egenattestert i sjøf.bok)									
67	Avslag			x (skipper oppl.anstv. Og assessor)	x						
68	Avslag			x (skipper oppl.anstv.)							x
69	Avslag									x (fornyelse, ugyldige kopier)	x
70	Avslag	x	x	x (skipper oppl.anstv.)			x (må ha dok. D5 for å ta fartstid)				
71	Avslag						x (dokumenter fagbrev)				
72	Avslag			x (rolleblanding oppl.anstv. Og assessor.)							
73	Avslag	x								x (må ha rett kopi)	

74	Avslag			x						
75	Avslag	x (fornøyelse)								
76	Avslag				x (feil av lege)					
77	Avslag				x (feil av lege)					
78	Avslag			x (feil utfylling og ugyldig assessor)						
79	Avslag			x						
80	Avslag								x (søknad mangler signatur)	
81	Avslag	x (ikkje dokumenter fartstid ved fornyelse)								
82	Avslag	x		x (feil utfylt)						
83	Avslag	x (egenattestert i sjøf.bok)								
84	Avslag	x (mangler over fartstid i sjøf.bok)								
85	Avslag			x						
86	Avslag				x				x (ugyldige kopier av dokument)	
87	Avslag								x (ugyldige kopier av dokument)	
88	Avslag	x (mangler i sjøfartsbok)								
89	FEILSENDT									
90	Avslag	X			x					
91	Avslag			x						
92	Avslag			x						
93	Avslag	x								
94	Avslag	x			x				x (selvattestering av egne dok.)	
95	Avslag	x	x	x	x					
96	Avslag			x						
97	Avslag	x								
98	Avslag								x (ugyldig kopi helseerklæring)	
99	Avslag								x (ugyldig kopi	

126	Avslag		x				x		
127	Avslag	x							
128	Avslag						x (dokumenter fagbrev)		
129	Avslag	x	x			x	x	x (ugyldige kopier)	
130	Avslag	x							
131	Avslag					x			
132	Avslag	x							
133	Avslag					x			
134	Avslag						x		
135	UTSTEDT I SAK X								
136	Avslag						x		
137	Avslag						x		
138	Avslag	x					x (ikkje godkjent resultat)		
139	Avslag				x		x (dokumenter fagbrev)		
140	Avslag	x							
141	Avslag		x				x(dokumenter fagbrev)	x	
142	Avslag		x					x	
143	Avslag	x							
144	Avslag	x							
145	Avslag				x				x (feil søknadsskjema)
146	Avslag	x							x (ikkje godkjent assessor)
147	Avslag		x						
148	Avslag	x							x (gebyr må betales)
149	Avslag	x (kun påmønstret i sjøfartsbok)							
150	Avslag				x			x	
151	Avslag	x							
152	Avslag	x (kun påmønstret i sjøfartsbok)							
153	Avslag								x

154	Avslag	x (Seilt i fartsområde 1 og 2.)							
155	avslag	x	x						
156	Avslag				x				
157	Avslag	x	x						
158	Avslag	x							
159	Avslag		x				x (dokumenter fagbrev)		
160	Avslag		x						
161	Avslag						x	x (foreldet søknadsskjema)	
162	Avslag				x				
163	Avslag							x (foreldet søknadsskjema)	
164	Avslag			x			x (dokumenter fagbrev)		
165	Avslag	x (fartstid over tid blir delt i to, antatt 1/1 ordning)							
166	Avslag		x				x		
167	Avslag	x	x						
168	Avslag	x							
169	Avslag		x	x			x(dokumenter fagbrev)	x	
170	Avslag								
171	Avslag	x	x						
172	Avslag	x							
173	Avslag						x (dokumenter fagbrev)		
174	Avslag		x				x (dokumenter fagbrev)		
175	Avslag	x							
176	Avslag		x				x (dokumenter fagbrev)		
177	Avslag		x		x				
178	Avslag	x (mangelfullt i sjøfartsbok)							
179	Avslag		x						
180	Avslag						x		
181	Avslag	x							

182	Avslag						x (dokumenter vitnemål)		
183	Avslag	x (dokumenter dekkstilling for opptjening av fartstid)							
184	Avslag	x			x				
185	Avslag	x (attest frå rederiet)	x	x				x	
186	Avslag		x						
187	Avslag	x (tid frå fartsområde 2 ikkje godkjent)	x (IMO-60 og IMO-80)						
188	Avslag	x							x (assessor må ha likt sertifikat)
189	Avslag	x (dokumenter fartstid)							
190	Avslag						x (dokumenter fagbrev)		
191	Avslag	x (skipet må spesifiseres med namn/kallesignal osv..)							
192	Avslag						x (dokumenter vitnemål)		
193	Avslag							x (utgått på dato pga manglende fartstid)	
194	Avslag	x (egenattestering i sjøfartsbok)			x				
195	Avslag						x (dokumenter vitnemål)		
196	Avslag				x		x (dokumenter vitnemål før opptjening av fartstid)		
197	Avslag								x (fartstid på skip over sert.klasse)
198	Avslag	x		x					
199	Avslag	x (utilfredsstillende dokumentasjon)	x					x	
200	Avslag							x	
201	Avslag		x	x			x (dokumenter fagbrev)	x	
202	Avslag		x	x (ikkje godkjent assessor)					
203	Avslag		x					x	x

204	BÅTMANNSERTIFIKAT									
205	Avsl ag		X	X	X					
206	Avsl ag	X								
207	Avsl ag		X				x (dokumenter fagbrev)			
208	Utst edt									
										
667	Utst edt									

Vedlegg VII - Intervjuinformasjon

Denne kontrakten gjelder intervju i forbindelse med bacheloroppgaven ”Registreringsboken for dekkskadetter og matroslæringer”. Oppgaven blir utført våren 2012 av Ruben Furali, Henrik Berg og Ronald Sjø.

Denne kontrakten har til hensikt å ivareta partene sine rettigheter i forbindelse med intervjuet. Dette gjelder særlig personvern og etiske forhold.

Frivillig deltakelse

Intervjuet er helt frivillig, og intervjuobjektet kan trekke seg når som helst. Intervjuobjektet kan fritt velge å ikke svare på et eller flere spørsmål, og kan når som helst trekke tilbake informasjon under intervjuet. Intervjuobjektet må være klar over om han/hun taler for seg selv, eller sin bedrift.

Publisering

Før publiseringen vil intervjuobjektet få materialet tilsendt på e-post.

Det gis altså mulighet til å se over det han/hun har sagt, og komme med eventuelle tilbakemeldinger på dette.

I e-posten vil det bli oppgitt en svarfrist for å komme med tilbakemelding. Om intervjuobjektet har korrigeringer i forhold til det tilsendte materialet vil korrigeringene bli tatt til følge og materialet endret.

Anonymitet

Intervjuobjektet bestemmer selv om han/hun vil bli navngitt i oppgaven, og kan velge å forbli anonym.

Før intervjuet starter kommer vi til å stille intervjuobjektet et spørsmål om det er greit for han/hun at vi tar intervjuet opp på lydbånd. Det er opp til intervjuobjektet å avgjøre om dette kan gjøres eller ikke.

Samtykke

Jeg har lest og forstått informasjonen over og gir mitt samtykke til å delta i intervjuet.

- Jeg samtykker til at intervjuet blir tatt opp på bånd
- Jeg samtykker til at mitt navn blir nevnt i oppgaven
- Jeg uttaler meg på vegne av en bedrift/organisasjon
- Jeg uttaler meg som privatperson

Sted og dato

Signatur

E-post adresse:

Vedlegg VIII – Intervju Steinar Tveita

12.04.2012

Intervju med Steinar Tveita, opplæringsansvarlig ved Maritimt Opplæringskontor og tidligere styrmann. Uttaler seg her som privatperson.

S: Steinar Tveita

R: Ronald Sjø

H: Henrik Gullaksen Berg

H: Da var vi i gang

S: Ja.

R: Eh. Hva er maritimt opplæringskontor sin rolle i opplæringa av dekkskadetter?

S: Eh, vi har ikke så mye stor rolle i opplæringen av dekkskadetter. Det vi har er blant annet dette med assesorkurs. Det vil da si at de som da tar assessment på dekksoffiserane, de må kurses hos oss før de kan kvittere på at de har det som skal til for å ta et assessment på kadettene. Så ut over det så har ikke vi noe sånn veldig oppfølging av de enn det, det har vi ikke.

R: Ok. Har registrert at det finnes en veiledning til utfylling av registreringsboken.

S: Ja. Ja for det er vell mer enn sånn, det har vi gjort på grunn av at som sagt, det er flere som tar kontakt med oss om denne boken. Eh, det kunne dere egentlig ringt om til Sjøfartsdirektoratet, for det er jo egentlig de som sitter med det skikkelige svaret.

R: Mhm.

S: Ehm, men siden da flere av de som da er kadetter har jo kommet i fra fagskolen og har jo da ofte hatt en del kontakt med oss, tilknytning til oss, ofte ringer kanskje på grunn av den grunn. Og da har vi sett at på grunn av det er så stort etterspørsel etter hvordan de fyller ut kadettboken rett, så har vi laget et veiledningshefte da her i, for et, ja, hvor lenge er det siden, halvannet år siden.

R: Mhm.

S: Så det deler vi òg ut på blant annet disse kursene, men jeg ser jo det at det blir jo hele tiden endring på det, men vi prøver i alle fall så godt vi klarer å holde oss oppdaterte.

R: Jeg forstår. Eh, på hvilke områder spør henholdsvis dekkskadetter og opplæringsansvarlige om råd fra Maritimt Opplæringskontor?

S: Oppfølging til boken? Eh, det ofte dei eh, ja hva blir det da, det blir ofte hvor de skal ha signaturer, hva som skal fylles inn i de forskjellige rubrikkene, ofte i den første delen da. Eh, det de også spør om at hvem skal signere hvor. Eh, annet spørsmål er ofte, eh, ja hvem skal signere hvor og når de kan signere og sånne ting.

R: Mhm.

S: Ja, det blir litt mer, eh, så det blir litt mer på dette her med, altså den der med, dokumentere med signaturen, hvor den skal være plassert henne. Det er det som er det store problemet egentlig. Ja.

R: Ok. Eh, hvilke tilbakemeldinger får kontoret fra kadetter og opplæringsansvarlige om registreringsboken?

S: Eh, hva tenker du på tilbakemeldinger i sånn.. Ja.

R: Nei eh, vi er litt ute etter å finne, på en måte folk, altså folk vil si opplæringsansvarlige og dekkskadettens inntrykk og synspunkt av kadettboken, og jeg tenker at dere får sikkert litt forespørsler og får et slags inntrykk..

S: Jaja, hva folk synes om kadettboken?

R:.. av hvordan dette fungerer og..

S: Ja, hva de som bruker (boken) synes om kadettboken? Ja sånn ja, jeg tenkte hva de synes om oss jeg..

R: Neinei. Hehe.

S: Ja for, nei kadettboken. Tilbakemelding min frå dei er eh, det er et, alt skal dokumenteres, det er jo bra det, men det at det er voldsomt pirkete ehm, det kan være oppgavene skal for eksempel føres om det er teoretisk, praktisk, muntlig og dette her skal for eksempel være, det skal være fullt utskrevet med navn og det er sånn ting som de henger seg opp i.

Eh, ofte er det litt med dette, jeg fikk en telefon fra en som var fortvilet for det at sikkerhetsøvelsene, altså dette her som går blant annet på dette her med å sjøsette en livbåtflåte, det skal da gjøres praktisk. Eh, men det er bare det at å gjøre det praktisk så vil jo det være problem om bord på grunn av at det å sjøsette en flåte det er ganske dyrt. Eh, det og så og på en måte gjøre det for det at du eventuelt kan seile videre da, så må man ha en ny flåte om bord og det her er jo noe som ikke kan vente til du har fått en ny om bord, for å si det sånn. Så det er sånne ting som de henger seg litt opp i. Eh, så det og er at de rett og slett er veldig pirkete på forskjellige ting i boken, som egentlig ikke har så veldig mye betydning om det bør settes ut sertifikat eller ikke. For eh, ja. Så det er vell mer dette her med at det er litt sånn pirkete og litt eh, ofte så er det det at de får jo sendt inn boken ja, med dette her må endres på, og får denne tilbake igjen, der de da skriver at dette her mangler og så får de sende den inn igjen og så får de den enda en gang i retur og så eh. På kurset i fjor så vet jeg at det var en som fikk den i retur tre ganger, på grunn av at han hadde da forskjellige, hadde ikke ført det rett. Og dette er sånne ting som alt burde jo vært klarert allerede første gang slik at han hadde sluppet å fått den i retur tre ganger. For, for det at da går det veldig lang tid, eh, rederiene får ikke han mannen ut som styrmann, og kadetten ligger og venter på den faste stillingen som styrmann. Og dette er, det er sånne ting som man bør unngå.

R: Ja.

S: Med boken. Mhm.

R: Eh, har Maritimt Opplæringskontor et syn på registreringsboken eller?

S: Eh, eh, ja, syn på det. Vi har vell eh, vi har ikke noe sånn syn, direkte syn på det, men vi ser jo det at, vi jobber jo for rederiene og kadettene og så, vi er jo kanskje litt deres sympati når det blir veldig mye tull med det sånn som han der karen som fikk den tilsendt tre ganger i retur.

R: Ja.

S: Eh, og det er jo ikke, eh, ja sånne småting som vi føler kan være litt pirkete da. Nå har de kanskje et bedre svar på det hvorfor de sender det i retur og hvorfor det skal være dokumentert med praktisk øvelse der borte da hos de. Men eh, men det er jo det at vi har jo litt sympati for dem for vi er jo interessert i å få ut nye sjøfolk og det at det er jo ikke vits i at det skal ha kadettene for lenge, altså hvis de, hvis de om bord og de er kvalifiserte så må de

jo få kunne ta den stillingen, og ikke at de da oppholder en kadett plass nevneverdig lenger enn det som er nødvendig. Så vi har jo lyst til at de skal få det godkjent fortest mulig og at de eh, boken bør vell kanskje på en måte nesten være litt sånn mer at det er en formalitet at det er alt opplæring er godkjent, og at det burde vært ikke er ting som er et stort problem. Å få det godkjent. Som det kanskje kan virke som av og til nå. Hehe..

R: Ehm, det kan virke som om det finnes mye frustrasjon blant sjøfolk i forhold til utfylling og opplæring i forhold til registreringsboken. Mange seilende er av den oppfatningen at en stor andel får avslag på søknaden om sertifikat på grunn av feil eller mangelfullt utfylt registreringsbok. Hva kan Maritimt Opplæringskontor bidra med for å bedre opplæringen om bord og få ned antallet avslag frem til et eventuelt elektronisk opplæringsverktøy foreligger?

S: Mhm. Eh, ja. Vi har jo det på kurs så går vi gjennom boken. Vi har jo dette veiledningsheftet som vi snakket om som da viser hvordan det da skal fylles ut. Eh, så vi prøver hele veien å holde oss oppdaterte sånn at vi da når da kadettene og opplæringsansvarlige ringer så spør vi prøver vi å veilede på best mulige måte. Eh, det er ikke alltid vi vet svar på alt, det gjør vi jo ikke, men vi prøver i hvert fall på best mulig måte å veilede de. Eh, jeg tenker litt på hvor mye vi kan gjøre, og jeg tenker kanskje og Sjøfartsdirektoratet burde vært de som da på grunn av at de som utsteder sertifikater eh, og at det er de som kanskje bør komme på banen og kanskje da informere enda bedre mens dere går på skolen. Eh, kanskje besøke dere før dere reiser ut som kadetter. Om de gjør de, eh, ja, om de da gjør de hver sommer før ferien, det hadde kanskje vært litt greit, for det er flere av dere som da kommer til å reise ut i feriene og slik at dere får opptjent fartstid allerede som kadetter da.

R: Mhm.

S: Så kanskje det er noe, om ja, så om da vi skal gjøre det eller Sjøfartsdirektoratet det får nå de vurdere, men det er i alle fall de som utsteder sertifikatene så de burde kanskje sett på det som en mulighet ja.

R: Mhm.

S: Ja.

R: Ja. Nevnte jo da denne spørreskjemaundersøkelsen som vi har hatt ute.

S: Mhm.

R: Dette spørsmålet er litt for å, i forhold til det da. En stor andel av dekkskadettene svarte i spørreundersøkelsen at de mente deres opplæringsansvarlige var godt kjent med kadettboken, mens de opplæringsansvarlige selv mente at de ikke var så veldig godt kjent i kad, eller ikke sikker på hvordan kadettboken skal fylles ut.

S: Mhm.

R: Ehm, har du noen formening om hvorfor det er slik?

S: Mmm, nei. Det gjør jeg ikke. Hvorfor de opplæringsansvarlige er mer usikre, det er vell, de har vell en, ja. Det er kanskje, det er det at de hvis de får den i retur (boken) så kan nok det skremme enkelte da, eh, og da er de, om det er av den grunn de ser at åja, det er 25 som får boken i retur, ja da er jeg veldig usikker på om jeg i det hele tatt gjør noe rett likevel.

R: Ja.

S: Men jeg, men det er kanskje et, nå vet jeg Sjøfartsdirektoratet har lagt ut et veiledningshefte, veiledning på nettet da. Eh, nå begynner det å bli en stund siden så jeg, jeg tror det var 2009 eller 2010 de la ut den, og kanskje det er noe de burde sett på og vært enda flinkere med å lagt ut et bedre og kanskje mer utfyllende veiledningshefte også til opplæringsansvarlige.

H: Eeéh, jeg vet ikke om du kunne fortalt veldig kort om hva et assessorkurs går ut på da., og hvorfor det ikke er sånt kurs, eller et lignende kurs for opplæringsansvarlige, som kanskje burde hatt det..

S: Det er for opplæringsansvarlige om bord

H: Ok.

S: Ja, for de som er opplæringsansvarlige, de kan, eh, en opplæringsansvarlig, det er en styrmann om bord da, men så er det det at for at den skal, for at man da skal kunne skrive, være kvalifisert til assessment, eller være sensor i boken der, så må man ha dette her kurset som vi har. Eh, for det kurset som da går vi litegranne gjennom hvordan man da skal gjøre

en vurdering av lærlingen da i henhold til hvordan man da legger opp løpet til en kadett. En kadett skal være der i 12 måneder og da bør man begynne, ja kanskje begynne sånn og ja, se litt på hva kriterier vi skal ha for å få en signatur i boken der. Altså godkjent. Eh, så det vi har en, de som er opplæringsansvarlige kan/har og ofte assesspapirene ja.

H: Ja.

S: Det har de.

H: Men er det ikke sånn at man skal ha, at opplæringsansvarlige og assessor skal være to forskjellige personer?

S: Jo, det er det. Det som hadde vært veldig enkelt var viss alle hadde hatt det kurset, for eksempel.

H: Ja.

S: Så vi kjører jo en 56 kurs vi i året, med ca 25 på hvert, så vi utdanner jo en, det er en god del som får assessmentpapirene hos oss. Men så klart, har jo hele tiden en utskiftning av offiserer om bord. Så vi klarer ikke å følge opp hele veien. Men, men det som er at de som er opplæringsansvarlig kan være opplæringsansvarlige, de som og har assessment kan og være opplæringsansvarlige da. Men det er bare at de som skal endelig signere i boken som sensorer må ha dette kurset.

H: Mhm.

S: Ja. Så, ja. Var det godt nok forklart? Hehe..

H: Ja.

R: Dette assessorkurset, bare helt kjapt..

S: Mhm.

R: ..det er vell to dager..

S: Det er to dagers kurs der vi da går i gjennom litegranne alt i fra, ja, vår oppfølging, vi går litegranne om lærlinger siden vi har med lærlinger å gjøre. Men også, hva var det, at utfyllingen av den boken ja, hvordan gjennomføre et assessment, eh, litt sånn pedagogikk og

forskjellig inn i det bildet her. Så det er litt sånne ting. Så har vi gruppeoppgaver, for eksempel som viser hvordan de kan ta en evaluering av en kadett, for eksempel.

Så det er, ja, det er sånn det er. Ja.

R: Ok. Hvilke erfaringer har en gjort seg med OLKWEB?

S: Eh, ja, O L K WEB, det er et nytt system som er laget for lærlingene, det vil si at vi har på en måte lagt kadettboken over på nettet. Vår mening var jo med at vi skulle få en enda bedre oppfølging av lærlingene, dette er kun for lærlinger da. Eh, og det var for at vi skulle få en enda bedre oppfølging av lærlingene. Vi hele veien så hvordan de lå an, på grunn av at det eh, krav fra fylket, som da, om at den, at lærlingene de hele tiden får den oppfølgingen de skal ha. At vi har en bedre oppfølging, og det vil vi da ha på denne her, viss alle er inne på OLKWEB og loggfører hva de har vært gjennom. Så klart, det er jo helt nytt, og nye ting tar alltid litt tid å komme gjennom, eller komme inn på, eh, sånn at når vi da begynte nå i sommer, så ser jeg det er ting vi må endre på, det er ting vi må få forbedre oss på. Men jeg håper at dette her skal fungere når det er kommet skikkelig i gang. Så vi må nok vente i alle fall til neste år før det er skikkelig oppe å går. Jeg tror nok da at når vi får det til å fungerer sånn som vi vil ha det så skal dette være bra. Og fordelene er at lærlinger som er ute på båt dokumenterer hva de har vært gjennom, eh, og at vi som er på kontoret kan se på det og at de på rederikontoret og kan se på det. At kontaktpersonen i rederiet ser hele veien hvordan lærlingen ligger an.

Og det vil vi at de legger inn både halvårsrapporter og alle oppgavene de da har gjort. Sånn at de oppgavene som ligger innpå her, de skal da dokumenteres innpå dette O L K WEB systemet.

R: Du sier at dette ble utviklet som et svar på krav fra fylket om bedre...

S: Eh nei, nei det er ikke krav fra dem, men det er noe som har vært med på utviklingen. Dette er noe innforbi bygg og anlegg begynte med for de vil da dokumentere hva lærlingen går i gjennom og jeg vet det at når de begynner med dette så vil jo vi være med i utviklingen på det og jeg ser også det at hvis det fungerer med at lærlingene går inn på dette og dokumenterer alt de går igjennom så vil vi få mer tilbake melding hva har de gått igjennom, og se hva som mangler for eksempel på de forskjellige typer fartøy, ja så det er at vi får en bedre oversikt over hvor lærlingen ligger. Om det er krav fra fylket det kan det ikke være, men

de setter jo krav at vi skal gi en god nok opplæring og det er der vi har lyst å være frempå, og vi ser hele veien hvordan vi kan... hvordan det ligger an med lærlingen, fordi at hvis en lærling henger veldig langt etter vil vi kunne tidligere sett i gang en prosess med eventuelt flytte til ny båt, skifte rederi, skipstype også videre, og prøve å ha enda tetter oppfølging av dem. Det er altså det det går ut på.

R: Eh ja, Maritimt Opplæringskontor skal led arbeidet med å utvikle et elektronisk opplæringsverktøy for dekkskadetter. Kan du si noe om hvordan dette skal gjøres, tidsrammen rundt og hva man ønsker skal bli slutt resultatet? Altså hvordan skal dette gjøres, tidsramme altså når er det ferdig tror man, og hva ønsker man skal bli produktet av dette.

S: Ja, det jo sånne ting som etter dette O L K WEB så så vi at det også måtte kunne gjøres på kadettene og. Og da blir det rett og slett det at du putter boken her inn i et elektronisk system eller i et nettbasert sånn at du da, når dere reiser ut som kadetter så går dere inn på denne loggen, om en gang i uken eller en gang til dagen eller noe slikt, og dokumenterer hva dere har vært i gjennom og får på en måte en kvittering på dette her og signert at her har det blitt godkjent opplæring. Når alt er gjennomført, og dere har nok fartstid så vil vi forhåpentligvis kunne sende den boken elektronisk til sjøfartsdirektoratet, der de da ser at denne er godkjent, istedenfor at dere må sende denne her boken i posten. Dette her er jo da noe på... vi har ikke kommet noe særlig vei vi uten om at vi har denne ideen da, for det er jo kostnaden med rundt og forskjellig som vi ser på, men vi ser jo på dette som en mulighet også kunne gjøre den elektronisk. Så at det da skal bli litt av...

R: Ja, eh hvilke aktører er det som skal være med å utvikle dette.

S: Eh, ja det var akkurat det ja. Det har vi ikke planlagt noe, men vi må jo se hvem som da vil være med og på en måte se på hvem som er med på rekrutteringen. Sjøfartsdirektoratet er vel kanskje et av dem som da kanskje bør være med. Norges Rederiforbund eksempelvis, ja andre ting som er med å fronte rekrutteringen inn forbi den maritime næringen.

R: Fortsetter litt på den. Kan det tenkes at et elektronisk opplæringsverktøy kan utvikles slik at det stiller høyere krav til kadetten enn det som er påkrevd i følge STCW?

S: Eh nei, det er vel ikke krav... vi må jo holdes oss inn forbi de kravene som STCW forlanger og det er jo den boken det da (viser til kadettboken). De kravene som STCW stiller er jo egentlig de kraven vi også må følge. Så vi kommer ikke til å sette høyere krave enn det, det

kan vi nok ikke, eller kan ja... vi kan nok ikke sett noe høyere krav, men vi kan i hvert fall ikke sette noe lavere krav. Vi kan ikke hoppe over noen punkter for de vi mener det ikke passer inn, det går ikke. Så vi må følge de kravene som da STCW setter og det er jo de også Sjøfartsdirektoratet også følger, de internasjonale reglene.

R: Det man tenkte på der var egentlig at, kraven som IMO har fastsatt står jo i STCW, også har IMO laget en registreringsbok, også har ISF International Shipping Federation laget en engelskspråklig registreringsbok som vi har forstått er mest brukt på engelskspråklige fartøy da. Og den norske boken er vel nesten en oversettelse av den.

S: Ja det er den.

R: Det vi tenkte på var vel om det kan tenkes med et slikt elektronisk opplæringsverktøy for norske sjøfolk da, at en på en måte hadde gått direkte til STCW og sett om man kunne dekket kraven på en annen måte eventuelt bedre måte for å være konkurransedyktige da hvis du forstår hva jeg mener.

S: Ja, for altså kadettene går jo gjennom en opplæring om bord da, eh ja... sette kraven... jo så klart at jeg tro nok det at de norske kadettene som er om bord på norske båter de for nok en kjempe god opplæring om bord, det er jeg helt overbevist om, eh... å om den e bedre enn de andre har vet jo ikke jeg sånn sett, men jeg tror ikke det er dårligere, det vil jeg ikke tro da for vi har en flåte som er veldig moderne og det er jo veldig mye nytt utstyr så jeg tror kadetten får god opplæring. Om de da kan bli enda bedre med å få en enda mer, ...du tenker da på en mer detaljert kanskje bok du da, eller at det kommer nye punkter da tenker du på?

R: Nei, jeg tenkte kanskje at det var mulighet for å utvikle et verktøy som var kanskje litt pedagogisk bedre da, eller på en annen måte, som gikk direkte til STCW kraven for de er jo litt generelle da sant!? Jeg antar det finnes flere måter de kan dekkes på, om det var på en måte et alternativ å gå direkte til STCW istedenfor å gå via ISF sin engelskspråklige kadettbok, og det var egentlig det jeg mente.

S: Ja, at man kutter ut hele kadettboken da, er det det du tenker på? Eller eksempelvis?

R: Eksempelvis.

H: Begynner på scratch fra regelverket.

S: Å ser på alternative måter å dokumentere opplæring på eller? Ja. Det er en god tanke det altså å kunne se... Det er i vertfall nytenkende det og det er positivt det. Det synes i vertfall jeg det er. Det er kanskje noe dere bør diskutere med sjøfartsdirektoratet da, det er jo de som har vært med på å utstede den boken der og kanskje de bør se på det. Det er jo de som ser på endringer i fra STCW, for sjøfarten er jo i en endring så om det er ting som skal bli inn i den boken eller ting som skal ut må jo da sjøfartsdirektoratet med å vurdere. Så det er jo et godt spørsmål, jeg vet ikke om jeg kan svare dere godt på det for jeg tror du kanskje kan stille det til sjøfartsdirektoratet, at de kan få den utfordringen der. Men det var et godt spørsmål, det var det. Jeg har ikke så veldig godt svar på akkurat det, det har jeg ikke, men jeg synes det var en bra tanke å kunne se på alternative løsninger får å dokumentere kadettiden da, og få den god nok.

R: Det var for øvrig Øyvind Bårdsen som nevnte litt om dette at man kom til å formulere oppgavene som spørsmål istedenfor at det var en tekst i en oppgave som man skal signere for utført. Det er litt i den retning vi tenker.

S: Ja, for det er jo det vi gjør på lærlinger nå, så de spørsmål som ligger innpå der de..., før så var det på en måte bare opplæringsansvarlig bare huket av at den oppgaven er utført, den er grei. Men nå er det jo slik at vi vil at lærlingene skal innpå å skrive hva det har gjort for noe, hva er det spørsmålet innebærer osv. Da får du mer dokumentasjon på hva du har gjort for noe, og at det ikke blir en sånn at det er punkter du huker av.

R: Så forstod vi det sånn at siden dette blir nettbasert vil for eksempel Maritimt Opplæringskontor kunne gå inn å sjekke besvarelsen og gi tilbakemeldinger, og at de tar mer aktiv del i opplæringen da.

S: Ja om det er vi som skal ta den vurderingen kan jo diskuteres da, men det er i hvert fall sånn vi gjør på lærlinger nå ja, eller det er sånn vi vil ha det når det er opp å går, vi ser vi har hatt litt startproblemer men det er det som er tanken vår at da kan gå innpå og heller se hva det er for noe. Er det ja og nei spørsmål så ligger innpå hos lærlingene vil jo vi kunne gå innpå å ta kontakt med dem og si at dette er ikke et ja og nei spørsmål, du må gå innpå å dokumentere, og legge inn mer utfyllende svar. Det som og jeg ser på er jo det at, nå har vi 400 lærlinger det kan bli veldig mye da, det vi og ser på nå er jo det at kontaktpersonen i rederiet kan gå innpå. Det vi også ser på er jo at vi vil kanskje ha opplæringsansvarlig til å gå innpå å se på besvarelsen og eventuelt si at dette her er alt for tynt her må du legge inn

mer informasjon. For med 400 lærlinger og 4 på kontoret så blir det veldig mye arbeid for oss, men per dags dato så er vi inn å tar stikkprøver og ser på hvordan dette her ligger an og ser jo det at enkelte lærlinger er veldig lite innpå og det er mer dem vi pusher da på kan du si. Så det er jo en mulighet å se på at ting blir mer dokumentert. En annen ting som og er et problem hos oss er jo det at det er nettbasert. Det og prøver vi å se på om vi kan få en slags offline versjon, slik at man ikke må ha nett. En ting er jo at de fleste båter har jo nett i dag, men det er et veldig dårlig nett, sånn at den internett der har hjemme er nok adskillig bedre enn den som er om bord. Så det er og noe som vi ser på da.

Vedlegg IX – Intervju Dekkskadett

17.04.2012

Intervju med en dekkskadett fra et av offshore rederiene vi sendte ut spørreundersøkelsen til.

Kadetten ønsker å være anonym og uttaler seg som privatperson.

D: Dekkskadett

R: Ronald Sjø

H: Henrik Gullaksen Berg

R: Hva synes du om opplæringsprogrammet om bord?

D: Jo, jeg synes, eeee, jeg regner med at det er litt forskjellig fra båt til båt, men kan få hver med på, kan han får, får gjøre. Men der som jeg har vært så har jeg vært fornøyd med det, holdt jeg på å si. Det har vært, har fått vært med på alt og, oooooo ja gradvis. Litt lite til å begynne men mer og mer etter hvert, som en viser at han har forståelse då. Så, så vist en vise at han vil og kan så får han være med på det meste som regel, føler jeg da. Hvis ikke han havner med sånne som skal gjøre alt selv. Selvsagt, det er det jo noen av også. Sååå jeg har vært veldig fornøyd med måten det er blitt gjort på, eee, nå har en kadettboken som en fyller inn i ååå, etter hver som en gjør diverse oppgaver eee, så er det mye annet utenom det som står der også, eee, i den boken. Det er det, så jeg var fornøyd med det som er blitt eee, sånn så jeg er blitt lært opp, holdt jeg på å si. Det viktigste er at en viser interesse selv, får då kommer alt letter og er en ikke interessert i det blir det kjedelig, kjedelig.

H: Vil du si det sånn at, når du kommer om bord første gangen at de hadde et ferdig opplegg for deg at dette skal du igjennom på den tiden, eller var det litt mer som ta det som det kommer?

D: eee, det var litt mer som ta det som det kommer ja, eee, det var ikke slik at ting lå klart når du kom, det var det var, ting ble tatt etter hvert å jeg føle jo sånn at jeg hadde ansvaret for at det ble gjort selv då. Eee, men jeg synes ikke det er så urimelig for me er jo ganske voksne blitt å, å såpass ansvar klarer vel de fleste å ta. Så jeg synes egentlig det var greit å så, det var jo jeg som egentlig som måtte komme med oppgavene, det var jeg som måtte vite når den oppgaven skulle signeres ut og sånt at det, at en, at en følget med på det selv då. Eeee også

ble jeg spurt om å bli med på diverse ting, og spurte selv om det var noe jeg hadde lyst å hver med på eller.. Så det var ja, det var eget initiativ da mesteparten føler jeg egentlig. Eee ikke et opplegg sånn sett, men en fikk jo hver med på det som var og hver med på så, så nei men noe opplegg var det ikke nei.

R: Hva forventer du av din opplæringsansvarlige?

D: Eeee, jeg forventer at de lærer meg og viser meg så lenge jeg viser selv at jeg har lyst til å lære noe, for vist ikke jeg gjør det kan jeg ikke forvente noe fra andre. Men så lenge, så lenge jeg viser selv at jeg vil lære, så forventer jeg at de følger meg opp og lærer meg det som de kan lære meg, for det er ikke alt de, det er jo mange forskjellige typer båter så det er jo ikke alt, det er jo ikke alt folk kan holdt jeg på å si aller veier, så det varierer jo. Men så lenge jeg vil så må de, så forventer jeg at de stiller opp og hjelper til og tar en.. Nå er det jo kadettboken så er, så er opplæringsprogrammet egentlig å jeg forventer at de tar den boken seriøst da og at de har sett seg sånn noe lunde inn i hvordan den skal føres og, og ja. Hva annet! Eeeee.. forventer og bli tatt med på ting som er viktig for fremtiden holdt jeg på å si, viktig å kunne. Ellers kommer jeg ikke på så mye spesielt, sånn angående det.

R: En stor andel av kadettene svarte i spørreskjemaundersøkelsen, det var jo den vi snakket om så har vært ute.

D: Ja

R: At deres opplæringsansvarlige var godt kjent med kadettboken, mens de opplæringsansvarlige selv meinte at de ikke var så godt kjent, at de var usikre. Hva tror du er grunnen til det?

D: Jeg tror grunnen til det at det, at det, en høre om folk som stryker og det hører jo de også, de som er om bord opplæringsansvarlige og så er det den ene grunnen etter den andre då sant, og da er de usikre og heller aldri sikkert fått en innføring i hvordan det skal gjøres å på de forskjellige tingene. Selv om boken har vært like i mange år, så er det ikke alle som har vært gjennom den. I hvert fall de som er den litt eldre generasjonen, så har de ikke vært borti den boken der. Eeee men, som regel er de kjent med, så er de kjent med ann, men de er fortsatt usikker på.. ja , både kadettene føler jeg og opplæringsansvarlige kan være usikker

på ting men, jeg mener jo også at det er veldig viktig, jeg har ringt flere ganger til Sjøfartsdirektoratet og spurt om ting som jeg lurer på då, hvis det har vært noe. Mene, mene jeg har følt at de har vært godt kjent med i hvert fall, så til sammen har nå vi klart å få det til på en måte, om det er rett eller ikke vett ikke jeg enda. Så det,, jeg tror det er det så er grunnen da at det, at det, at det er for lite for lite opplæring på det. Det eee, altså jeg meiner at dette her burde gjerne blitt gjort på en annen måte og lagt inn i en database gjerne, på en måte at du la inn hele veien etter hver som du var kadett og at du aldri skal kunne stryke på dette. Den boken skulle ikke være avgjørende om du fikk sertifikat eller ikke, om du har skrevet feil på et kursbevis eller slike ting det er, det meiner jeg er ikke god nok grunn til å stryke. Stryka og få søknad tilbake da, meiner jeg. Så jeg mener alle som har fylt inn og lagt rett inn i databasen de skulle fått sertifikat, men det er jo det jeg tenker da.

H: Du sier at du har tatt kontakt med Sjøfartsdirektoratet enkelte ganger...

D: Ja

H: Føler du at du har fått et godt svar da?

D: Ja jeg har egentlig fått et godt svar på det jeg har lurt på, selv om det, ee ja, du har disse grå feltene, eee grå feltene i kadettboken, noen er jo oppgaver som skal signeres og andre er slike som du signerer selv. Men mye av det utstyret som er om bord, eller det som står i den boken det er ikke å finne om bord på båter i dag. Og da spurte jeg om, om jeg kunne signere, da kan en ikke signere på mer enn at en har fått informasjon om det av en,, og du kan ikke sei at du behersker det og ikke si at du har prøvd det, så det har jeg spurt de om og har fått svar om at du slipper og fylle inn, selv om det egentlig står at alt skal fylles inn og da håper jo jeg at det, det jeg ikke får retur på grunn av det då. Så jeg føler jeg har fått svar på det meste,, ja jeg har det selv om det kanskje ikke alltid har vært, jo da det har vært greit nok, det har det. Men det er ikke alltid de forstår problemstillingen slik du legger den fram, på en måte. Men det kommer seg til slutt når du får forklart hva du mener.

R: Ja,, hvordan er det og forholde seg til opplæringsboken i opplæringssammenheng?

D: Jo, det e jo, altså det er jo... det er jo en ting som du må igjennom selv om ikke alt,, selv om ikke alt, altså masse av det som står i kadettboken det kan du jo allerede når du begynner

som kadett, så mye kan du jo egentlig fylle ut egentlig i løpet av... en lærer kan jo skrive som opplæringsansvarelig også, eee,, kan han ikke det.. ååå eg tror faktisk en lærer kan skriva,,, skriva.. nei hvordan er det....eeee... nei jeg er litt usikker men du kan i hvert fall skrive under på mange av de punktene selv,,, før du begynner som kadett, får de som er uten dato holdt jeg på å si, de som du bare fyller inn selv, de kan du skrive under, de kan du skrive på,,, etter hvert som du lærer det på skolen også for det er jo et selvstudium. Jeg synes jeg husker at de anbefalte å kjøpe den boken når vi begynte på skolen, eee slik at en kan ta litt små ting etter hvert, slik at ting som en lærer, slik at når at en ikke skriver dato så, så har jo det ingen betydning at du gjør det når du er kadett eller gjør det før holdt jeg på å si. Så da får du i hvert fall begynt litt den. Jeg meiner det er lov å gjøre det slik. Sååå... ja. Hva mer var det du spurte om i det spørsmålet.

R: Nei hvordan er det å forholde seg til kadettboken i opplæringsammenheng?

D: Men jo da det er en grei, det er en grei bok å ha og bruke selv om en ikke, en har jo ikke den fremme i 24 timer i døgnet, en tar den frem, tar den fram av og til åå vet noe lunde hva oppgavene går i, så skrive under etter hvert når en har,,, når en har gjort de oppgavene da holdt jeg på å si. Så det er jo en grei bok, det er bare det å huske på den hele tiden ikke glemme den. Det at en må ha litt fokus på den, for det er en del arbeid med den, åå,, ja det er greit å begynne tidelig og ikke vente til slutten av turen, ee,, vente til slutten av turen før en drar den frem, får da blir det mye styr, så det er greit og ta ting etter hvert hele veien. Så ta den frem første dagen. Så jo da det er en grei bok det, det er å forholde seg til den.

R: ja ok, så å si alle har svart i spørreskjemaundersøkelsen vår at kadettboken er utdatert men de aller fleste har sakt at den allikevel gir en vis kontinuitet arbeids sammenheng for opplæring om bord. Dersom dagens opplæring med kadettbok skal forsette bør det gjøres forbedringer i så fall, hva bør endres?

D: det er vanskelig å akkurat å si, for noe av det stemmer jo, men for,,eee, den klassen jeg gjekk i då,, ja 80 prosent begynte på offshore båter å den boken er ikke laget for offshore båter,, ååå, noe av det selv sakt kan du gjøre der men mye av det ,,,, ja du får jo forklart deg ååå sakt hva du kan og allikevel, selv om du ikke kan gjøre det i praktisk. Og lukker og slikt, ja du har jo lukker om bord på en offshore båt også men det er jo ikke slike lukker dem tenker på. De tenker jo mer på slike store lukker som man kjører av og slikt, men du har jo lukker så

du får jo, du får jo brukt det til noe. Slik jeg husket det var jo noen ting jeg,,, dekca og Loran c og omega og ja det er slike ting som du ikke.. slike ting som ikke,jaja eee, jeg skal ikke si at det ikke er om bord på båter men det har i hvert fall ikke vært om bord i noen av de båtene jeg har vært om bord på. Så, ja på en måte er den utdatert, men på en annen måte er den,, eee, den er ikke så utdatert at det, eee for jeg vett liksom ikke, for det er så mange forskjellige type båter så jeg vett liksom ikke hva,, hva... noe kunne jo en lagt til,, men da finner du kanskje ikke det igjen på en annen båt igjen,, det at... jeg vett ikke hvordan det er andre plasser men her i Haugesund virker til slik at mange får offshore båter, i hvert fall de som gjekk på fagskolen, ja fagskolen der nede. Det er gjerne en del ting som en skulle endret sånn sett men,, jeg meiner.. mange av spørsmålene og oppgavene er brukenes enda da meiner jeg. Eee ja de er det. Det skulle vært en del nye ting i den angående ja... så du får jo.. ja ting. Jeg meiner jo slik som, slik som stjerne navigasjon og slik står det jo litt om i den boken der, det er jo ikke påbudt og ha sekstant om bord båtene ,,, ikke i de båtene jeg har vært om bord i. men jeg har prøvd det allikevel da får jeg hadde flaks og var om bord men en som var interessert i det ååå, de hadde sekstant om bord, men det er jo ikke krav om å ha det om bord, å da blir det litt vanskelig... men det er fortsatt en del av pensum på skolen og da må de vel ha det i den boken sikkert, det er derfor de ikke har tatt det vekk. Jeg kommer ikke på noe annet med en gang,,, med en gang hva så burde være forandret. Men det er en grei bok men noe er selv sakt utdataet å, men ikke alt. Men ja,,, jeg meiner det burde være mer,,, ja,, det er jo ganske mye oppgaver og det er fort gjort og skrive feil på oppgavene,, å slike fille ting som gjør at folk får dem tilbake igjen. Jeg meiner det burde gjøres på en lettere måte då, for nå går jo mye på data så dette her også kunne jo gått på data,,, at en la det inn sånn etter hvert. Eee, Jeg kommer ikke på mer sånn akkurat.

R: Nei men neste spørsmål passer fint det. Det er i disse dager snakk om å utarbeide et elektronisk opplæringsverktøy. Dette skal være nettbasert og inneholde alle relevante oppslagsverk, slik som regelverk og så videre alt en trenger da. Dekkskadetten skal besvare spørsmål utfyllende istedenfor å signere som i kadettboken. For eksempel Maritim Opplæringskontor skal kunne gå inn og se på besvarelsen til kadettene og kunne kommentere disse. Man håper at å besvare spørsmål skal øke læringsutbytte. Med denne løsningen vil man gå bort fra at kadetten må samle inn underskrifter. Sjøfartsdirektoratet vil også kunne gå inn og se på fremgangen til kadetten og kommentere denne. På denne måten ønsker mann at opplæringsprogrammet blir korrekt utført og at flere kadetter skal få utstedt sertifikat ved første søknader. Litt mye informasjon kanskje..

D: neida jeg hører hva det går i

R: ja, så da er jo spørsmålet hva tenker du om å erstatte dagens opplæringsprogram,, kadettboken da, med et elektronisk program i forhold til det jeg sa innledningsvis?

D: det meiner jo jeg er en god ide da, så lenge det ikke blir,, så lenge det ikke blir ikke slik at du må sitte og svare, altså vi har,.. de som har gått på høyskole har gått på skole i tre år og lært alt i teori og vi har lært alt i teori de som har gått på fagskolen og så lenge dette ikke blir sånt at en må sitte og skrive og skrive og skrive slik at det blir enormt mye arbeid med det, mener jeg det er et godt verktøy. De båtene du er på lærer du det som er relevant for båten, så lenge du har noen som tar litt ansvar så gjør du det. Å , men jeg mener jo det er en god ide så lenge det ikke, at det ikke blir slik at slitt og holde på med at det, at det blir en masse arbeid. Så mener jeg at det bør være slik at, slik at ja.. du har slike delmål med oppgaven og dette blir godkjent etter hvert, for eksempel at du har en innleveringsfrist, og så, eee dette blir jo veldig mye arbeid for Sjøfartsdirektoratet vist de skal inn og godkjenne alle saker og spørsmål, og slike ting men, jeg tro det hadde vært en kjempe.. det er jo det som hadde vært løsningen da meiner jeg, at en måte fått godkjent får å kunne begynne på neste hele veien, eee ja. Men at det ikke var så voldsomt arbeid åå, at det ble delt i tre gjerne på det året du hadde tre... jo flere jo bedre får da er det lettere og rette opp i vist det er noe gale, men at en.. sånn små innleveringer slik en leverte fra seg også fikk en tilbakemelding på om det var godt nok eller ikke, og vist det var godt nok var det nok og slapp og bli vurdert en gang til holdt jeg på å si. De hadde jo spart seg for arbeid der igjen også da, at det ikke hadde blitt så mye å gå igjennom på slutten. Selv om.. selv om de har sikkert ikke så mye arbeid med å gå igjennom akkurat den kadettboken med de underskriftene, får de underskriftene er jo bare der de. Så det bli jo mye mer arbeid for de sånn sett, men jeg mener jo det er en god ide, og erstatte det med noe slikt. Jeg tror det hadde fungert også men, men det hadde nok blitt mer arbeid for dem som skulle rette det, og se over det,, det hadde det. Så det mener jeg er en god ide og erstatte den, men en måtte blitt gjort på en enkel måte og som sakt at ingen skal kunne stryke på det, vist de har fått godkjent så er det godkjent, og da er det bare og levere fra seg det en har på slutten og så få sertifikat innen rimelighetens tid holdt jeg på å si. Det mener jeg er en god ide, men jeg vett ikke hvor langt dette er komt jeg da,, er det slik at Sjøfartsdirektoratet er med på det litt også eller.

R: ja der er helt i planleggingsfasen

D: ja helt i planleggingsfasen ja

H: de holder på å samle inn midler nå og få til en prototype i hvert fall

D: Ja ok. Nei jeg tror det vil virke jeg vist de får det til på en måte. Jeg tror det vil komme også jeg etter hvert, i hvert fall nå.. jeg vett ikke det virker som folk og studenter tar det mer opp nå enn tideligere det var ikke så mye.. det har vært mye mer snakk om den boken i det siste flere plasser .. jeg hørt folk som nevner den.

H: ja det har litt i forhold til at den nye STCW- konvensjonen som kom nå, Manilla tilegget, da håpet folk at det skulle komme noe skikkelig endringer slik at det ble en endring i opplæringen også. Men så var de endringene så små at det ikke var noe vits i å oppdatere noe i boken, derfor liksom det er blitt et tema nå da

D: neida det skjønner jeg godt da, for det bør gjøres på en enklere måte, å jeg mener det er den eneste måten, ja det er jo den eneste og enkleste måten en kunne gjort det på og hatt det på en database, så en har tilgang til det da, da har en tilgang til det alle veier og kan faktisk holde på med det når man er hjemme også for,, det er jo ikke alltid en får tid til å, det er ikke alltid en får tid til alt sånt,, teoretiske oppgaver skulle det ikke vært noe problem og svar på hjemme, vist en ikke fikk tid når en var ute. En kan ikke sitte hjemme og signere en registreringsbok,, det du kan signere selv kan du, men ikke oppgaver og slikt,,, og mange båter er det jo travelt da, det er jo.. det ville jo gjort det lettere for alle da, det tror jeg. Så jeg tror det er en god ide.

R: ja. Dersom det blir utviklet og innført et nytt elektronisk opplæringsverktøy, hva mener du er de viktigste punktene for forbedring i forhold til dagens system?

D: Eeee, at vist, vist det der skal kom, så mener jeg at det bør være,, ja,, bør være en forbedring mener jeg at de opplæringsansvarlige sko,, ikke så viktig med assessorene, men i hvert fall de opplæringsansvarlige at de vett hvor de skal følge dette opp og,, selv om det er jo kadettens ansvar å gjøre dette selv. Men han bør i hvert fall kunne svare på enkle spørsmål, vist det er ett eller annet, for det er ikke alltid lett i oppstartsfasen når du er kadett, for det er mye inntrykk og det er mye, mye nytt og sette seg inn i og ting kan lett bli glemt og den kadettboken kan lett bli glemt og at en er lei når dagen er over og at en ikke får tid. Nei

så jeg mener det som er viktigst da er at de som skal skrive under og dem som skal, de som vett kossen de skal gjøre det, og vett.. vett jo ikke hvordan det hadde blitt med den databasen, om det blir noe signering eller godkjenning av opplæringsansvarlige eller assessor, men det vil det sikkert bli da. Hva andre forbedringer, eee, jeg mener at en bør ta vekk,, ja,, jeg vett ikke hvilket utstyr de har på andre båter, eller eldre båter har de nok kanskje utstyret men loran c er vel ikke i bruk lengre i hvert fall ikke på norsk, ee jeg vett ikke om det er i bruk noen plass. Nei det tror jeg ikke. Så da mener jeg at det ikke er vits å ha det om bord heller da, for da er det ingen som bruker det, sånne,, de mest gammeldags tingene bør tas vekk sånne ting som aldri er i bruk. Kanskje skrive litt om på noen spørsmål, slik at det blir litt mer generelt ikke bare for,, ikke bare for,, ja eeeee jeg vett ikke,, det er ikke bare for lastebåter og oljebåter gjerne og tankbåter det er mest,, det er ikke,, det er ikke noe fokus på supply båter for eksempel og sånne kranbåter eller hva de heter, sånne multi fartøy, det er jo, men det går mye i det samme på de båtene med vedlikehold og slik... er jo mye er det samme men, men det mest gammeldags ting så i hvert fall ikke er i bruk må vekk fra den databasen i hvert fall og vekk i fra boken vist de skal forsette med den, må det vekk fra boken også. Men så lenge.. så lenge,, vist dette ikke er et problem at folk ikke.. ikke strøyk for slike ting og at en slipper og skrive en ting som en ikke har vært borti,, det er jo ikke noe stort problem det er jo ikke det, vist da boken går igjennom allikevel om du ikke har signert ut alt. Og det bør jo den gjøre da, mener jeg. Så det er vel det jeg mener bør forbedres og lage spørsmålene litt mer generelle og lage sånne konkrete mål gjerne,, og slike ting. Men det er jo ikke så avansert slik som vedlikehold systemet på en båt, og det er jo ikke så avansert på disse offshore båtene, det er jo stort sett maling og vasking det går i, og smøring og slike ting. Så det er,, det er mer avansert i den boken da enn det er på selve båtene, ee på de båtene , i hvert fall på de båtene jeg har vært på.. mer ja.. eee.. ja det er større mengde i den boken enn det du egentlig ja.. blir jo kanskje borti sånne, til dagelig er du ikke ja... det er jo stort sett ja... slik som jeg nevnte maling, vasking og smøring en holder på med i hvert fall når en går på dekk. Så jeg vett ikke helt andre ting,, nei jeg tro det at en får vekk det så.. det så ikke er relevant i dagens sjøliv egentlig.. så tror jeg det hadde komnt seg og det er ikke det at det er så mange oppgaver heller, det er akkurat passelig med oppgaver. Det er vel 120 stykk tror jeg, så du må ta.. så du må ta.. ja... 120 og du har seks turer ja det vrir jo litt da,, mmmm,, ja det er jo ikke mer en 20 oppgaver hver tur, får en som har gått fagskolen og litt mindre,, ja.. halvparten for de som har gått høyskolen. Hvis ikke de har fartstid fra før så det er jo ikke mye oppgaver det er det ikke, og mange av oppgavene tar du jo på samme dag for de er så like kanskje, ja liksom at de passer å ta med en gang, det er ikke det at det er så mye arbeid

med den boken,, men,,, det er det at det.. ja, ting er da gammeldags gjerne og ja.. jeg vett ikke om det er så mye mer og si om akkurat det.

R: hva er de viktigste faktorene i din opplæring om bord da?

D: det viktigste er at jeg får ja.. det viktigste er at jeg får være med på alt då,, eeee, at du ikke blir satt til sides og at folk ikke vil vise deg ting for da blir du fort lei og det blir kjedelig så det viktigste er at du får være med på alt. Og at de som eeee, og at du slepper og mase og at du... eee det er ikke så lett første turen og spør om ting når du ikke kjenner dem og du vett ikke hvilket svar du kommer til å få, plutselig får du en hel sikken skjefte og du skal ikke få være med på ditt og datt gjerne. Men jeg mener at det er viktig at du blir tatt med og at det,, ja innen rimelighetens grenser da at de tar deg med på,, ja selv sakt kan du ikke kjøre båt hele tiden da og helt til og begynne med. Men at du kan få være med,,, få være med på å gjøre ting under oppsyn etter hvert da. At de er interessert i at du skal.. ja det er jo alle sine interesse at kadettene får være med på mest mulig, får mest sannsynlig får de dem som styrmenn og kanskje får de som overstyrmenn og det er jo ikke noe kjekt og begynne som styrmann og ikke ha kontroll på noen ting. Så jeg synes det er viktig at vi får være med på alt som har med båten og gjøre da til en viss grad. Det er det viktigste med opplæringen mener jeg at, at en får være med på det som skjer... tror jeg.... Ikke bli tilside satt og ikke må masse selv helle tiden om å få være med på ting. Der er greit og vise initiativ men det gjør du jo så lenge du viser initiativ og viser interesse.. så synes jeg det er de som burde ta initiativet til og ee ja... det er jo ikke alt,, du tør og spør om når du er ny om bord på en båt, selv om kanskje du kunne spurt allikevel, jeg er i hvert fall slik at jeg begrenser meg når jeg ikke kjenner folk. Så det synes jeg er viktig for dem som driver med opplæring tar dem med. Ja det er egentlig det viktigste.

R: ja rederiene skal ha et godkjent opplæringsprogram, hvor stort ansvar synes du selv må ta i opplæringen?

D: eeee mye. Jeg føler det er.. altså rederiet har jo... de viser oss jo og har jo møter og samlinger før en begynner som kadett og de gir jo deg en innføring, men de stoler jo på at du, stoler på at du tar ansvar for deg selv da. Men det synes jeg egentlig er rett og rimelig også at en tar ansvar for det selv. Men.. så jeg vil si at det ligger kanskje mye på deg selv da, men vist en er interessert i og bli ferdige og få det sertifikatet gjør en det skikkelig og spør seg

frem.. flesteparten da,, tror jeg,, ordner dette selv da, så er det ikke verre en at en tar en telefon da, og ringer litt og tar en tur innom kontoret med boken og får en vurdering og det skal en gjøres i løpet av kadettiden. Det bør vel gjøres en gang eller to ganger.. etter hvert som en holder på med dette. At du har progresjon og at du ja..

R: innom rederikontorene

D: ja innom rederikontorene, ja for de har jo opplæringsansvarlige på rederikontoret, en som har ansvaret for kadetter. Så jeg mener jo det er viktig da, eee at det, det er viktig å ta initiativ selv og det er viktig å vite ting... det er ingen som hiver den kadettboken etter deg og seier du skal gjøre den ferdige, får det..stå dur der med den halve boken som mangler siste dagen då er det din egen feil egentlig mener jeg da. Og sikkert de også, de som skal lære deg opp. Får.. de skal jo se igjennom,, jeg har jo sett, eee, jeg har jo hørt kadetter som har fått beskjed om at boken ikke er god nok, så det blir jo tatt et ansvar til en viss grad og det er jo for lite ååååå, det nytter ikke å gjøre alt på slutten enkelt og greit. En må dele det opp selv da, det er ikke vere enn at en tar de 120 oppgavene delt på antall dager så vett man for mange en må gjøre hele veien. Så... men det er ditt eget ansvar,, i hvert fall slik som jeg har opplevd det å bli ferdige åå,, eee og tilegne deg den kunnskapen du vil. Så.... Men det er jo de der ute sitt ansvar også, for at de skal.. ville gi deg den opplæringen er det ditt ansvar å vise initiativ så det ligger på deg selv da egentlig, tror jeg, mener jeg.

R: ja er det noe som kunne vært bedre i din opplæring om bord?

D: eeee. Nei jeg synes egentlig ikke det, jeg har fått vært med på det som jeg har hatt lyst til å være med på, og ting har fungert bra egentlig. Jeg har fått styrt det litt selv og kommet med egne ønsker når det kommer til vakter en vil gå og slikt og slikt en har lyst til å gjøre det.. sååå nei. Jeg synes det har fungert bra, det gjør jeg. Har hatt flinke opplæringsansvarlige så har brud seg og skrevet under åå ja, som kan de forskjellige tingene, så jeg synes det har vært bra. Det synes jeg,, ja

Vedlegg X – Intervju med Jack- Arild Andersen

18.04.2012

Intervju med Jack-Arild Andersen, overingeniør ved Sjøfartsdirektoratet. Underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning. Uttaler seg her på vegne fra sin avdeling ved Sjøfartsdirektoratet.

R: Ronald Sjø

J: Jack-Arild Andersen

R: Hva er bakgrunnen for dagens opplæringsopplegg med kadettbok?

J: Nei altså bakgrunnen er jo at STCW konvensjonen gir en åpning for å kunne ha en systematisk opplæring som en erstatning, eller som et tilbud for å redusere det opprinnelige kravet om fartstid som da var 36 måneder ned til 12 måneder. Sånn at det er klart definert i konvensjonen at det skal være en systematisk opplæring. For å få en slik systematisk opplæring så må man jo ha en eller annen måte å dokumentere den på, og der igjen er den boken den opplæring i Norge som har kommet på plass. Alle land har jo den typen opplæring, det som er litt spesielt i Norge er vel at det her opplegget ikke er knyttet til utdanningsløpet som sådan men starter først når man er ferdig med skoleutdannelsen. Det her er jo noe spesielt i forhold til Norge fordi hos de aller fleste andre er det skolen sin plikt å følge kadetten eller studenten helt til de sitter med et sertifikat i hånden, i de aller flest land, mens Norge har ikke den kadettplanen inne i utdanningssystemet. Bakgrunnen for det ligger ikke hos Sjøfartsdirektoratet, vi skulle vel gjerne ha sett at det var slik som alle andre har det, men bakgrunnen ligger altså hos utdanningsmyndighetene som ikke ønsker å ha det inne i utdanningen. Det er i korte trekk slik som vi ser det.

R: Men du sier at i andre land er stort sett opplæringsprogrammet skolen sitt ansvar helt til man har sertifikat. Vil det da si at du har for eksempel et praksisår eller en praksisperiode inn i utdanning og at du kutter mellom å være på skolen og være på sjøen eller!?

J: Det har vel enkelte, men de aller fleste har vel hovedparten av kadettiden etter endt utdanning, og det ligger i det faktum at det er faktisk samme elementer som du lærer og har i utdanningen på skolen som du skal sette ut i praksis om bord, og du må jo ha grunnutdanningen. Du må ha den teoretiske utdanningen gjennomført før du kan begynne å

praktisere noe ellers blir det et litt håpløst opplegg. Men selvsagt når skolen har ansvaret for det så har de på en mye bedre måte sjansen til å si at: Okey, du kan jo reise ut, også kan vi legge inn en praksisperiode der du får prøvd det som du har lært. Så får du ta tiden din til det. Også kommer dem tilbake og fortsetter den teoretiske utdannelsen. Så det er mange muligheter for dem som praktiserer at skoleverket har ansvar. Men sånn er det jo dessverre ikke i Norge.

R: Men i andre land der skoleverket har ansvaret, fyller de også ut en registreringsbok da?

J: De har registreringsbok, de aller fleste land bruker ISF sin registreringsbok og i Norge holder vi nå på å bygge et nytt system. Vi prøver å få et litt bedre opplegg rundt det her. Opplæringskontorene har startet et prosjekt i samarbeid med Rederiforbundet. Opplæringskontorene er jo eid av rederiene og har jo startet et opplegg med å utarbeide en elektronisk kadettbok med utgangspunkt i ISF sin bok, men da en elektronisk sak som skal gi mange større muligheter enn det som dagens kadettbok gir. Både i forhold til å kunne få en god dokumentasjon på at opplæringen har funnet sted og en lignende for kontroll om når tid opplæringen har funnet sted og i forholdt til løpet i utdanningen kan du si. For vi har jo og i Norge muligheten til å starte kadettiden i skoleferier. Der er jo en del teknisk utfordringer i forhold til minimumsnivået, altså D5 nivået for dekksoffiserer og M4 nivået for maskinoffiserene må være dekket for man begynner på kadettutdanningen, men det kommer jo på det her som jeg sa at det er naturlig at man har en minimumsteoretisk kunnskap før man går ut og praktiserer det her. Det vil si det samme som at man ikke slipper legestudent til kirurgbordet på første semester, det vil være rimelig galskap å si at: nå tar du en hjerteoperasjon fordi du er legestudent. Så at vedkommende kommer til å lære ja det er en annen ting, men man kan ikke begynne å praktisere før man har lært teorien på det her. Så det er en helt sånn naturlig ting av det her, at du må ha et minimumsnivå først. Og der sliter høyskolene i Norge lite grann for de skjønner ikke hvor de skal få dokumentert at dere har fått minimumsnivået før dere kommer ut. Vi er vel ganske arrogant i den saken og sier da: Men sorry det er deres problem å dokumentere det. De får finne en løsning på det, så enkelt er det.

R: Men gjelder dette i forbindelse med fartstid under utdanningen, at man ikke har fått dokumentert det minste teoretiske grunnlag da?

J: Ja, for dere har jo ingen eksamen da som viser at dere har bestått nivået, det laveste nivået, altså D5 nivået eller M4 nivået på teoriutdanningen, deres eksamener er jo helt på enden av hele studiet så dere kan ikke vise... så vi har litt problemer med det der, i forhold til akkurat den biten der. Men vi tror jo at de vil tilpasse litt sånn, slik at ting vil komme på plass. Og den nye elektroniske kadettboken åpner nok sikkert en del muligheter, det blir jo slik at ansvaret for kadettopplæringen vil bli lagt på... for få noe utnyttelse av en elektronisk kadettbok så må du ha noen som følger det her da, og da vil det bli naturlig at opplæringskontorene står for det her da. For i dag så er det bare vi, opplæringsansvarlig om bord og i rederiet og ja kadetten selv som har kontroll på hva som skjer, men på sikt når det kommer en elektronisk kadettbok så ser vi for oss at opplæringskontorene mer kunne ta rollen til opplæringsansvarlig i rederiene og faktisk følger med: hva er det som skjer, hvordan blir det her gjennomført. Og da vil jo de godkjenne etter hvert at ting er gjennomført når boken da er ferdig utfylt og når de har godkjent den så vil jo vi mest sannsynlig sjeldent ha noen innvendinger mot det. Så det er et prosjekt vi jobber med. De har søkt oss om støtte, så det er norsk maritim kompetanse som da er en stiftelse som er opprettet av næringen og næringens handelsorganisasjon. Det er jo refusjon, altså er det nettolønnsordningen som finansierer den stiftelsen og de kan da bli brukt på kompetansebygging og utdanning. Det gjelder jo og de som har prosjektet kadettdatabasen og de har tingene her som de bygger opp som vi også tror skal bli et godt hjelpemiddel. Så det skjer ting! Sammen med at vi holder på å utvikle et nytt system, vi holder på å få laget et nytt saksbehandlingssystem som også er elektronisk basert så vi skal bort med papirene. Sammen med det her tar vi jo høyde for at den elektroniske kadettboken skal kunne gå inn som en del av det her systemet slik at det blir en mye mer grei saksbehandlingsvei underveis for å få sertifikat, som tjener både den som søker sertifikatet og de som utsteder sertifikat. For vi saksbehandlere mener den måten vi gjør det her på er utdatert for å si det sånn, og våre saksbehandlingssystemer er utdatert og metoden er gammeldags, men vi har ikke noe annet per dags dato. Det nye saksbehandlingssystemet skal vi begynne å teste på nå i juli måned og det skal tas i bruk i oktober, er forutsetningen. Vi har brukt to til tre måneder i fra vi starter med oppstartsanalysefasen, der man har gått igjennom løsningsbeskrivelser og produksjonsfasen, så nå er vi snart inne i testfasen og ting skal settes i produksjon.

R: Hvis man begynner med et slikt elektronisk opplæringsverktøy på skip da, i forhold til dekkskadetter og andre, så vil man kunne sende dokumentene og dokumentasjonen elektronisk da?

J: Altså, den kadettboken da er noe opplæringskontorene kommer til å holde på med. Vi har i utgangspunktet ikke noe ansvar for å få kadettboken på plass, det er et tilbud som ligger i regelverket. Vi har 36 måneders alternativet som er hovedalternativet, det er hovedkravet. Der er en mulighet til å redusere det til 12 måneder dersom man har en kadettbok. Det eneste vi har i forhold til den kadettboken er at vi må godkjenne den for at den skal kunne tas i bruk, og den papirutgaven vi har i dag ble jo godkjent av oss. Kommer de opp med en elektronisk utgave så skal den også være godkjent av oss. Men vi tar ikke noe utviklingsansvar alene på den, det er i egentlig oss som skal bestemme uvedkommen av hvorvidt næringen ønsker å benytte den muligheten eller ikke. Det er mange muligheter i konvensjonen som norsk sjøfart ikke har valgt å benytte av forskjellige grunner, det vil si norsk sjøfart eller politiske myndigheter. Det kan jo nevnes at ved fornyelser gir konvensjonen mulighet for å gå opp til en test, en prøve. Det forutsetter at man har testsentre og sånn her, men det ønsker ikke politikerne å finansiere, de ønsker ikke å ha noe slikt i Norge, og da må vi forholde oss til det så da er den muligheten lukket. Men mulighetene ligger der konvensjonen. Så det er vår hverdag, vi må se hva ønsker næringen, hva ønsker politikerne, og i mellom der må vi finne en løsning som er bra nok. Vi har lenge ønsket å få bygd opp slike testsentre og det ønsker jo også høyskolene da gjennom AG-sjø som da er organet i høyskolen der vi har betegnelsen som observatører i AG-sjø, de har ønsket og har sendt brev til nærings- og handelsdepartementet at de ønsker å få bygd opp et testsenter og få sertifikatprøver og på en måte få erstattet vitnemålet med utstedelse av sertifikat. Men det ønsker ikke politikerne og da står vi her. Men det er jo sånn som alle land som har, Norge er vel et av de få landene som ikke har sertifikatprøve. UK har det, Danmark har det og Tyskland har det.

R: Så istedenfor å dokumentere så og så lang fartstid de siste 5 år så kan man bare ta en test da?

J: Blant annet, men også når du skal ha et sertifikat så har du vitnemål fra skolen, så har du fartstiden, så kommer du inn, så tar du en test på en simulator. En skikkelig gjennomført test, kanskje en eller to dager, der du blir testet i alle elementer også enten pass eller no pass. Også er det bare å prøve å forbedre deg sånn at du kan passere neste gang. Pass så vil du jo få sertifikat. Det er i store trekk det de gjør i UK, det er i store trekk det de gjør i Tyskland. Andre elementer som dette her med brovakt, de bryr seg ikke så veldig mye, du skal ha så og så lang fartstid, men de bryr seg ikke med sånn som vi gjør at du skal sjekkes gjennom et skjema der kapteinen går over å ser at vedkommende kan det, det aksepterer ikke de. De sier:

kom inn her på testsenteret og vis at du kan det. Så har de en case de kjører med brovakt for eksempel der han får vise at han er skikket for bro vakt, thats it. Det ønsker vi også, men som sagt, til nå har vi ikke fått politisk gehør for det.

R: Litt videre på dette med registreringsboken, hvilke pedagogiske grunnlag ligger til grunn for registreringsboken?

J: Nei, pedagogiske grunnlag det skal jeg ikke uttale meg om for boken er i hovedsak utarbeidet av opplæringskontorene med godkjenning i fra oss og vi ser jo bare på det faglige innholdet i boken. Sjøfartsdirektoratets sin rolle er kun å på se at det faglige innholdet er dekt i all maritim utdanning, den pedagogiske biten har vi veldig lite med å gjøre. Det er litt viktig at dere ser rollefordelingen på utdanningssiden. Altså alminnelig ting rundt skolen og godkjenning av skolen som sådan som høyskole for eksempel har Sjøfartsdirektoratet ingen ting med å gjøre, det er det kunnskapsdepartementet og utdanningsdirektoratet. Vi kommer inn etter at skolen har blitt en skole, og etter at de ønsker å tilby en maritim utdanning så går vi inn å sjekker at kravene i STCW konvensjonen at de er tilfredsstillt. Men i STCW konvensjonen ligger det kun marginale krav om pedagogisk kompetanse og det er lite pedagogikk i konvensjon, det er helt klart. Det blir overlatt til de myndigheter som har kompetanse på det, så hva slags pedagogisk grunnlag som ligger til grunn i kadettboken det tror jeg ikke er rett adresse å stille til sjøfartsdirektoratet. Det er nok andre som har stått bak den.

R: Forstår jeg det rett når den norske registreringsboken, og den har jeg forstått er basert på ISF sin, vertfall faglig, også er den utarbeidet av opplæringskontorene og sertifisert av dere?

J: Ja, godkjent, akseptert, ikke sertifisert. Det er i korte trekk slik det fungerer. Og da går vi kun inn på det faglige, pedagogikk biten den ligger hos andre.

R: Kan en registreringsbok dekke alle opplæringsformål?

J: I teorien kan den jo det, men det vil bli et dokument som er ganske uhåndterlig for å si det sann. Men i teorien ja, vi har jo prøvd det en gang og langt på vei, men for å snu det på hodet kunne opplæringsboken som den fremstår i Norge i dag splittet i flere opplærings spørsmål. Så ja du hadde en opplæringsbok for hver funksjon i utdanningen, funksjon 1, funksjon 2, funksjon 3 så det kunne sikkert vært tatt med flere elementer som gjorde den mer anvendelig for opplæringsbehov i flere sammenhenger. Men vi har snakket litt om det, og i Norge har vi

jo en bok som dekker både matrosopplæringen og offisersopplæringen, og motormannopplæringen og maskinoffisersopplæringen. Og det er jo litt i mot ISF sin bok for der har de jo bok for kun offiserene og egen bok for matros eller Able Seafarer. Det er nok muligheter ja, men spørsmålet er hvor langt skal man dra det her og hvor komplisert skal det her bli. Og nå når denne elektroniske kadettboken utvikles så er det allerede utviklet en elektronisk opplæringsbok for matroser som vi egentlig ikke har noe med. Vi godkjente den, men foreløpig har ingenting med den, men vi kommer vel mer inn på banen når matroser nå skal sertifiseres, men per dags dato har vi ikke hatt noe med den å gjøre og vi vet at opplæringskontorene som har utviklet og bruker den med godt resultat. Og det er jo med bakgrunn i de erfaringene der at opplæringskontorene vil begynne å lage elektronisk bok for kadettene. Og den vil bli kun for kadetter. Så en bok kan dekke mange ting men jeg tror det er bedre at den er mer spisset mot det du egentlig skal igjennom, for deres del vil jo matrosbiten i boken ikke interessant i det hele tatt slik boken foreligger. For dere vil jo nødvendigvis ikke ha matrosutdanning. Mens for en som går fagskoleveien vil jo på videregående ta matrosutdanning, ta matrosfagbrev, og så fortsette på fagskolen å den utdanningsveien der. Så den boken vil jo følge ham helt fra han begynner på matrosutdanning og til han er dekksoffiser. Da var vel og det som var tanken når den ble laget, men det kommer til å bli splittet fra hverandre igjen slik at det blir to selvstendige.

R: Hvilke tilbakemeldinger får Sjøfartsdirektoratet på opplæringsprogrammet, og gjennom hvilke kanaler?

J: Vi får generelt tilbakemeldinger om at det er komplisert. Jeg vet ikke hvor reelt alle tilbakemeldingene er for det skal ikke så mange minutter i telefonen til før vedkommende selv ser at (telefonen ringer). Vi får jo tilbakemeldinger at det er komplisert, men det tar som regel ikke så mange minutter før vi får vedkommende til å se at ok det her var ikke så komplisert, det blir ofte mer komplisert oppe i hode til vedkommende enn det faktisk er. Å det kan litt med at jungeltelegrafen har gått og studenteten er alle rede forberedt på at det her er forferdelig vanskelig. Også begynner de på det med det utgangspunktet, og vi kjenner jo alle det at hvis du har et utgangspunkt med deg inn i et arbeidsstykke så påvirker det resultatet ganske betydelig. Så de som klarer å renske hodet for alle de skrekkeksemplene de har fått presentert, de kommer som regel greit igjennom det her da. Hvis du ser på boken som sådan og har tankene om at dere skal bli offiserer, dere skal kanskje i beste fall være hodet om bord i en båt, topphodet om bord i en båt som er et stort samfunn med masse kompliserte ting å

løse både på det ene plan og det andre plan, og i tillegg ha ansvar for store verdier så bør det ikke være så stort krav å sett at den boken bør være en enkel sak å gå igjennom. Det bør være som minimumskrav at det bur dere kunne løse for dere skal trossalt få et betydelig ansvar i jobben deres og betydelig mye mer komplekse ting å løse enn den boken. Hvis det der blir det mest komplekse dere må løse i deres karriere så ja. Jeg ser ikke grunnen, men jeg forstår jo og vi ser at praksisen har vært ulik om bord, og har kanskje tolket stykkevis ganske rigide disse tingene i fra vår side noe vi har prøvd å løse på en best mulig måte de siste årene, men da jeg kom inn her i 2007 så jeg vel det at ting ble litt vel bokstavelig tolket, og da medfører jo det at det blir folk som føler de har blitt utsatt for noen skrekker. Så fra vår side så har ikke informasjonen vært god nok når vedkommende først har presentert en bok som ikke har vært tilfredstillende, så har vår tilnærming ikke vært god nok og vedkommendes tilnærming har heller ikke vært bra nok etterpå. Du står med et avslagsbrev i hånden så tror de fleste at det her var siste ord, og det skyldes en del disse utdaterte saksbehandlingssystemene våre, for vi hadde faktisk inntil i fjor kun en mulighet og det var å avslå en søknad. Vi har ikke mulighet til å sende ut en sånn etterlysning etter dokumentasjon eller forklarings brev der vi forklarer: ok vi har fått snakket, vi har sett på den, den er sånn og sånn, men for at du skal få sertifikat må du komme med det og det, eller gjøre det og det. Alle saksbehandlingssystemene hadde kun de her to valgene, enten godkjenne det eller avslag. Og da ble det avslag, og det gjorde jo ting litt mer traumatiserende enn det trengte å være.

R: Og det var frem til i fjor?

J: Ja, frem til i fjor. I fjor klarte vi å få laget til et system, modifiserte det litt slik at vi fikk muligheten, selv om det var en litt sånn kvasiløsning, som gjorde at vi fikk muligheten til å sende ut. Men ikke fullgodt, for vi måtte gi en veldig kort frist på tilbakemelding, når saksbehandler sender ut et slik skriv så må den saksbehandleren sitte med saken på sitt kontor, hele mappen, inntil han får svar. Når hver saksbehandler behandler cirka 40 saker for dagen, og vi har avslag på 5-10 % så sier det seg selv at i løpet av en uke eller 14 dager så jækli mange saker som en saksbehandler skal holde styr i tillegg til at han skal jobbe med alle de andre sakene, pulten vil jo være full omtrent. Så for at ikke miste kontrollen var vi nødt til å sette 14 dagers frist. Og det er ikke ideelt med tanke på at det her er sjøfolk vi jobber med, og når de får brevet med etterlysninger etter dokumentasjon så er de kanskje midt ute i Atlanteren eller ligger ute i Nordsjøen og det er 28 dager til de skal hjem. Altså vi

ser at det ikke er ideelt men vi har tekniske utfordringer som har gjort det slik at vi må gjøre det sånn inntil videre. Nå blir det bedre når vi får et helt nytt system.

R: Finnes det et kvalitetssikringssystem som skal omfatte registeringsboken?

J: Nei, jeg vet ikke hvor du har tenkt det skal ligge? hos oss hos gjør det jo det vi er jo akkreditert, og inngår jo som en del av våre saksbehandlingssystemer. Men boken selv er ikke omfattet av noe kvalitetssikringssystem, men på andre siden det fartøyet som du gjør opplæringen på skal jo ha et ISM system. Og opplæringsaktiviteten om bord skal jo inngå som en del av ISM systemet på fartøyet, så boken vil jo bli omfattet av det systemet. Det fartøyet som du skal tjenestegjøre på som kadett, det skal jo ha et opplæringssystem, et ISM system, altså sikkerhetsstyringssystem som kvalitetsstyrer aktiviteten om bord, og i rederiet. Rederiet skal også ha et på rederinivå, så ja, det er kvalitetssikringssystemer som konformerer utdanningsforløpet eller tida som kadett. Ja det er vell kanskje det beste svaret jeg kan gi.

R: Ok. Vi har hatt ute en spørreskjemaundersøkelse blant dekkskadetter og opplæringsansvarlige i noen lokale offshorerederier. En stor andel av dekkskadettene i denne undersøkelsen mente at deres opplæringsansvarlige var godt kjent med RDM. De opplæringsansvarlige selv mente at de ikke var det. Har dere noen formening om hvorfor det er slik?

J: Nei, det har ikke jeg, for å si det sånn. Det overrasker meg jo, men samtidig så er det jo sånn sett de sitt ansvar å sørge for når de etablerer et opplæringsprogram, tar i bruk et opplæringsprogram, at de sørger for, det er det jo helt klare krav til i fra vår side at de som skal gjøre opplæringen om bord er kvalifisert for å gjøre jobben. Ikke bare faglig kvalifisert, i kvalifisert så ligg det mye, ikke bare faglig, men og kunnskapen og kjennskapen om opplæringsprogram, det kommer klart fram i våres krav. Så det hviler et ansvar på rederiene, et ansvar som vi dessverre per dato ikke har så store muligheter for å kontrollere annet en gjennom ISM-revisjon. Men som vi da gjennom en elektronisk kadettbok får en helt annen, for da vil opplæringskontorene avsløre viss det er sviktende kompetanse hos opplæringsansvarlige om bord.. Men jeg er litt bekymret for de at, og jeg forstår jo at kadetten, for du kommer jo om bord og du møter en offiser, du går ikke og tror at ikke offiseren kan jobben sin som han er satt til. Så du har jo følgelig stor tillit til at han har

oversikt over og har god kjennskap til boken. Så det svaret i fra studentene eller kadettene finner jeg helt naturlig. Det er vell det mest naturlige. Når man tenker på hierarkiene om bord, dere har kanskje vært en del på båt selv og kjenner hierarkiene om bord i båtene. Der er offiserene, det er noe helt annet enn på land. Om bord i en båt så er offiserene, de som er på stigen under ser betydelig mer opp til neste trinn enn det man gjør på land. Så det blir et helt annet hierarkisystem, og det er et nødvendig hierarkisystem som du er nødt til å ha for at her skal være trygt og sikkert å holde på med. Viss alle skulle få lov slik som på land, der det føles som om alle i en bedrift har lyst å være direktører. Om bord kan du ikke tillate det for du er helt avhengig av at det er en kaptein. Og at der er offiserer og at alle har sine definerte roller og alle kjenner hvilke roller hver enkelt har og at alle holder seg til de rollene.

Så ja, det overrasker meg at ikke opplæringsansvarlige selv skjønner at de må sette seg inn i dette her før de sier ja til jobben. For en jobb er noe man selv velger å si ja eller nei til.

R: Det finnes ulike oppfatninger om bord om hvordan RDM skal fylles ut. Hva gjøres for å motvirke dette?

J: Vi har jo da internettsida vår, hjemmesidene våres der vi på et tidspunkt lagde, jeg vet ikke om vi skal ta det opp og vis den, der ligger god informasjon, punkt for punkt i boka hvorledes den skal utfylles. Boka har jo også en introduksjon som jeg ofte føler at ikke blir lest, og som regel dersom jeg er så heldig å får en som skal begynne med en slik bok så sier jeg at sett deg ned og les side der til der først, det er introduksjonen. Der står veldig mye viktig om hvordan boken skal brukes. Prøv å forstå hva som står der først så blir det veldig enkelt. Og så har vi jo liggende ute på hjemmesida. Vi kan ikke vi har ikke ressurser, det ligger ikke i vårt virkeområde i drive å reise rundt og informere rederiene om hvordan boken skal brukes. Men samtidig så står jo døra vår åpen her i Haugesund for ethvert rederi som ønsker. Og vi har jo drevet seminarer, det har vi gjort. Vår følelse var jo det at vi hadde folk på seminarer og hadde heldagsseminarer her om kadettboken og hva som måtte passes på og det var jo hovedsaklig opplæringsansvarlige i rederiet som kom. Og så reiste de hjem, og så to uker etterpå så fikk vi akkurat samme spørsmålene fra samme personene som vi hadde fått før på seminar. Da så vell vi kanskje det som at ressursbruken på seminarene og på planlegging og gjennomføring var bortkastet. Men vi prøver å informere og være ute på arrangement som skolene har for å informere og vi prøver å gjøre det når vi er ute på revisjon og tilsyn på skolene og kikker på de. Så prøver vi å ha et møte med avgangsklassene i alle fall og

informere. Nå sist var vi vell oppe hos dere på HSH, ho Kjersti (jobber med kontroll og godkjenning av sertifikatsøknader) var vell oppe der og kom med informasjon. Så det er der vi prøver og vinne. Samtidig har vi et langt land og et begrenset antall personer. Det er også de samme personene skal sertifisere folk og drive informasjon. Skal vi drive å sende folk rundt omkring i landet så går det fort ned med produksjonen av saker. Spørsmålet er skal vi ha lang saksbehandlingstid eg en heftig informasjonskampanje, eller skal vi ha kort saksbehandlingstid og heller ta sak for sak. Tross alt er det jo avslag, det dreier seg om 5-10 % og vi utsteder 16000-17000 sertifikater, blir det vell, 14- 16 tusen sertifikater, noe sånt i året. Ja, 10 % er ganske mange, men likevel, det er ikke mer enn 10 % så vi skal ikke overdimensjonere dette her med avslag, alltid vil det være noen som gjør feil. Og den dagen vi kommer ned i null avslag så vel jeg som fagansvarlig bli redd. Mest sannsynlig vil det være vi som gjør jobben for dårlig. Det vil alltid være noen som gjør feil. Ja.

Men det er noe som jeg alltid stusser over som selvfølgelig ikke er så uvant for sjøen er det at folk som har gått på skole og gjennomført høgskoleutdanningen. På det tidspunktet vi gikk ut følte vi det vell som at jammen kunne vi en del ting. Så må vell selv disse toskene som sitter på Sjøfartsdirektoratet skjønne at dette her, det kan vi, vi forstår dette her. Men livet har lært meg at det var nå kanskje ikke alt jeg forstod på det tidspunktet. Det var en ting som kom veldig klart for meg etter hvert, sånn at ja, man må se det i den settingen også.

Men på nytt igjen, systemet vårt er utdatert. Og boken, slik som den foreligger i dag anser jeg som en utdatert måte å ha en systematisk opplæring på. Så vi ser jo frem, og håper, at denne elektroniske boken skal komme på plass. Og for å si det sånn, hadde det vært opp til oss hadde den vært på plass, men nå er det ikke vi som er myndighet på dette området. Det er ikke vårt myndighetsområde med opplæringssystem. Hadde det vært opp til oss hadde det også vært en del av skoleverket. Vi tror at skolen ikke er så veldig opptatt av å lære dere opp til å bli kadett, altså den rollen i forhold til kadettboken blir lite fokusert på skolen. Jeg vet ikke om de har endret seg her, men andre steder ser vi at det er lite nevnt om kadettboken og dette skyldes kanskje at lærerne selv ikke er flinke til å svare. Det kan være 40 år siden de holdt på med noe sånt.. Nei, men det er en utfordring, men på nytt igjen, med denne elektroniske boken, den vil være nærmest selvforklarende, og den vil være online med en rådgiver. Så om en ikke kan få svar på en time, så kanskje på et døgn, at nei, du må ikke gjøre sånn, du må gjøre sånn. Progresjonen i opplæringen vil være bedre, man vil få tilgang på ting som kommer inn i det naturlige løp.

R: Ca halvparten av de spurte kadettene i spørreskjemaundersøkelsen vår var helt eller delvis enig i at de visste hvor de skulle ta kontakt dersom de har spørsmål til kadettboken. Hva tror Sjøfartsdirektoratet er grunnen til at ikke alle vet hvor de skal ta kontakt, og hva kan gjøres med dette?

J: Nei, der er vi tilbake igjen til dette med at det er jo noen som startet dette opplæringsforløpet. Det er noen som produserer kandidater til kadettopplæringen. På et eller annet tidspunkt må de sørge for å få klargjort hvor dette her.. Prøver på nytt igjen.

Vi har ikke ressurser til å ha folk ute på alle våre utdannelser. Vi har jo 20 utdannelsesinstitusjoner i Norge. Det er noe særlig, spesielt for Norge også i forhold til utlandet. Viss vi sammenligner med andre land skulle vi kanskje hatt to i forhold til antall sjøfolk vi uteksaminerer. UK, som er betydelig større enn oss, de har vell 5 x befolkningstallet, de har vell 4. Vi har 20. Danmark har 3, Sverige har 3. Så, ja, vi har ikke ressurser til å være ute ved våre 20 utdanningsinstitusjoner, vi har ikke mulighet. Og da har vi heller ikke muligheten til å drive den informasjonen. Og så er spørsmålet, ligger det i vår oppgave? Vi har et tildelingsbrev fra politisk hold som forteller hva vi skal drive på med. Og å påstå at den informasjonen der nødvendigvis skal komme inn som en del av det tildelingsbrevet det vil nok være.. Ansvar for den informasjonen bør ligge på andre hold, og spesielt på de som produserer kandidater til kadettopplæringen, som er skoleverket. Og i et stort utdanningsforløp, 3 år på høyskole og 2 på fagskole så bør det å sette av noen timer til å fortelle om løpet videre være en naturlig ting. Og en ting er jo at om man hadde spurt alle kandidatene som har vært ute og tatt kadettopplæringen hvor de skulle søke om sertifikat så ville alle vite det. Og da er det vell en rimelig logikk i at om man holder på med kadettopplæring som skal føre til sertifikat så henvender man seg til den som skal utstede sertifikatet. De vil jo vite hvordan man skal føre sertifikatene når man er ferdig, det går jeg sterkt ut i fra. Viss man har gjennomført en 3-årig utdanning på høyskolen og ikke aner hvem det er som skal sertifisere deg på det tidspunktet så, ja.. Men nei, jeg ser at.. Men på nytt igjen så må jo den informasjonen, om de ikke har den informasjonen som de trenger så bør de jo kunne søke i rederiet. Det bør jo være etablert en opplæringsmulighet. Det kan jo være et signal på at oppleggene som er etablert i rederiene er for dårlige. Altså at opplegget rundt kadettopplæringen ikke blir gitt nok prioritet. At det ikke blir opplært folk som har kompetanse på det. For langt på vei så synes jeg at kapteinen om bord skal kunne besvare de aller, aller fleste spørsmål, og han bør jo i alle fall ha så mye kompetanse at han med enkle tastetrykk bør kunne finne svarene på de spørsmålene han ikke kan besvare. Så ja, jeg forstår at det kan være mange (som strever?), men det ligger litt på en selv. Man skal ikke bli fortalt

*alt her i livet, du kommer ikke til å bli fortalt alt her i livet. Som du sier selv, utdanningstiden er over, det at noen gikk og fortalte deg og sto og foreleste deg om det du skulle lære, den er over. Nå skal du søke all informasjon selv. Så overgangen i fra den studenttida og til "the real life" som jeg kaller det kan nok også bidra til at det blir en del frustrasjon. "Hvor skal vi hente informasjon her.." Men pokker heller, under studietida så har dere innhentet ganske mye informasjon i fra forskjellige hold, som dere har måttet søke opp sjøl, klare å finne ut hvor man skal henvende seg. Og for det andre står det i introduksjonen i boka. Så om de bare leser introduksjonen så, hadde de egentlig forstått hvor de skulle henvende seg. Så ja, jeg har ikke den store medlidenheten med de som ikke har forstått den. Rent **personlig** så vil jeg nesten stille spørsmålet, er de egentlig klare til å bli offiserer? Heheh.. Ja, man kan jo tenke tanken i hvert fall. Det er lov å tenke tanken. Jeg har ikke fremmet noen påstand, men tenker tanken. Når man ikke klarer å finne ut når det står i boken hvor du kan henvende deg, så blir det på en måte litt håpløst viss du klare å få det med. Med tanke på at du skal bli offiser. For å si det sånn, viss man ser på et annet offisersløp, som det er i forsvaret, så ville man vell ikke kommet så særlig langt viss man ikke hadde klart å hente så enkel informasjon. Spørsmålet er om du hadde hatt noen fremtid som offiser. Hehe.. Så der er bildet. Men på nytt igjen, vi konstaterer jo at det er sånn og ser at der er kanskje ikke alt vi får gjort noe med. Kanskje der er en del ting som folk må gjøre noe med sjøl.*

R: Ok, vi har et spørsmål til. Kan det tenkes at et elektronisk opplæringsverktøy kan utvikles slik at det stiller høyere krav til kadetten enn det som er påkrevd etter STCW? Dette er litt i forbindelse med at norske sjøfolk er kostbare og man må på en måte konkurrere på kompetanse, det er litt i den settingen.

J: Som fagmann og representant for fagdirektoratet så vil jeg si ja, det er et kjempeønske. Jeg ser at politikerne også sier at vi skal utdanne verdens beste sjøfolk. Men jeg vet også et annet utsagn som politikerne er klar på. Og som også næringen er veldig klar på dessverre. At de ikke skal ha noen særnorske krav.

R: Ok.

J: Og når vi ikke skal ha særnorske krav så betyr det at vi ikke skal ha krav som går ut over de internasjonale bestemmelsene. Det vil si at vi skal utdanne verdens beste sjøfolk, i henhold til politikerne, med utgangspunkt i minimumskravene som står i STCW- konvensjonen. Som

fagmann har jeg ikke forstått hvordan vi skal nå det målet. Men på nytt igjen, det kan hende at de har en tanke bak det som vi ikke har fått informasjon om enda.

Men ja, jeg ser behovet. Husk at STCW er de internasjonale MINIMUMSkravene. Altså, de er de laveste kravene en offiser skal møte, den laveste mulige utdanningen til en offiser. Noe lavere skal en ikke. Da har man akkurat nådd nederste stigen på offisersskalaen. Hvis man da skal ha verdens beste må man mye høyere på stigen. Men hvordan skal vi få det til når vi ikke får lov til å stille krav som er strengere enn minimumskravene.

R: Det er et godt spørsmål.

J: Ja. Så jo, det kan tenkes. Og det elektroniske verktøyet som da er den nye kadettboken når vi tenker på kadettopplæring, vil da bli åpen for å putte inn hvilke krav man vil. Og vil skal være klare med en gang vi får klarsignal til å utvikle dette her, å utvikle strengere krav, så skal vi være klare til å gå i dialog med både utdanningssiden og næringen for å finne ut hva er det vi må putte på. Men da må næringen for det første akseptere at vi kommer med særnorske krav. Jeg har forståelse for hvorfor ikke næringen ønsker særnorske krav. Det er jo for at konkurransesituasjonen. Jo mer vi putter kompetanse inn i de som går på skolen, jo kostbarere blir den arbeidskrafta når vi kommer ut av landet. Altså, det vil være en helt nødvendig sak. Kompetanse er investering. Jo større investeringen er, jo større vil avkastningen være. Jeg er ikke helt sikker på om man kommer i mål på dette her. Shipping er global. Sjøfartsnæringen er global. Du skal konkurrere. Og når vi allerede har et lønnsnivå som er alt for høgt i forhold til andre land som kan levere betydelig billigere arbeidskraft, så er det eneste man har å konkurrere på kvalitet. Men når man kommer til det nivået at kvaliteten også begynner å koste mye penger, så ligger det litt der også. Det finnes grenser for hva kundene i verden er villige til å betale for kvaliteten.

Det hadde vært lite av de der sekundærmerkene i verden viss alle kundene hadde vært innstilt på å betale det det koster for å få maks kvalitet. Da hadde kun de bilmerkene som leverer topp kvalitet overlevd og de andre hadde aldri fått anledning til å komme inn på markedet. Og sånn er det nok i virkeligheten også. Alle er ikke villige til å betale alt det det koster.. En plass går grensen.

Men som fagperson, ja, jeg er klar til å gå på den karusellen der med stor iver og glede viss jeg får lov til å begynne å tenke på hva mer vi kan putte inn i den der utdanningen. Og jeg er helt sikker på at vi har høgt kompetente personer ute i utdanningsmiljøet og ute i næringen som har helt klare målsetninger om hvor de vil hen. Men det har jo litt med min agenda i

AGSJØ også, som prater om dette her med at det skal utvikles. Men da må de også akseptere at vi løfter oss i fra minimumskravene, men det er helt uaktuelt. Det er ingen skole som gir dere noe mer kompetanse enn det det er sett krav til de om at de skal gjøre. Så det blir nesten sånn spøker å si at ja, vi ønsker å lette utdanningen, uten at vi også letter på minimumskravene til utdanningen. Men som sagt, der står vi i dag vi får ikke lov å gjøre det.

R: Jeg forstår. Bare en liten klargjøring: Du sa tidligere at i andre land så ligger kadettiden under skoleverket. Altså, blir følt opp av de, mens i Norge så ligger det ikke under skoleverket. Så rent administrativt, hvordan fungerer dette her?

J: Administrativt så ligger ansvaret for kadettopplæringen på den enkelte bedrift som tar inn kadett. Vi har bare laget en bok, ikke sant, den må følges. Jeg føler at det kan føles rigid også når vi sier at den boken må være 100% korrekt utfylt. Men altså, det er det eneste verktøyet vi har for å se at tingene bli gjort sånn som det skal, eller sannsynligvis har ting blitt gjort som det skal. For selv om vi får boken har vi ingen garanti for at de er dere som har fylt den ut, og at de tingene har blitt gjort. Så vi innser betydelige svakheter i den, men inntil alt er på plass så er det det beste vi har inntil videre. Vi aksepterer det, under tillit til at de rederiene som driver kadettopplæring faktisk gjør den jobben de skal gjøre. Men, for å si det sånn, jeg hadde hatt mye bedre magefølelse for det viss jeg visste at det var skolene som hadde ansvaret. Og da hadde vi hatt mye mer kontrollmuligheter.

R: Men viss det blir utviklet et elektronisk opplæringsverktøy og det blir godkjent av dere, vil den gamle kadettboken fremdeles være i bruk, eller vil den bli utfaset helt?

J: Den vil nok bli utfaset helt, men så må vi nok se på en mulighet for også å ha en papirversjon av den elektroniske på en eller annen måte. Vi må ha et backingsystem for de som ikke kan eller vil bruke elektronisk verktøy.

R: Ok.

J: Vil er vell kanskje noe vi kan utelukke, for det er ikke spørsmål om vilje. Skal man ha sertifikat så må man bruke det. Men så har vi også muligheten, det er ikke alle skip og plasser i verden det er mulighet for internetttilgang, og online. Så enten må vi lage en papirutgave eller så må vi lage et offlinesystem som gjør at du kan på den pc, selv om du er

offline fortsette å jobbe i den og at du da får sendt det i fra deg og at ting bli registrert og oppdatert når du da er online igjen.

R: Ja.

J: Så der er en mulighet. Men det er ikke vi som lager dette, det er opplæringskontorene. Jeg skal nok være en god rådgiver for opplæringskontorene, jeg og Espen (?), men de er kompetente personer som jeg har stor tillit til. Dette prosjektet ledes av opplæringskontoret her i Haugesund som jeg har ganske nær kontakt med, og er veldig online med de, så vi skal nok få et produkt som er veldig bra til slutt. Viss de bare får penger på plass.

R: Ok. Så i utgangspunktet er det ikke planen å videreføre dagens system parallelt med et nytt system.

J: Ikke med.. Ja altså, dagens system for de som har startet opplæringen med det, de må jo få avslutte. Men på et eller annet tidspunkt så vil ikke flere få lov til å starte med den boka. Det er klart at det blir ikke sånn at, nei du startet for et år siden, nei sorry, begynn på nytt igjen. Det blir ikke sånn. Vi er pålagt avviklingsregler på alt som er sånn at og vi har lovverk som hindrer oss i å gi ting tilbakevirkende kraft. De som har startet må få lov å fullføre. Og det er jo klart sånn er det. Men nå må dere jo sende inn denne boka og det blir att og frem. En annen ting med elektronisk kadettboken vil jo være dette med at å sende inn å, så får dere en beskjed fra oss.. Altså jeg kan beskrive det nye saksbehandlingssystemet ganske enkelt, alt skal inn via Altinn. Søknaden skal inn via Altinn, all dokumentasjon skal inn i Altinn. Vitnemål, altså utdanning, sjømannslege, sikkerhetscenter og rederi skal rapportere inn til databaser hos oss. Skolene skal rapportere utdanninga. Karakterene deres og hele pakken skal inn. Sjømannslege skal rapportere inn til en annen database. Helseerklæring. Ikke de medisinske opplysningene som ligger bak helseerklæringen. Mange sier at: helseerklæringen, det er bare et papir. Det er faktisk 21 dokumenter bak. Nummer 21, det får dere. Så en slik helseerklæring det er utrolig mange krav som legen skal sjekke dere opp mot. Noe sjekker legen med dere til stede, og noe sjekker han i deres journaler rundt om kring. Så han har mye arbeid både før og etter at dere har vært på kontoret. Men han skal rapportere inn resultatet av helseerklæringen til en database. Rederiene får muligheten til å rapportere inn fartstiden på hver enkelt. Om bord, på land, altså når man kom om bord og når man gikk i land. Reell fartstid vil kunne rapporteres inn til databasen hos oss. Kongstanken er at om neste 5

årsperiode da skal vi sitte å ha disse opplysningene. Det her systemet vårt skal ha en automatisk kontroll når søknadene kommer inn. Du har valgt sertifikatklasse du søker mot, du har betalt søknaden ved innlevering. Det har oppstått noen heftelser ved betalingen. Når vi er i gode perioder og henter oss veldig godt inn så blir vi stoppet av søknaden ikke har blitt betalt, og da får ikke vi gjort noe. Teknisk sett ingen ting. Det er et slikt hinder for oss, og det er et hinder å får bort med at betalingsløsningen legges ved innsendelse av søknaden sånn at du har betalt den når søknaden faktisk ankommer og ikke underveis. Sånn at når den kommer inn, så vil den registreres automatisk, her på huset vil det også bli en mye enklere sak for at bare få minutter etter at den har kommet inn i våres systemer så vil den ligge på avdeling sitt mottaksområde ferdig registrert som søknad. I dag går det fort en 3-4 dager fra den kommer i postmottak til vi har den oppe på våres avdeling. Så det blir en betydelig innsparing i det nye systemet, og du vil kunne velge fra de samme databasene velge helseerklæring: bruk den, bruk det vitnemålet, bruk den fartstiden i innsendingsdatabasen. Så når du sender inn så sier du til oss at det er det dere skal bruke, også gjør systemet vårt en automatisk kontroll om mot dette her: jaha der den fartstiden der ikke helt... den viser noen parameter som fartstiden skal have inn forbi, og hvis den ikke treffer de parameterne så får vi et rødt lys, eller gult lys at her må dere sjekke hva det her er for noe. Også må vi inn å se hva er det som er grunne til at systemet ikke har akseptert fartstiden. Så da må vi kanskje be om ytterligere opplysninger eller vi må leite i databasen etter andre opplysninger som dere ikke har valgt som kan ligge i databasen. Så det blir en helt annen verden, både oss og dere å operere i. Forhåpentligvis får vi jo på plass den elektroniske kadettboken sammen med det her så vil det jo bli en betydelig forbedring. Det er stort sett det jeg kan si om den biten.

Vedlegg XI – Intervju Stig Eide

20.04.2012

Intervju med Stig Eide, overstyrmann og tidligere opplæringsansvarlig. Uttaler seg her som privatperson

S: Stig Eide

R: Ronald Sjø

H: Henrik Gullaksen Berg

R: Hvordan blir opplæringsansvarlige i rederiet utnevnt.

S: Det går litt på frivillighet dette her, det er ingen som trenger strengt tatt å være opplæringsansvarlige sånt sett, så det går ofte på han som gjerne har interessen av det da, og lære fra seg. Så det krever jo litt. Jeg for min del har valgt å gjøre det for jeg synes det er greit og holde seg oppdatert hele veien. For det at du... vist du kjører om bord i en båt i dag ensporet, så er det jo helt klart at det ikke er alt du er borti hele veien, det er ikke alt du gjør som du har lært på skolen hele veien. Sant når det gjelder navigering og det reglement og dette her, ikke sant og ting som du har gjort sånn rutine om bord det går du gjerne vekk ifra når du har gått en stilling opp ikke sant det er ting du ikke gjør mer. Så jeg synes det er veldig greit... holder deg oppdatert.. komme det en port state control vett du hva du skal si, du har ikke glemt det ut. For det at når du holder på med ting fortrenge det,, det er helt... det går fort i glemme boken. Såå.. Måten det,, det er ingen som går å sier at du skal være opplæringsansvarelig, det blir på en frivillig basisk, og det vil fungere best også. Det er ingen som skal tvinges.

R: Men er det på en måte, mer egen interesse i å være det, så får en litt tillegg i hyren eller..

S: Nei, altså selve opplæringsansvarlige det vil gjerne være en førstestyrermann eller en andrestyrermann eller en tredjestyrermann, ikke sant. For som regel så.. du vett assessor kan ikke være opplæringsansvarlige, så... det legges opp til at overstyrmann er gjerne assessoren. Så blir det gjerne en styrmann som tar seg av det å være opplæringsansvarlig.. og.... Ja nei helt frivillig. Det fungerer best det har vi funnet ut.

R: Hvilken rolle har registreringsboken i opplæringen, altså kadettboken.

S: Kadettboken har.... Det blir gjerne som en slags cheekliste, hva du skal gå igjennom. Det gjelder det å komme på dette i hverdagen. Altså den er veldig fine å bruke som en struktur, slik som jeg gjør det... kadetten har ansvar for egen opplæring. Det som jeg sier også som regel par ganger.. som regel når man går i land, nå får du ta den med deg hjem og så får du finne ut av hva man skal gå igjennom.. etter hvert.. for til å begynne med gjerne første gangen, så blir det gjerne de fundamentale som navigering.. bruk av,,, slik som er naturlig de skal lære med en gang. For de skal være med i et vakthold, ikke eget ansvar men være med en styrmann og da må han kunne dette med radar navigering, slik som det fungerer i dag. Så det blir å sette seg inn i det da, det er den naturlige delen så den tar vi gjerne... at jeg sier det tar vi først. Videre utover vil jeg gjerne... at han finner ut av hva han vil gjør og så går vi gjennom dette ikke sant. Og så signerer vi da ut etter hver som, slik at vi vett at han kan det da.

R: Ja... Sånne rekkefølge den har du på en måte funnet den som er best da, kan du si,, en følger ikke boken fra a til å..

S: Enn følger ikke boken slavisk fra side en, en hopper langt inn for å komme innpå dette med ARPA, og det som har med... det man skal gjøre på broen, sant være med å lære, det som vil være hans hverdag hele veien, det må han kunne inn og ut. Og det blir jo terpet på hele veien. Så kommer jo disse vanlige som vi utfører når de treffer seg naturlig, så jeg sier han kommer til meg. Så legger han inn gule lapper og legger den ned på mitt kontor så går jeg igjennom det som han har satt ut. For vi går igjennom noe hver tur, så legger vi den opp til det da. For jeg har jo lærling også da vett du slik at det.... Det går litt tid med det, men det er kjekt som jeg sier, for du oppdaterer deg hele tiden.

H: Men oppgaver da i boken som ikke kan utføres.

S: Altså du har dette typiske, slik som vi begynner og gå mer og mer vekk fra, slik som stjern navigasjon ikke sant, men jeg vett ikke jeg, dere har vel kanskje lært det... han har vel lært dere litt om dette i klasserommet. Så vi lærer jo det reint teoretisk på skolen, det er ikke aktuelt når man kommer om bord.

H: Blir det slik det at man samler opp alle oppgaver til slutt da..

S: Det blir liksom, du vett jo været i England også, vi ser jo aldri solen, det har jo ikke vært sommer på et par år. Og når vi plutselig får sommer, får vi være med å male, har ikke tid til det da. Men pleier gjerne å sette meg ned og planlegge at de får ta ned solen i horisonten, det blir jo helt enkelt ikke sant. Men dette her er jo slik som.. litt slike ting som begynner og gå vekk, slike tradisjonelle ting. Deca det er jo helt sporløst vekk, den er vel.. boken er 20 år gammel.. og det er vel snakk om å få den også digital etter hvert tenker jeg. Men vi må jo ta det slik som det er, og nå har de valgt å ha den slik, tar vi det akkurat slik som det er, bare gjøre det beste ut av det.

R: Men vist du selv opplever noe er uklart med kadettboken da, hvem spør du da som opplæringsansvarlig.

S: Nei da har du assessoren. Og vist ikke assessoren kan svare har vi jo dette opplæringskontoret. Det der nå står det stilt....

R: Maritim Opplæringskontor.

S: Ja. Så du har jo hele veien.. så har du på kontoret, er det en opplæringsansvarlig for rederiene. Men regel så finner vi ut av det, for du vett vi har jo kurs og det er en del ting som jeg tar vare på fra der, som jeg kan bruke, det står det meste av utfylling av boken. Det har jo vært et.. de har jo.. sett seg for at det nesten skal, være umulig vett du.. pirker så mye vett du på Sjøfartsdirektoratet. De tok jo vett du... har du en bok her. For det er noen som er veldig fine med bøkene sine, så skriver de fint og slik og tar veldig godt vare på den vett du, så stryker de på vinge testen vett du.

R: Litt på siden jeg har min med i sekken

S: Ja må være hard med sidene vett du.. ja søl kaffe vett du.... Jaja svarte marker vett du, ja bare kjør på den nye der så de ikke tar deg på den i hvert fall. Ja men det er sant, men så vidt jeg har forstått har han som var verst på det der han har vist sluttet da.

R: eehh ja. Hva forventer du av kadetten.

S: Jeg forventer at han.. så jeg nevnte han har ansvar for egen opplæring. Hvis ikke han gjør det så vi har planlagt så blir det heller ingen... jeg setter meg ikke heller ned da. Hvis ikke den boken kommer ned på kontoret, slik så avtalt så gjør jeg ikke noe mer. Ikke sant de har klart et eget ansvar for det de.. og slik jeg sa... jeg har ikke plikt som opplæringsansvarelig, så har jeg ikke plikt til og gjør dette her. For jeg også har kanskje ting som jeg skal gjør ikke sant, og vist en skal bruke masse ting på og masse og slikt. Lærlingene er det mer slik med, de er unge de vett du. For de er liksom slik "oja det var jo sant" ikke sant, men jeg forlanger litt mer av en kadett da. Det er tross alt høyere eee,, de har jo vært der noen av lærlingene har vært sant. De er tross alt et høyere nivå og da forventer vi mer. Det er forskjellige nivåer og jeg forlanger litt mye. Altså de har en del arbeid de skal gjennom og lære også ikke sant. Så de har jo et tidspress de også, men det skal de ha. For der er med læren og alt... slik offshore ute i dag er det ofte arbeidspress og det må de bare vende seg til med. Men jeg ser jo at de bruker jo... yngre i dag de går ikke så mye lengre utover det ikke sant. Jeg har en jeg som "jeg må ha timen fra tolv til et" ikke sant. Time du har ikke noe overenskomst av det du, det er lærlingene det sier jeg. Du skal bli en norsk offiser du skal kunne gjøre 10 ting på en gang, kan ikke ligge og sove nå,.. han er veldig sånn.... Han for jo sove en time han også da og slappe av. Men jeg passer på at han ikke får en hele time i hvert fall jeg begynner og ringe da. Kor blir du av, du trenger et kvarter og våkne på også, du er ikke duglige når du kommer på. Det er jo litt morsomt da, han respekterer det han da, men han synes det er løye selv også da. Han har liksom prøvd og fylle det som lærlingene har overankomst.... Ja.

R: Hvor stort ansvar mener du at du har for kadetten.

S: Jeg skal jo ha de igjennom og jeg har jo skrevet under ikke sant, og igjen... derfor. Jeg må alltid tilbake til den at jeg holder meg oppdaterte jeg er skråsikker på det. Jeg har jo... vært med på det... dette her at folk får tilbake kadettbokene og slikt. Jeg har vært mentor for en nå, så ble offiser nå og boken gjekk klakk igjennom med en gang. Så vi satt oss tid til det da ikke sant og han er veldig oppe og går. Det gir jo veldig mye ikke sant, det er jo liksom det som driver en også på en måte. Men så er det noen som har... har ikke den interessen, det er jo ikke alle som... noen blir jo det en plage også sant. Det har dere sikkert hørt, men det er ikke alle som er slik. Og da faller det alltid på den som synes dette er interessant. Så det gir meg noe ikke sant. For det at du det gir deg stort når du ser hvor godt det går med dem, og at du... jaja... og at du kan tidelig se at dette komme til og gå veien, han komme til å klare seg. Det er ingenting som er større en det i grunn.

R: Ok.. Vi har hatt ute sånt spørreskjemaundersøkelse så vi sendte rundt til rederiene, vett ikke om du har sett den men den gjekk til dekkskadetter og opplæringsansvarlige. Vi har da fått svar tilbake og analysert litt da. Så en stor andel av kadettene svarte i spørreundersøkelsen vår da, at deres opplæringsansvarlige var godt kjent med kadettboken, mens mange opplæringsansvarlige mente at de ikke var godt kjent med kadettboken. Hva kan grunnen til dette.

S: Nei akkurat den med dette her med interessen, kor vidt de setter seg inn i det. Jeg vett det at vi plagedes en stund, det tok litt tid altså.... Spesielt med dette å kunne skrive.. har dere en kadettbok her. Skal jeg vise deg noen eksempler... hva som var mest plagsomt. For igjen det var det han.. altså hvor strenge de var med.. noen fikk jo de tilbake for de skrev for stygt og.... Det var et problem til og begynne med, for vi definerte det i om bord... for eksempel , en fyr var bare om bord... så kalte vi det skip en hele veien igjennom.

S: Vi kalte det bare for skip 1 hele veien. Det ble feil, for hver tur skal defineres.

R: Selv om det er samme skip?

S: Selv om det er samme skip så blir neste tur nummer to.

R: Ok.

S: Sånne små detaljer var litt å komme seg inn i. Og så har vi denne berømte her da med initialer (viser side? i RDM) Det skal brukes initialer og så står det signatur her da, ikke sant?

De roter litt med det selv så jeg skriver konsekvent navnetrekket mitt. For her kunne man skrevet initialene ikke sant? Men det står ikke det. Det står faktisk signatur.

R: Så du skriver navnet fullt ut da?

S: Ja, men som jeg sa, jeg tror ikke de henger seg så veldig opp i det for at jeg har ikke hørt noe mer om det. Med den første kadetten jeg hadde brukte jeg bare sånne tegn. Jeg skrev ut navnet mitt. Men jeg ser at det kan bli bedre. Her skrev jeg initialer. Jeg fikk ikke noe pes for det.

R: Det gikk greit?

S: Ja. Men likevel, jeg tenkte når jeg kommer om bord skal jeg stryke det ut og skrive hele navnet. Det lærte jeg når jeg var på assessorkurs. Det er enkelte ting de fortsatt jobber med da. Ut i fra denne boken. Det er litt avansert, ikke sant, og så var det dette her da, grunne til at kapteinen ikke kunne være opplæringsansvarlig og assessor, det er jo fordi han har en egen inspeksjon boken. Og det utelukker jo at han kan være noe som helst opplæringsansvarlig for han skal kontrollere hele veien.

R: Han må stå på utsiden og ta en siste sjekk.

S: Ja. Det er litt småkomplisert enda men det gjelder jo bare å tilvenne seg det. I 2015 var det snakk om at det skal over på digitalt. Men vi tilvenner jo oss til dette nå. Til å begynne med så fikk jeg hadde glemt noe på en, så vi fikk boken tilbake da, og en hadde skrevet for stygt. Altså, det er bare småpirk. Det hadde ikke noe med det profesjonelle å gjøre. Men det kommer seg nok etter hvert. Men man må jo sette seg ned å studere dette her. Og igjen så er det dette med kadetten, og det vil jeg anbefale dere å gjøre, at dere virkelig setter dere inn i de tingene som har med hva dere skal skrive inn. Datoene i boken må stemme overens med de tidene man er påmønstret. Det er de jævla nøyen på. Det konsentrerer de seg fullt og helt om. Alt som står på skip 1 skal stemme her bak. Men jeg synes det begynner litt med kadetten. Og så er det han andre karen jeg holder på med, men det faller litt vekk som opplæringsansvarlig for nå kan jeg ikke være det mer i og med at jeg blir assessor. Og da blir jeg han som skal kontrollere det siste. Og vi følger det veldig nøye altså. Jeg kommer kanskje med noen digresjoner nå..

R: Det er interessant å høre.

Men så å si alle i spørreundersøkelsen vår synes at kadettboken er utdatert. Men de aller fleste har sagt at den likevel gir en viss kontinuitet og arbeidsramme for opplæringen om bord. Dersom kadettboken skal bestå slik den er i dag, hvor bør det gjøres endringer?

S: Det går gjerne litt igjen at vi sitter og irriterer oss "Faen, skrev jeg ikke dette her for 4-5 sider siden"? For det er en del gjentakelse. Og oppdatering av ting som Decca, Loran C og slikt. Men det er ikke så lett om de har en plan å forandre hele systemet. Da kan det kanskje bare være foreløpig da. Det er klart vi kan sitte og irritere oss, men kan vi ikke bare gjøre det

da? Men når det blir litt for mye gjentakelser så kan det bli litt lett å bare skrive det. Det gjør vi jo. Og så ferdig med den. Det blir litt mye teori oppi dette her av de som har lagt det.

Svarte jeg rett nå?

R: Ja, det er helt opp til deg å svare akkurat hva du vil..

S: Men igjen, det er en glimrende ting å ha i jobben, at en får med seg alt.

Man holder seg oppdatert og så har man kontinuitet hele veien. Man vet man har den, den skal gjennomgås og man må ha en plan. For det er mi underskrift som gjør at han skal få et sertifikat. Og det krever litt, det er et stort ansvar òg. Jeg leverer han i fra meg og så vet man jo hvor han har vært, og er det helt gale så er det jeg som får det. Så det er viktig.

R: Jeg kjører neste. Det er i disse dager snakk om å utarbeide et elektronisk opplæringsverktøy. Dette skal være nettbasert og inneholde alle relevante oppslagsverk. Dekkskadetten skal besvare spørsmål utfyllende i stedet for å signere i kadettboken. For eksempel Maritimt Opplæringskontor skal kunne gå inn og se på besvarelsene og kunne kommentere disse. Man håper at å besvare spørsmål skal øke læringsutbyttet. Med denne løsningen vil man gå bort fra at kadetten må samle inn underskrifter. Sjøfartsdirektoratet vil også kunne gå inn og se på fremgangen til kadetten, og kommentere denne. På denne måten ønsker man at opplæringsprogrammet blir korrekt utført, og at flere kadetter skal få utstedt sertifikat ved første søknad.

Hva tenker du om å erstatte dagens opplæringsprogram med et elektronisk opplæringsprogram?

S: Erstatte det?

R: Ja.

S: Fortsatt så er det ikke min sterke side med data, hva kalte man det, et system som man kan bruke til å legge inn ting som blir oppdatert når vi nærmer oss land igjen. Alle båter har ikke direkte, så der må man sette seg ned og legge inn. Altså, det kan lett bli et dobbelt arbeid og at vi må skrive det mens vi er om bord. For fortsatt så er ikke nettet supert om bord i båter. Telefonene er tilkoblet nettet om bord og vi kan ikke ringe, vi må bruke vår egen. Jeg snakket med en kollega, vi har en oppdatering hver 14 dag. Vi har valgt å bruke egne telefoner for de

om bord er helt ubrukelige. Det er mye hakking enda og på visse kurser og steder så kan man sitte å vente på det der nettet, og det ramler ut.

R: En kommentar der er at viss de får utviklet dette her så vil de prøve å få til en sånn offline funksjon som gjør at når man går til land, eller innenfor dekning, så vil det kadetten har gjort bli oppdatert i databasen..

S: Det forlangte vi nå sist på assessorkurset, det gikk på lærlingene. Det var det at det må være et offline system som de kan holde på å jobbe med om bord. Som kan bli oppdatert. Så jeg er veldig for det nå. Men det trenger ikke avvike så mye fra boken, bortsett fra at man kan gjerne forenkle en del punktert. Men jeg ser for meg at vi kan gjerne ha den samme, som jeg sier, form for sjekklista da. At vi hele veien har kontinuitet i det. Med lærlingene i dag må vi gå og sette hos ned med de og be de om å åpne opp. Altså opplæringsansvarlige har ingen mulighet til å gå inn og sjekka hva de holder på med.

R: Lærlingen bruker OLKweb?

S: Ja. Og da må man spørre fint om man kan få se, og jeg tror han har rett til å si nei. Da er det tillitsbrudd da. Så det vi diskuterte nå var det at vi som er opplæringsansvarlige må få en kode, og i alle fall den som er assessor. Slik at man kan gå inn og kontrollere. Da snakker man om fremdrift. De er fortsatt i skole og vi driver litt skole vi om bord, og da må vi jo kontrollere at det er noe som skjer. Og som jeg sier, jeg har mest problemer med lærlinger for de må jeg pushe litt på. Det er litt mer arbeid med de. Det må lages litt større prøver. Kadettene har boken og vet selv, og har hatt en større utdanning. Dere snakker vell med hverandre og vet hva som foregår, dere har jo kjøpt boken og gått igjennom den. Dere har forberedt dere.

R: Slik jeg har forstått det så er litt av tanken med et elektronisk verktøy at opplæringskontoret skal kunne gå inn og se på besvarelsene og kommentere disse. Og eventuelt så kan de også få notifikasjoner dersom det er lenge siden en kadett har vært innlogget og slikt. Så på en måte vil noe av opplæringsansvaret bli flyttet til de da.

S: Ja, men de vet ikke helt selv hvordan dette skal gjøres. For å komme med en slik oppdatering for hvert spørsmål.. Sånn som det er nå så har jeg en halvårsrapport og så har

vi kontinuerlig kontakt med rapportering slik at man gir tilbakemeldinger. Man venter jo ikke et halvt år viss man ser for eksempel Lasse gjør noe feil, så tar man det på halvårsoppgjøret. Man får ta det kontinuerlig. Men å få en tilbakemelding for hvert spørsmål det går nok ikke. Og det uttrykte vi til dem nå, og de tok de til seg. Det er helt nytt for dem òg. Man må alltid huske nå når dere etter hvert begynner å bli utdannet at de ikke vet noe mer enn oss. Dere har alle høyere utdannelse, og ofte har dere større utdannelse enn dem. Dere må aldri være redde for å si ifra. De vet ikke så mye mer enn oss i grunn, bortsett fra at de er litt mer profesjonelle akkurat på det de gjør. Men når det begynner å bli noe nytt så begynner de også å vakle litt og trenger tilbakemeldinger. Og de fikk mye tilbakemeldinger nå da.

R: Opplæringskontoret?

S: Ja. Og de tok til seg for de så problematikken.

Blant annet det her offline systemet, ikke sant. Det hadde ikke de tenkt på. For det er ikke kjangs, det er ikke alle rederier som setter dette som en utgift, for det er jo en stor utgift å legge internettsystem om bord i en båt. Flere båter spesielt i konstruksjonsvirksomhet, der har ikke rederiene kjangs til å gi den fart man trenger, og da blir det jo dem som leier båten, større oljeselskaper, de forlanger jo alt og da kommer det. Så da blir det gjerne sånn at det maritime mannskapet på litt av dette og da. Så da får du jo fart i det. Men det skal som regel mye til før rederiene gjør det. Også kommer det jo også internt at du gjerne må dele dataanlegget opp i to. Så det er litt vanskelig. Men hvis man har en offline versjon så er vi jo i land, for eksempel vi som går ut til navigatoren vi er jo bare ute en dag eller to, det tar jo bare 6 timer å komme ut der. Så når vi er kommet 3 timer inn så får vi jo nett. Men de må vertfall legge litt penger i oppgradering i nett hvis det skal bli helt perfekt da, men det holder for oss som er mye i land.

R: Dersom det blir utviklet og innført et nytt elektronisk opplæringsverktøy, hva mener du er de viktigste punktene for forbedring i forhold til dagens system?

S: Litt mindre gjentakelser, DECCA, Loran-C det er jo ting som man bare må fjerne. Navigering etter himmellegemer er kanskje sånn ting som kunne vært mer for båter som går over Atlanteren. Det er jo ikke aktuelt der heller ikke sant. Men ta å gå igjennom kadettboken så vil dere finne ting som går igjen, også er det vanskelig definer hva i all verden mener du nå ikke sant. Det er sånn som vi sitter, kadetten sitter på siden, også sitter jeg og spør han ut

litt. Og da blir det slik: men herregud det skrev vi jo der. Det er masse punkter som blir litt uvesentlige, så kanskje de kunne kortet ned litt. De nevner jo de på assessorkurset at den er jo 20 år gammel, så jeg går ut i fra at de vil oppdatere den en del.

H: Mener du det er noe ny kunnskap som burde vært lagt inn som obligatorisk?

S: Alle båter har jo ikke godkjent ECDIS, jeg har jo ikke karter om bord, det vil si jeg har jo utgåtte karter. Men hvorfor skal jeg planlegge i kartet, det er jo kartmaskinen som gjelder, det er jo det som er framtiden. Og nå er vi tilbake med at kartene begynner å bli som sekstanten. Men vi har mange båter i rederiet som har karter og driver å oppdatere de. Og det sier jeg at, der burde kadetten gått om bord med en gang i de eldre båtene som har kart og kartrettelser. Det sier jeg til de på rederiet som har med dette å gjøre: prøv å fylle opp disse båtene, og de prøver jo selvsagt å fylle dem opp de og. De har det mest lærerike, og får se litt av det gamle. Men man må jo begynne å følge med utviklingen, og det er jo vanskelig. Det er jo like vanskelig for en fra den eldre garden å måle med sekstant. Vi hadde jo en slik diskusjon, og da var det: Du må være med utenriks da får du sekstant. For alt handler om hvor du var.

Med sekstanten så skrev vi jo ut gamle posisjoner, det var der vi var. Det var jo ikke rart at det plutselig kunne si bang klakk rett etter på da.

Så litt sånne ting, oppdateringer, det er sikkert veldig vanskelig for mange å akseptere dette med å gå vekk i fra det gamle. Men så er det jo slik at det må jo bli et krav da, jeg husker det ikke helt, men jeg mer det er ett eller annet årstall nå der det blir krav om at alle må ha ECDIS om bord, vertfall over 500 tonn. De som er under det er sånne kysttravere det er folk med farledsbevis og vet hver eneste stein som er langs kysten.