



# NTNU

Kunnskap for en bedre verden

# Bacheloroppgave

**TN303212 Hovedprosjekt**

**En snarvei til D3?**

10004 og 10011

Totalt antall sider inkludert forsiden: 103

Innlevert Ålesund, 05.06.2017

## Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. **Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.**

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	<b>Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.</b>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	<b>Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.</li><li>• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.</li><li>• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.</li><li>• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.</li><li>• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.</li></ul>	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	<b>Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høyskoler i Norge, jf. <a href="#">Universitets- og høgskoleloven</a> §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen.</b>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	<b>Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i Ephorus, se Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver</b>	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	<b>Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter NTNUs studieforskrift.</b>	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	<b>Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider</b>	<input checked="" type="checkbox"/>

# Publiseringsavtale

Studiepoeng: 15

Veileder: Arnt Norleif Myrheim-Holm

## Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten ([Åndsverkloven §2](#)).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved NTNU i Ålesund en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja  nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja  nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja  nei

Er oppgaven unntatt offentlighet?

ja  nei

(inneholder taushetsbelagt informasjon. [Jfr. Offl. §13/Evl. §13](#))

Dato: 05.06.2017

# *Hovedoppgave i Nautikk, våren 2017*

*for  
10004 og 10011*

## **En snarvei til D3?**

### **Hvordan endringen i regelverket for beregning av fartstid påvirker kadettopplæringen i Norge**

Sjøfartsdirektoratet har vedtatt endringer av forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Disse trådte i kraft 1.juli 2016 og fastsetter at fartstid skal telles «time for time», ikke «dag for dag» slik det var før. Endringene medfører blant annet at kadettopplæringen kan bli gjennomført raskere enn før. På bakgrunn av dette vil studentene undersøke og utrede følgende punkt:

- Beskrivelse av grunnlaget for forskriftsendringen
- Beskrive de forskjellige studieløpene til å få utstedt kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 3 for første gang
- Undersøke hvordan forskriftsendring kan påvirke opptjening av fartstid for kadetten
- Vurdere ansvaret til assessor
- Kartlegging av erfaringer og meninger fra den maritime sektoren (organisasjoner og sjøfarende) angående opptjening av kadettiden og assessorens evaluering

NTNU avd. Ålesund vil besørge all nødvendig instrumentering, samt være behjelpelig med nødvendige kontrakter for utprøving.

Besvarelsen skal redigeres mest mulig som en forskningsrapport med sammendrag, konklusjon, referanseliste, etc. Ved utarbeidelsen av teksten skal det legges vekt på å gjøre den så kort, oversiktlig, presis og etterrettelig som mulig. Oppgavens omfang skal reflektere en arbeidsbelastning på 15 studiepoeng for hver av studentene (inkl. forprosjekt).

Endelig besvarelse skal leveres elektronisk til NTNU avd. Ålesunds sekretariat senest 1.juni 2017, og det skal legges opp til individuelle presentasjoner i plenum omkring 1.juni 2017.

NTNU avd. Ålesund forbeholder seg retten til fritt å kunne benytte oppgaven i undervisning og utviklingsarbeid.

Ålesund, november 2016

## **Forord**

Denne oppgaven ble skrevet av to nautikkstudenter ved NTNU Ålesund, institutt for havromsoperasjoner og byggteknikk. Den er et avsluttende arbeid etter en treåring bachelor i nautikk.

Gruppen vil rette en takk til alle personene som satt av tid og har deltatt på intervjuene. Oppgaven hadde ikke blitt like bra uten deres tanker og innspill. En spesiell takk går til Sjøfartsdirektoratet ved Yngve Bergesen og Sjøoffisersforbundet ved Trond Løfgren som bidro med både intervju og faglig materiell.

Til slutt vil gruppen takke vår veileder Arnt Norleif Myrheim-Holm for veiledning og god støtte.

## Sammendrag

Den 1. juli 2016 vedtok Sjøfartsdirektoratet endringer av forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften). Fartstid skal heretter telles «time for time» istedenfor «dag for dag» hvilket var tilfellet ved den gamle ordningen. Dessuten ble en fartstidsdag definert til å være 5 timer og 7 minutter. Dette medfører blant annet at den effektive tiden hver enkelt tilbringer om bord blir forkortet og kadettopplæringen kan bli gjennomført raskere enn før. Gruppen ønsket å undersøke i en tidlig fase «*Hvordan endringen i regelverket for beregning av fartstid påvirker kadettopplæringen i Norge*».

Først vil gruppen presentere en oversikt over hvilke utdanningsløp som kan velges for å oppnå sertifikatet dekksoffiser klasse 3 (D3), før det gis et innblikk i grunnlaget til forskriftsendringen. Videre blir næringens meninger og erfaringer angående endringen av forskriften, opptjening av fartstid og assessorens evaluering kartlagt ved hjelp av kvalitative forskningsintervju. Deltakerne var 10 aktører fra den maritime sektoren: Sjøfartsdirektoratet, Sjøoffisersforbundet, Opplæringskontoret, Kadettdatabasen, representanter fra rederier, kapteiner og kadetter. Funnene som ble gjort i intervjuene blir presentert i et eget kapittel før det blir drøftet ulike momenter rundt endringen av forskriften. På grunnlag av dette og all innhentet data blir det til slutt utarbeidet en konklusjon.

Denne er som følgende: Kravene som stilles for kadettopplæring har ikke forandret seg. På grunn av kortere effektiv fartstid, vil noen kadetter riktignok har mulighet til å søke sertifikat raskere, men det blir ingen snarvei til D3. Svakheterne i opplæringssystemet blir derimot tydeligere etter forskriftsendringen.

## **Terminologi**

Altinn – Webportalen som blir brukt til innrapportering av fartstid

Assessment – Systematisk vurdering av kompetanse og kunnskap

D3 – Kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 3

Effektiv fartstid – Tiden en skipsarbeidstaker faktisk er om bord

IMO – International maritime organization

Kvalifikasjonsforskriften – Forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

NHO sjøfart – Næringslivets Hovedorganisasjon Sjøfart

NSOF – Norsk Sjøoffisersforbund

VG1 og VG2 – Årstrinnene 1 og 2 i den videregående skolen.

VGS – Videregående skole

STCW – The International Convention on Standards of Training, Certification and

Watchkeeping for Seafarers

## **Figurliste**

Figur 1 - Illustrasjon av utdanningsløpene (Vedlegg 5).....	2
Figur 2 - Eksempel på utregning .....	6

## **Tabelliste**

Tabell 1- Oversikt over intervjuene .....	10
---	----

## **Innhold**

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Problemstilling og avgrensning .....	1
1.2	Oppgavens oppbygning .....	1
<b>2</b>	<b>Bakgrunn – teoretisk grunnlag</b> .....	<b>2</b>
2.1	Utdanningsløpene til sertifikatet D3.....	2
2.2	Grunnlaget for forskriftsendringen.....	3
2.3	Resultat av ny ordning.....	5
<b>3</b>	<b>Metode</b> .....	<b>7</b>
3.1	Valg av metode.....	7
3.2	Intervjuguide .....	7
3.3	Valg av intervjupersoner .....	8
3.4	Gjennomføring av intervju .....	9
3.5	Bearbeiding av råmateriale - Analyse og tolking .....	10
<b>4</b>	<b>Hoveddel</b> .....	<b>13</b>
4.1	Presentering av funn .....	13
4.1.1	Forkortelse generelt.....	13
4.1.2	Meninger rundt timetelling .....	13
4.1.3	12 timer gir 2,35 fartstidsdager .....	14
4.1.4	Problemstilling rundt tilbakevirkende kraft .....	14
4.1.5	Tilbakemeldinger fra kadetter og andre seilende .....	14
4.1.6	Oppfatning av assessor.....	15
4.1.7	Evaluerings av kadett.....	15
4.1.8	Ansvarsbevissthet.....	16
4.1.9	Tilfeller av godkjenning bare for å godkjenne .....	16
4.1.10	Positivt og negativt.....	17
4.2	Drøfting .....	18
4.2.1	Forkortelse av kadettiden .....	18
4.2.2	For mye fokus på teoretisk opplæring?.....	19
4.2.3	Assessor .....	20
<b>5</b>	<b>Avslutning</b> .....	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>Videre arbeid og temaer til ettertanke</b> .....	<b>23</b>
<b>7</b>	<b>Bibliografi</b> .....	<b>i</b>
<b>8</b>	<b>Vedlegg</b> .....	<b>iv</b>



## **1 Innledning**

Hvert år søker hundrevis av nautikkstudenter i landet på kadett plass for å fullføre utdanningen sin. Det er mange flere enn det finnes tilgjengelige plasser til. Den 1. juli 2016 trådte endringer i forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften) i kraft. En av disse medfører ringvirkninger for rederier, sjøfolk og spesielt kadetter. Det ble etter hvert et mye omdiskutert og, etter gruppens mening, et svært interessant tema. Denne endringen er i høyeste grad relevant for gruppe medlemmene, ettersom den påvirker veien for førstegangssøkende til sertifikatet dekksoffiser klasse 3 (D3) og ble derfor valgt som tema for denne oppgaven.

### **1.1 Problemstilling og avgrensning**

Gruppen ønsker å undersøke problemstillingen «*Hvordan endringen i regelverket for beregning av fartstid påvirker kadettopplæringen i Norge*». Endringen medfører at opptjening av fartstid skal gjelde fra time til time og ikke lenger fra dag til dag, hvilket var tilfelle ved den gamle ordningen. Dette kan innebære at en kadetts effektive fartstid, altså tiden vedkommende faktisk befinner seg ombord, blir kortet ned. Formålet til gruppen er å avdekke i en tidlig fase hvilke fordeler og ulemper dette involverer, og hvilket ansvar assessoren innehar. For å begrense oppgaven blir det valgt å fokusere kun på dekkskadetter med arbeidsavtaler som er definert i timer. Det vil si at for eksempel kadetter innen fiskeri og andre uten lignende kontrakter blir utelatt.

### **1.2 Oppgavens oppbygning**

Oppgaven har seks hovedkapittel og består av en teoretisk og en empirisk del. I kapittel to, den teoretiske delen, presenteres hvilke utdanningsløp som kan velges for å oppnå D3. I tillegg blir bakgrunnen til forskriftsendringen beskrevet. I det tredje kapittelet redegjør gruppen for oppgavens metodikk og fremgangsmåte. Denne empiriske delen er basert på kvalitative forskningsintervju. Her presenteres det en kartlegging av erfaringer og meninger fra den maritime sektoren. Funnene av disse blir presentert i kapittel fire, hoveddelen. Deretter blir flere aspekter drøftet og det følger en oppsummering basert på funnene i oppgaven i et eget kapittel, før gruppen avslutter med ideer til videre arbeid.

En snarvei til D3?

## 2 Bakgrunn – teoretisk grunnlag

### 2.1 Utdanningsløpene til sertifikatet D3

For å oppnå D3, kan man etter fullført ungdomsskole velge mellom tre studieløp. Disse blir illustrert i Figur 1.

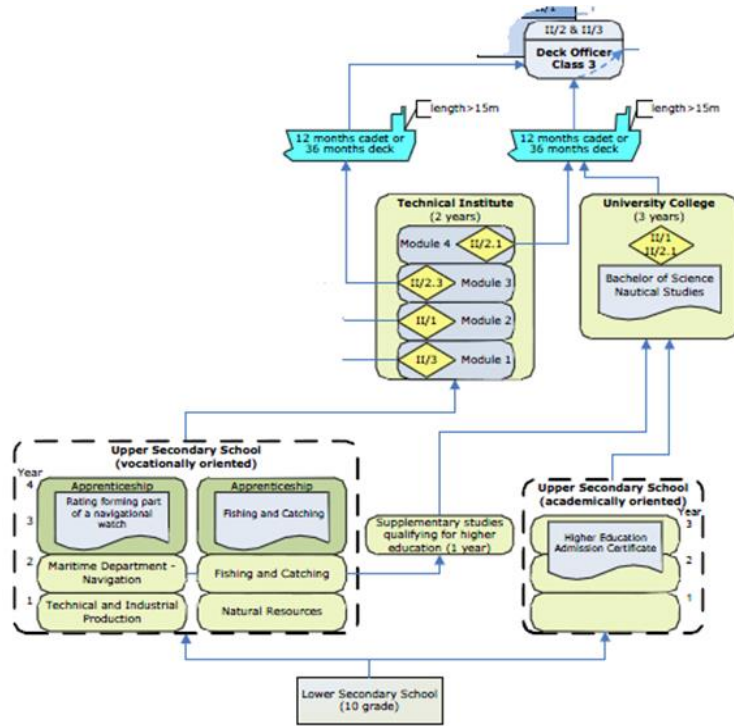
Det første alternativet omfatter VG1 Teknikk og industriell produksjon eller VG1 Elektrofag, deretter VG2 Maritim – matrosfag (vilbli.no, 2017). En annen mulighet er å gå VG1 Naturbruk eller VG1 Restaurant- og matfag, videre fulgt av VG2 Fiske og fangst (vilbli.no, 2017). Etter begge retningene og ytterlige to år i læretid som ender i et fagbrev kan vedkommende søke

fagskole eller høyskole/ universitet. Uavhengig av

hvilken utdanning som blir valgt, vil en kadett med fagbrev måtte ha minst seks måneder fartstid, derav fire etter fullført studium.

Det andre alternativet er å gå studieforbereende program på VGS, fulgt av tre år på høyskole/universitet. Etter endt utdanning må kadetten opparbeide minst tolv måneder fartstid for å få utstedt D3, dersom ikke annen kadettid har blitt opptjent under studietiden.

Det tredje alternativet for å bli styrmann bygger på førstnevnte: VG1, VG2 og fagbrev. Dessuten må man opparbeide minimum 36 måneder på dekk. En kandidat som så fullfører fagskole, høyskole eller universitet, kan etter en måned fartstid søke D3. Den største forskjellen mellom disse tre studieløpene er systematisert opplæring, dokumentert i en elektronisk kadettbok, webcadet. En kadett som søker sertifikat basert på 36 måneders fartstid trenger kun en godkjenning av assessor (Sjøfartsdirektoratet, 2016c).



Maritime Education, Training and Certification System – Deck Department

Figur 1 - Illustrasjon av utdanningsløpene (STCW Information system, udatert)

En snarvei til D3?

Dokumentering av systematisk opplæring var tidligere utført ved bruk av en kadettbok. Dette var en fysisk bok hvor man fylte inn sine besvarelser og ble ved slutten av kadettiden sendt inn til Sjøfartsdirektoratet for godkjenning. Systemet var tungvint og tidkrevende. Etter STCW-konvensjonen ble revidert i 2010 kom det frem et behov for å oppgradere boken. Flere opplæringskontor slo seg sammen og utviklet webcadet, som nå er standarden for dokumentering (Maritimt Opplæringskontor, udatert). Her kan kadetten registrere fartstiden sin og besvare oppgavene innenfor kategoriene «Sikkerhetsfamilisering», «Navigasjon på operativt nivå», «Lasting, lossing og stuing på operativt nivå» og «Kontroll av skipets drift og omsorg for personer om bord» (Maritimt Opplæringskontor, 2014).

All fartstid som opparbeides må være opptjent på sjøgående fartøy med største lengde på 15 meter eller mer. Med sjøgående fartøy menes fartøy som er klassifisert for fartsområdet 3 og 4 (Lovdata, 2012). Ettersom det var ønskelig at flest mulig skulle få kadett plass, åpnet Sjøfartsdirektoratet for at fartstid også kunne opparbeides i nasjonal fart, altså fartsområde 1 og 2. Men minimum en sjettedel må opptjenes på sjøgående fartøy (Sjøfartsdirektoratet, 2015).

## **2.2 Grunnlaget for forskriftsendringen**

I 2010 åpnet International Maritime Organization (IMO) for at flaggstatene selv kunne bestemme en definisjon for en fartstidsdag (Det norske maskinistforbund, 2016). I etterkant av dette ble det fra en samlet næring sendt brev til Sjøfartsdirektoratet, datert 22. januar 2012. Her ble det fremmet et ønske om endring av kvalifikasjonsforskriften. De undertegnende organisasjonene var Norsk Sjøoffisersforbund, Det Norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norges Rederiforbund, Fraktefartøyenes Rederiforening og NHO Sjøfart. Overnevnte var enige om at beregningen av fartstid ikke var nøyaktig nok, da «Bestemmelsen sier ingenting om hvor lenge den enkelte dag en arbeidstaker må være om bord ...» (Sjøoffisersforbund, et al., 2012). Næringen opplevde en skjevfordeling, siden en arbeidstaker fikk godskrevet en fartstidsdag uavhengig om det ble jobbet eksempelvis fire eller tolv timer om dagen.

En snarvei til D3?

Derfor kom de med et forslag til en ny og mer nøyaktig beregningsmetode for fartstid, ved å bruke følgende formel:  $\frac{(X \times 12mnd)/Y}{1848}$ . Variabelen  $X$  står for faktiske timer en arbeidstager arbeidet om bord på fartøyet per måned.  $Y$  representerer antall mannskapsskift om bord. 1848 er et årstimeverk basert på en arbeidsuke på 35,5 timer i 12 måneder. Sjøfartsdirektoratet tok til seg forslaget og bearbeidet det (Vedlegg 3).

Det ble lagt vekt på at formelen skulle være enkelt å forstå, noe Sjøfartsdirektoratet mente næringens forslag ikke var. Med tanke på rapporteringen ønsket de at en fartstidsdag fremdeles skulle legges til grunn for beregningen. På denne måten kunne man fortsatt bruke det etablerte systemet for innrapportering av fartstid. Det baseres på at rederier fyller ut et elektronisk skjema i Altinn, som derfra blir sendt til Sjøfartsdirektoratet.

Direktoratet presenterte en revidert versjon av formelen, som lignet forbundets, men i tillegg oppfylte deres egne krav. Det skulle vise seg å etterhvert bli flere reviderte formler, der den mest omdiskuterte parameteren var basisårsverket. Et årsverk er en «... betegnelse for det arbeid som kan utføres i løpet av ett år, av en arbeidstaker i full stilling» (Jakhelln, 2015). Å bestemme seg for et basisårsverk ville bety å definere hvor lenge en skipsarbeidstaker må arbeide for å opptjene fartstid. Det ble drøftet forslag som tok utgangspunkt i blant annet sammenligning av årsverk på havet og på land og differansen mellom effektiv fartstid blant skipsarbeidstakere (Vedlegg 3).

Til slutt kom Sjøfartsdirektoratet frem til følgende formel:  $D = \frac{X}{1867} \times 365$ , hvor  $D$  står for fartstidsdager og  $X$  for timer arbeidet. Denne ble sammen med et forslag om endring sendt til høring som varte fra 15. februar til 18. april 2016. Av de 16 mottatte høringssvarene var det åtte organisasjoner som hadde kommentarer å tilføye. Flertallet var positivt innstilt og støttet alle punkter. Men Sjøoffisersforbundet som eneste part hadde kommentarer til utførelsen av formelen og tallene som var benyttet (Sjøfartsdirektoratet, 2016b).

De tydeliggjorde sin støtte til forslaget ved å skrive i sitt høringsinnspill:

«Først og fremst vil vi gjøre det klart at vi støtter hovedprinsippene i endringsforslaget, og tankene som ligger bak denne endringen» (Sjøfartsdirektoratet, 2016b, p. 3). Videre

En snarvei til D3?

kommenterte de rundt faktumet at 12 timer vil kunne regnes som 2,35 fartstidsdager og skrev følgende:

*Dette mener vi er for lite tid til en forsvarlig gjennomføring av den systematiske opplæringen i kadettordningen. Man kan hevde at dette er et minimumskrav, at det er anledning til å bruke lengre tid, og at kompetansen skal dokumenteres og bedømmes av assessor. Dette er selvfølgelig korrekt, men man kan ikke se bort fra signalet dette gir ut i næringen om at 153 dager i utgangspunktet skal være tilstrekkelig tid (Sjøfartsdirektoratet, 2016b, p. 3).*

Til slutt foreslo Sjøoffisersforbundet en formel hvor en arbeidsdag var basert på 8 timer og derav ble en 12 timers dag beregnet som 1,5 fartstidsdager.

Sjøfartsdirektoratet svarte på innspillet med blant annet å understreke at fartstid bare er ett av kravene for førstegangsutstedelse av kompetansesertifikatet og at det er «... en minstetid og ikke alene avgjørende for når kadetten kan løse sertifikat for første gang» (Sjøfartsdirektoratet, 2016b, p. 4). De ga også en forklaring til den valgte formelen, da de skrev at:

*Etter Sjøfartsdirektoratets formel vil arbeid i 5 timer og 7 minutter være tilstrekkelig for å opptjene en full fartstidsdag dersom man arbeider 365 dager i året. Trekker man ifra ferier og andre fridager arbeider en «vanlig arbeider» på land ca. 225 dager av de 365 dagene i året. En full fartstidsdag er da 8 timer som tilsvare prinsippene lagt fram av NSOF og som er i tråd med STCW-konvensjonen (Sjøfartsdirektoratet, 2016b, p. 4).*

Sjøfartsdirektoratet fastslo at siden Sjøoffisersforbundet var de eneste som kom med innvendinger, og fordi forslaget var utarbeidet etter innspill fra partene i næringen, ble ingen endringer foretatt.

### **2.3 Resultat av ny ordning**

Hva som ble minstekravet for en kadett var etter den gamle ordningen bare avhengig av tidligere erfaring. En kadett med 36 måneders arbeidserfaring ville ha et krav om 30 dager, altså en fartstidsmåned. For en kadett med fagbrev var det 180 dager, og for en uten fagbrev 360 dager. Dette kravet består. Men siden en fartstidsdag ble definert som 5 timer

En snarvei til D3?

og 7 minutter, vil arbeidshagens lengde være avgjørende for den effektive fartstiden. Dette demonstreres i Figur 2 for en kadett uten fagbrev:

12 timers dag	8 timers dag
$D = \frac{12}{1867} \times 365$	$D = \frac{8}{1867} \times 365$
→ D = 2,35 fartstidsdager	→ D = 1,56 fartstidsdager
→ 360/2,35 = <b>153</b> dager om bord	→ 360/1,56 = <b>231</b> dager om bord

Figur 2 - Eksempel på utregning

Ifølge Sjøfartsdirektoratets Bergesen har de fleste kadetter i dag regulert en 8 timers dag (Bergesen, 2017). Setter man dette inn i den utarbeidde formelen får man en effektiv fartstid på henholdsvis 19, 115 og 231 dager. Ved en 12 timers arbeidshdag minsker dette, som Figur 2 viser, enda mer.

En snarvei til D3?

### **3 Metode**

#### **3.1 Valg av metode**

Oppgaven omhandler påvirkningene av kadettopplæringen i Norge etter endringen i kvalifikasjonsforskriften. Denne trådte i kraft 1. juli 2016 og er ved utarbeidelsen av denne oppgaven (mai 2017) omtrent ett år gammel.

Som følge av dette var det lite informasjon tilgjengelig og det ble bestemt å basere datainnhenting på semistrukturerte kvalitative forskningsintervju. I følge Kvale og Brinkmann (2009) blir det produsert kunnskap gjennom slike intervju. Den som utfører intervjuet vil få en beskrivelse av respondentens situasjon rundt det valgte temaet (Dalland, 2012). Siden målet var å kartlegge erfaringer og meninger fra den maritime sektoren angående opptjening av kadettid og assessorens ansvar ble det valgt å semistrukturere intervjuene. Det var et ønske om å tilpasse seg hver eneste respondent og å gå i dybden (Malt, 2015). Semistrukturert intervju betyr videre at det verken handler om en helt åpen samtale eller en som utelukkende er basert på et spørreskjema (Kvale & Brinkmann, 2009).

#### **3.2 Intervjuguide**

Intervjuguiden skal fungere som samtalens ledetråd og skal ses som en huskeliste med temaer som gruppen ønsker å ta opp. Ved semistrukturering, kan det være en fordel å først stille seg et *hva-* og deretter et *hvordan-* spørsmål. Før utarbeidelsen av spørsmålsguiden tenkte gruppen gjennom hvilken informasjon det var ønskelig å finne, og hvordan denne kunne innhentes (Brinkmann & Tanggaard, 2012). I det kvalitative forskningsintervjuet produseres kunnskap i løpet av samtalen og spørsmålene retter seg etter svarene en får. Gruppen som nybegynnere i fagfeltet bestemte seg for å formulere spørsmålene på forhånd, men å stille disse så fritt som mulig (Dalland, 2012).

Med tanke på problemstillingen ble det valgt å utarbeide intervjuguiden rundt følgende hovedtemaer:

- Bakgrunnen til intervjupersonen
- Bakgrunnen til endringen av forskriften
- Overgangsfasen fra gammel til ny forskrift

En snarvei til D3?

- Meninger rundt forkortelse av kadettiden
- Assessorer og evaluering av kadett

Gruppen valgte å stille alle intervjuobjektene de samme spørsmålene. I tillegg, siden personene kom fra forskjellige fagfelt med ulik tilnærming til temaet, ble det utarbeidet individuelle spørsmål for å avdekke respondentenes kompetanse. Spørsmålsguiden ble delt inn i kategoriene «kadett», «næring» og «sjøfartsdirektoratet» (Vedlegg 6).

### **3.3 Valg av intervjupersoner**

Dalland (2012) påpeker at det kvalitative intervjuet sikter mot å gå i dybden. Kvalitet står framfor kvantitet. Det ble sammen med veileder bestemt at antall intervjupersoner ikke skulle overskride ti stykk. Elleve personer ble til slutt kontaktet. Grunnen til dette var manglende respons fra ett rederi. Etter en viss tid ble de derfor utelukket og erstattet med et annet. Utvalget blant fagfolk fra den maritime næringen var strategisk. Dette vil si at gruppen henvendte seg til informanter som kunne bidra med relevante opplysninger til oppgaven. Personene hadde bakgrunn i følgende organisasjoner/stillinger:

- Sjøfartsdirektoratet
- Sjøoffisersforbundet
- Kadettdatabasen
- Opplæringskontoret
- Kapteiner/assessorer
- Representanter fra rederier
- Kadetter

Sjøfartsdirektoratet ble ansett som gruppens viktigste informasjonskilde, ettersom det var de som i samspill med næringen utarbeidet endringen i forskriften.

Sjøoffisersforbundet var blant organisasjonene som fremmet forslaget om endringen til Sjøfartsdirektoratet. I tillegg kom forbundet med et høringsinnspill vedrørende formelen og dens resultat.

Kadettdatabasen jobber hvert år for å formidle kadettplasser til alle som står uten. Derfor ønsket gruppen å høre deres mening.



En snarvei til D3?

Opplæringskontoret innehar en viktig rolle når det gjelder den systematiske opplæringen ombord. De er medansvarlig for webcadet og er stedet kadettene kan henvende seg med spørsmål rundt opplæringssystemet.

Å høre oppfatningene til seilende sjøfolk som kapteiner og assessorer var viktig for oppgavens utførelse. Samtidig ønsket gruppen å vite hva som ble tenkt på land, i rederiene, om forskriftsendringen. Gruppen var påpasselig med å velge både Farstad en representant av offshore-bransjen, og Fjord 1 et fergerederi.

Ikke minst skal meningene til oppgavens hovedpersoner belyses, et utvalg av kadettene selv. Her ble det lagt vekt på å intervju en kadett med og en uten fagbrev.

### **3.4 Gjennomføring av intervju**

Kvale og Brinkmann beskriver det kvalitative intervjuet som et «håndverk som bare læres gjennom praksis» (2009, p. 37) og sier at man «lærer seg intervjuferdighetene ved å intervju» (2009, p. 37). Av den grunn, for læringens skyld og for å finne svakheter i spørsmålsguiden og utstyret, ble det avholdt et prøveintervju over telefon. Intervjuobjektet var en bekjent av gruppen som seiler som kaptein og innehar assessorsertifikat.

I forkant av alle intervjuer fikk deltakerne tilsendt forespørsel om deltakelse sammen med informasjon om oppgaven og problemstilling samt et samtykkeskjema per e-post. Prosjektet måtte meldes inn til Personvernombud for forskning siden det ble behandlet sensitive personopplysninger, og alle retningslinjer ble overholdt. Bortsett fra ett intervju var hele gruppen tilstede ved utførelsen. På forhånd ble oppgavene fordelt slik at den ene hadde ansvar for å stille spørsmål, den andre skulle notere ned inntrykk som kroppsspråk, språknyanser og spontane reaksjoner.

Gruppen ønsket å reise personlig til respondentene for å kvalitetssikre intervjuene. Ved avtale om tidspunkt, viste det seg imidlertid som vanskelig å finne en passende dato for begge parter. Årsaken til dette var i hovedsak den gitte tidsrammen. Alternative løsninger ble intervju over Skype og telefon. I motsetning til førstnevnte hvor man kan observere kroppsspråket, ville man over telefon kun oppfatte stemmenyansene. Bortsett fra ett intervju ble det tatt lydopptak av samtalene.

En snarvei til D3?

Tabell 1 viser intervjuobjektene, hvilken metode som ble anvendt for å holde intervjuene, hvem som var tilstede og hvordan det ble tatt vare på samtalen.

Nr.	Intervjuobjektene	Metode	Til stede (kandidatnr.)	Anmerkninger
1	Kadett databasen ved Tor Egil Fjelde	Over telefon	10004, 10011	Lydopptak, notater
2	Sjøoffisersforbundet ved Trond Løfgren	Over Skype	10004, 10011	Lydopptak, notater
3	Sjøfartsdirektoratet ved Yngve F. Bergesen	Over Skype	10004, 10011	Lydopptak, notater
4	Kaptein og assessor Marius Strømmen	Over telefon	10004, 10011	Lydopptak, notater
5	Kadett uten fagbrev, Marie H. Larsen	Ansikt -ansikt	10004, 10011	Lydopptak, notater
6	Kadett med fagbrev, Tarjei B. Mittet	Ansikt – ansikt	10004, 10011	Lydopptak, notater
7	Farstad ved Christer Larsen	Ansikt – ansikt	10004, 10011	Kun notater
8	Opplæringskontoret ved Eva Meberg og Torunn L. Giske	Ansikt – ansikt	10004, 10011	Lydopptak, notater
9	Fjord 1 ved Frode Kjelkenes	Over telefon	10004	Lydopptak
10	Kaptein Ragnar Remme	Over telefon	10004, 10011	Lydopptak, notater

Tabell 1- Oversikt over intervjuene

### 3.5 Bearbeiding av råmateriale - Analyse og tolking

For å kunne bearbeide råmateriale, måtte intervjuene transkriberes, altså skrives ut. Ved omdanning av det muntlige til tekst vil man kunne gjenskape samtalen, men samtidig miste en del informasjon som ligger i mimikk eller i språknyanser. «Å skrive ut et intervju handler om å bevare mest mulig av det som opprinnelig skjedde» (Dalland, 2012, p. 179). Derfor var det viktig å ta notater av inntrykk underveis, som er et hjelpemiddel ved senere tolking (Dalland, 2012).

En snarvei til D3?

Dalland (2012) hevder at det er vanlig med ord-for-ord transkripsjon. Dette ble også valgt i oppgaven. Hensikten med denne metoden var å få skrevet ut nøyaktig det intervjupersonen hadde å fortelle for å tape minst mulig informasjon. Noen ganger ble det utfordrende å skrive ut teksten. Problemene som oppsto var blant annet kvaliteten på opptakene som kunne inneholde bakgrunnsstøy, og intervjuobjektens talemåte og dialekt. Etter at transkripsjonene ble gjennomført ble intervjuene analysert og tolket. Forskjellen på dette er at «Analysen skal hjelpe oss *hva* intervjuet har å fortelle. I tolkningen søker vi *meningen* i det vi har fått vite» (Dalland, 2012, p. 178).

Analyse er en prosess som allerede starter med formuleringen av spørsmålsguiden. Man vil innhente en viss informasjon som skal hjelpe å svare på problemstillingen (Dalland, 2012). Kvale og Brinkmann (2009) hevder at en intervjuanalyse består av flere faser. Først må man skaffe seg et helhetsinntrykk av intervjuet ved å lese gjennom det. Deretter foretar man en meningskoding. Dette innebærer «... at det knyttes ett eller flere nøkkelord til tekstavsnitt med henblikk på å senere kunne identifisere en uttalelse» (Kvale & Brinkmann, 2009, p. 208). I et intervju kan et tema bli tatt opp flere ganger. Den tredje fasen består av en meningsfortetning, det vil si at intervjuobjektens utsagn blir forkortet og gjengitt med få ord. Man fortsetter med å undersøke disse meningene med henblikk på temaer som skal hjelpe å besvare problemstillingen (Kvale & Brinkmann, 2009).

Det ble laget en liste med følgende temaer:

- Oppfattelse av forkortelsen generelt
- Mening rundt timetelling
- 12 timer gir 2,35 fartstidsdager
- Problemstilling rundt endringens tilbakevirkende kraft
- Tilbakemeldinger fra seilende
- Oppfatning av assessor
- Evaluering av kadett
- Assessorens ansvarsbevissthet
- Å få assessorgodkjenning
- Positive og negative aspekter rundt endringen

Man må ta hensyn til alle svar som angår et tema. Et svar som brukes til forskjellige temaer må fremheves. Svarene kan ha forskjellige tyngde, alt etter om de går igjen hos

En snarvei til D3?

flere intervjuobjekter. Slik vil man få en viss struktur og oversikt (Dalland, 2012). Det er likevel ikke sikkert at svaret som går igjen belyser temaet best. «Fortolkningen av meningsinnholdet i intervjutekster strekker seg utover en strukturering av det manifeste meningsinnholdet i det som sies og omfatter dypere og mer kritiske fortolkninger av teksten» (Kvale & Brinkmann, 2009, p. 213). Det finnes enkelte svar som kan gi et dypere innblikk og bedre forståelse. Og dermed vil de andre svarene få en ny betydning. Det er forfatterens ansvar i fortolkningen å skrive hva som han eller hun synes er viktig (Dalland, 2012).

En snarvei til D3?

## **4 Hoveddel**

### **4.1 Presentering av funn**

#### **4.1.1 Forkortelse generelt**

Etter Sjøfartsdirektoratets mening er forkortelsen av kadettiden positiv. Men de påpekte viktigheten av at alle er bevisst sitt ansvar rundt kadettens opplæring. Samtidig som andre intervjuobjekter nevnte at forkortelsen medførte en etterlengtet forandring, anså de fleste seilende den som negativ.

Representantene fra Sjøoffisersforbundet og Opplæringskontoret påpekte at en forkortelse av kadettiden kunne være greit for personer med fartstid fra før og de som tilegner seg kunnskap fort. Den utarbeidde formelen i seg selv ble oppfattet som svært lite tilpasset opplæringsstillinger.

Noen fryktet at rask opptjening er uheldig. Kadettene vil på grunn av forkortelsen ikke ha nok tid til å tilegne seg holdninger og modenhet, og man vil få styrmenn med lite seilingserfaring fra opplæringsperioden. Dette vil man ikke se resultatet av før om noen år, når de første kadettene som ble behandlet etter den nye ordningen begynner å jobbe selvstendig som styrmenn.

Videre ble det nevnt utfordringen med utfylling av webcadet på kortere tid. Det kan føre til at det ikke oppnås tilstrekkelig praktisk erfaring. Disse aspektene vil dog være avhengig av hvilken båt man befinner seg om bord på.

#### **4.1.2 Meninger rundt timetelling**

Flere av informantene mente at timetelling er et rettferdighetsprinsipp. Det ble påpekt at man bør få uttelling for det faktisk utførte arbeidet. Resultatene blir mer parallelle i forhold til arbeidstimer sammenlignet med land. Det motvirker også en skjevfordeling av arbeidstid på forskjellige fartøy. Andre intervjuobjekter var derimot skeptisk mot å sammenligne to forskjellige bransjer som land og sjø, og syntes at man i så fall burde øke timekravet. Det ble uttrykt misnøye med arbeidsdagens definisjon på 5 timer og 7 minutter. Kadetter uten erfaring vil bli raskere ferdig enn hva som er ønskelig og kapteinene blant de intervjuende anså timetelling som uegnet for førstegangssøkende til D3.

En snarvei til D3?

### **4.1.3 12 timer gir 2,35 fartstidsdager**

På spørsmåle om det var greit at en 12 timers dag skulle gi 2,35 fartstidsdager jf. formelen, var det flertallet av intervjuobjektene som svarte nei. Ifølge Sjøfartsdirektoratet har de fleste kadettene regulert en 8 timers dag (Bergesen, 2017). Om man jobber 4 timer ekstra mener de at man skal få uttelling for dette i form av mindre totaltid. Overtidsarbeid vil tross alt tilsi mer læringsutbytte. Både Opplæringskontoret og Farstads representant påpekte at dette var riktig i henhold til regelverket, men man bør også tenke på kadettens læring, sikkerhet og trygghet i stillingen. Læring tar tid, og «...haue ditt jobbe ikkje dobbelt så fort sjøl om dagan telle dobbelt så mykje...» (Larsen, 2017, p. 4). Et videre aspekt var at denne opptjeningen vil gi for lite tid med tanke på utfylling av webcadet. En av informantene mente at alle på sjøen burde jobbe 12 timer hver dag og det var rart å skulle få 1,35 fartstidsdager ekstra for dette. Strømmen påpekte at det er kunnskapen som er avgjørende for å sjekke ut en kadett, ikke fartstiden.

### **4.1.4 Problemstilling rundt tilbakevirkende kraft**

Bergesen ved Sjøfartsdirektoratet fortalte at tilbakevirkende kraft vil si at fartstid blir, så lenge man søker sertifikat etter 01.07.2016, utregnet etter den nye formelen uansett når tiden ble opptjent. Gjennomføringen av endringen hadde blitt vanskeligere uten tilbakevirkende kraft. Man måtte da forholdt seg til fartstid «før» og «etter» endringen.

Et aspekt som tilbakevirkningen medførte, var at kadettene ble raskere, eller som noen intervjuobjekter uttrykte seg, «plutselig» ferdig. Andre mente at dette var en fordel da rederier fikk muligheten til å ta inn flere, ettersom hver enkelt brukte mindre tid. Konkret vil tilbakevirkende kraft bety at flere kan benytte seg av utdanningsløpet som baserer seg på 36 måneders fartstid. Blant det intervjuede fortalte kadetten med fagbrev at han manglet to til tre måneder til dette alternativet før ikrafttredelsen av endringen.

### **4.1.5 Tilbakemeldinger fra kadetter og andre seilende**

Sjøfartsdirektoratet har ennå ikke fått noen særlige tilbakemeldinger, men de er i dialog med både opplæringskontoret og de andre organisasjonene. Dersom det viser seg at noe ikke er som det skal, vil de ta en ny vurdering av situasjonen.

En snarvei til D3?

Mange av de seilende, spesielt de som er involvert i opplæring, opplevde at det går veldig raskt. Det ble nevnt at «... det er en oppfatning derute at det går over stokk og stein» (Løfgren, 2017, p. 7). Intervjuobjektene fortalte at kadettene har blandede følelser. Noen mente at tiden gikk for raskt og ble stresset, mens andre var på grunn av økonomiske årsaker fornøyde med å bli tidligere ferdig.

#### **4.1.6 Oppfatning av assessor**

Før intervjuobjektene fikk spørsmål angående assessorens evaluering og ansvar var det viktig å vite hvilken oppfatning de hadde av denne tittelen. De fleste hadde en god forståelse av assessors ansvarsområde.

Assessoren er den siste personen som skal godkjenne og sjekke ut kadetten. Flere kunne fortelle om kravene rundt sertifisering og kurs, og at assessoren ikke nødvendigvis må være en kaptein eller navigatør om bord. Det kan være en ekstern person fra et annet skip eller en som er stasjonert på land. Noen oppfølgingsspørsmål ble stilt om hvilken innvirkning det eventuelt ville ha på kadetten med en ekstern i motsetning til en intern assessor. Strømmen mente at det vil være en fordel å ha en intern assessor, altså en person om bord, som da får bedømme kandidatens ferdigheter over tid i tillegg til en eksamen på slutten. Men det kunne også bli vanskeligere å stryke kandidaten på samme grunnlag.

#### **4.1.7 Evaluering av kadett**

Svarene som ble gitt etter spørsmålet rundt dette temaet varierte. Noen tolket det som evaluering underveis, mens andre fortalte om eksaminasjonen med assessor og deres meninger rundt dette. Felles for næringen var at de har en jevnlig evaluering, både formell og uformell. Fjord 1 la vekt på at vurderingen ble gjort på både faglig dyktighet og samarbeidsevne.

Kadetten uten fagbrev, uttalte seg delvis negativ om evalueringen slik den er i dag. Webcadet ble et tema som var sterkt representert gjennom hele intervjuet, og hun fortalte at det ikke bare er hun som er lei av dette. Et annet aspekt hun kommenterte var at rammene rundt evalueringen er for «løse». Å få godkjent webcadet og deretter ha en assessor som skal mene at du er klar, kan etter hennes oppfatning bli litt tynt. Spesielt med

En snarvei til D3?

tanke på den forkortede opplæringstiden har ikke assessoren en mulighet til å gjøre en lengre vurdering av kandidaten.

Det ble påpekt at kadetten har uavhengige vurderinger av både instruktør og assessor under tiden om bord. Den ene informanten fortalte at han som assessor kontrollerer kadettboken for deretter å ta stikkprøver som må bli grundig besvart. Kadetten skal utføre en styrmannsjobb, mens assessor evaluerer og eventuelt kommer med spørsmål underveis.

#### **4.1.8 Ansvarsbevissthet**

«Rolla til assessoren har blitt forferdelig viktig no» (Strømmen, 2017, p. 2). Representantene fra Sjøfartsdirektoratet og Sjøoffisersforbundet mener også at det er viktigere enn noen gang at en assessor er bevisst sitt ansvar. Førstnevnte påpekte at rederier og andre sjøfolk i større grad har et ansvar for å delta i vurderingene om kadetten er kompetent eller ikke ved å si «... dersom rederia og den enkelte skipsarbeider ikkje er sitt ansvar bevist sååå, kan en jo risikere å få ukvalifiserte sjøfolk igjennom ...» (Bergesen, 2017, p. 5).

De fleste uttrykte at de stoler på at assessorene tar oppgavene og stillingene sine seriøst. Opplæringskontoret påpekte også at assessoren skal være ærlig, og ikke godkjenne fordi det skal evalueres en han har tilknytning til og dermed være «litt snill».

#### **4.1.9 Tilfeller av godkjenning bare for å godkjenne**

De fleste av informantene hadde aldri hørt om slike tilfeller. Flertallet besto av personer som innehar høyere stillinger og har sitt arbeid på land. De resterende kunne bekrefte, eller fortelle om rykter og historier rundt temaet.

Begge kadettene som ble intervjuet nevnte derimot slike tilfeller. M. Larsen fortalte om kadetter som følte at de kom gjennom eksamineringen «litt for lett». Om dette var på grunn av assessoren, eller kandidatens selvfølelse rundt egen kunnskap er ikke sikkert. Den andre kadetten mente at han visste om lignende tilfeller. Han utdypet dette med et eksempel om en kadett som arbeidet med webcadet hjemme, for så å komme om bord hvor både instruktør og assessor godkjente oppgavene urovekkende raskt. Strømmen kunne



En snarvei til D3?

fortelle at han har hørt om slike tilfeller, men at det bare er basert på rykter og uttalelser, noe han selv ikke kan verifisere.

På den andre siden sitter både Sjøfartsdirektoratet og Opplæringskontoret og har ikke hørt om tilfeller som dette. Men Sjøfartsdirektoratet påpeker at om slike situasjoner forekommer er det tydelig at assessor ikke er sitt ansvar bevisst.

#### **4.1.10 Positivt og negativt**

De fleste intervjuobjektene hadde både positive og negative innspill rundt den nye ordningen.

Positive momenter som ble nevnt gjentatte ganger var rettferdighetsprinsippet med timetelling og at flere kadetter kan tas inn ettersom hver enkelt bruker mindre tid på opplæringsperioden enn før. Blant annet Sjøfartsdirektoratet argumenterte for førstnevnte, og la stor vekt på at endringen kom av et felles forslag fra organisasjonene. Det gjorde prosessen med en forskriftsendring lettere for alle parter. Representanten fra Kadettdatabasen kunne ikke se noe særlig negativt for kadetten rundt endringen, men mente at det er viktigere enn noen gang at opplæringssystemet fungerer som det skal.

Det fantes også negative innspill. Assessor og kaptein Strømmen ser ingen fordeler for kadetten. Han mener at i en opplæringsstilling burde fokuset ligge på praktisk tilnærming, ikke det teoretiske. Som negativt anses at opplæringstiden, spesielt for kadetter uten «maritim ballast» fra før, blir for kort.

*Fordi at om du er på vakt 4 timer om dagen eller om du er på vakt 12 timer om dagen så meine eg at tidsperioden du bruke om bord vil lære deg meir enn intensiteten av arbeide ditt. Fordi at ting tar tid ... ehm, læring tar tid (Larsen, 2017, p. 2).*

Kadettene blir for raskt ferdig i forhold til at de skal ut i offiserstillinger, og man kan risikere å få ukvalifiserte sjøfolk. Noen nevnte at den korte tiden kan få kadetten til å føle et tidspress.

En snarvei til D3?

## 4.2 Drøfting

### 4.2.1 Forkortelse av kadettiden

Intervjuobjektene hadde forskjellige oppfatninger rundt forkortelsen. Men hvordan vil den egentlig påvirke kadettens opplæring?

På den ene siden blir rettferdighetsprinsippet som endringen medfører fremmet som positivt for kadetter. Jobbes det overtid blir det som Sjøfartsdirektoratets Bergesen sa, belønnet i form av mindre totaltid. Ved få timer om bord vil man derimot måtte jobbe mer for å oppnå det samme basisårsverket. Ved opplæringstidens ende stiller kadettene på samme nivå i forhold til erfaring.

Et annet positivt aspekt er at man kommer tidligere ut i arbeidslivet når man får opplæringstiden sin raskere unnagjort. Fordelen er da at man får en stilling med mer ansvar, som kan tenkes vil kreve mer av personen. Det må bli lagt ned mer arbeid, og læringskurven vil holde frem slik den gjorde under opplæringsstillingen, om ikke øke enda mer. Man kan argumentere med at man aldri vil være ferdig utlært, og når man begynner i sin første styrmannsjobb etter kadettiden vil man i de fleste tilfeller fortsatt bli sett på som under opplæring. Dette kan sees til en viss grad i alle stillinger helt til man når toppen og blir kaptein. Men fremdeles da vil man ikke kunne alt.

På den andre siden vil de fleste faktorer være avhengig av selve individet. Handler det om en kadett som tilegner seg kunnskap og ferdigheter raskt vil det være i hans favør at denne endringen har inntruffet og effektiv fartstid kan bli raskere unnagjort. Men dersom man skulle trenge mer tid og repetisjon for å oppnå tilstrekkelig kompetanse, vil dette være uheldig. I rundskrivet fra 16.06.2016 skrev Sjøfartsdirektoratet at «Trenger kadetten mer tid for å oppnå dette skal den enkelte gis rom for det» (Sjøfartsdirektoratet, 2016b, p. 4). Her bør man legge merke til ordlyden «den enkelte». Dette vil si at dersom kadetten trenger mer tid skal dette bli innfridd, men det virker som om det ikke skal være nødvendig.

Det kan også diskuteres hvorvidt en kadett uten fagbrev, som aldri har vært på sjøen, skal kunne tilegne seg sjømannskap på denne minstetiden. Holdninger og modenhet blir ikke tilegnet «over natten», men kommer med kunnskap og erfaring. Der kan man se at en

En snarvei til D3?

kadett med fagbrev og en med 36 måneder fartstid har flere fordeler, da disse allerede har et erfaringsgrunnlag.

#### **4.2.2 For mye fokus på teoretisk opplæring?**

Et annet vilkår for å få utstedt D3 er systematisk opplæring ombord. Flere intervjuobjekter hadde oppfatningen av at kadettiden hadde for lite praktisk tilnærming. Derfor ønsker gruppen å drøfte om kadettens opplæring har for stort fokus på det teoretiske.

For å dokumentere opplæringen bruker man som nevnt tidligere den elektroniske kadettboken webcadet. Dokumenteringen er basert på å besvare spørsmål. I praksis vil det bety å bruke en del tid på utfylling. Opplæringskontoret bekrefter dette og nevner at det kan føre til at man ikke får nok praktisk erfaring. Det er tenkelig at ettersom oppgavene er en del av grunnlaget for den endelige bedømmelsen bør en kadett legge ned høvelig arbeid for å få den godkjent. Ofte vil tiden som er brukt gjenspeile kvaliteten og resultatet. Men kaptein og assessor Strømmen mente at «... det er gjennom praksis og erfaring at du blir sjømann» (Strømmen, 2017, p. 4).

Til tross for at webcadet inneholder mye dokumentering, er den ikke kun lagt opp for teoretiske besvarelser. Mange oppgaver oppfordrer også til praktisk løsning. I de fleste tilfeller er det opp til kadetten på hvilke måter han vil utføre oppgavene. Dette har med hans innstilling og holdning å gjøre. Mange ser for eksempel ikke verdien som ligger i praktisk utførelse, og velger derfor enkle løsninger for å finne et fasitsvar hos kollegaer eller i instruksjonsmanualene. Andre vil derimot bruke webcadet som utgangspunkt for sin praktiske opplæring.

Besetningens rolle kan være avgjørende for opplæringens kvalitet. Det vil være stor variasjon blant kadettens kollegaer. Noen vil bidra med både kunnskap og erfaring. Andre tenker at kadetten har mest læringsutbytte av å lete etter svarene på egen hånd, uten deres hjelp. Dette kan ha innvirkning på hvordan opplæringsperioden utspiller seg. Har kadetten et mannskap som oppfordrer til praktisk utførelse av webcadet, kan dette være til fordel for han. Men det gjenstår fremdeles å måtte dokumentere utførelsen av arbeidet i kadettboken. I så fall vil dette bli en refleksjon, heller enn en «eksamensbesvarelse».

En snarvei til D3?

### 4.2.3 Assessor

Ansvarer til assessoren ligger på vurderingen av kadetten. Jf. Den Norske lov er assessor en person som er godkjent til å foreta en bedømmelse av kompetanse i henhold til Regel I/6 – i STCW-konvensjonen (Lovdata, 2003). Når bedømmelsen foretas, må kravene om systematisk opplæring og fartstid være oppfylt. Det er ikke tvil om at der ligger et stort ansvar på assessoren, men har dette forandret seg etter forskriftsendringen?

På den ene siden kan det tenkes at man har fått en økning av assessorens ansvar. Selv om kravene for utstedelse av D3 fortsatt er de samme, ble den effektive tiden om bord forkortet på grunn av fartstidsdagens definisjon. Dette betyr at likevekten mellom vilkårene har forandret seg og dermed en økning i assessorens ansvar inntruffet.

For å tydeliggjøre dette kan man forestille seg en vekt med tre skåler som inneholder kravene «fartstid», «opplæring» og «assessment». Skålene veier like mye. Etter endringen blir den effektive fartstiden forkortet, som illustreres med at man tar ut litt «fartstid» av skålen. Dermed går den totale vekten ned. Fartstid har fått mindre tyngde enn de to andre. For å kompensere for dette, kan det tenkes at man må fylle på en av de andre skålene til den opprinnelige tyngden oppnås igjen. Den systematiske opplæringen har så langt ikke gjennomgått en forandring, dermed vil dens vekt i eksempelet bli den samme. Derfor må den siste skålen, «assessment» fylles med den resterende vekten. I praksis vil dette gjenspeile en økning i ansvaret til assessor.

På den andre siden kan man legge fokuset på at kravene ikke har endret seg, bare måten å definere en fartstidsdag på. Med andre ord kan heller ikke assessors ansvar være forandret. Hvordan kan dette stemme overens med eksempelet ovenfor? Det viser tydelig at fordeling av vekten har forandret seg. Assessmentet får mer tyngde, som tyder på at ansvaret øker. Men betraktet fra den andre siden, kan man også tenke at mer tyngde representer synligheten av assessorens arbeid.

Ser man på dette i praksis er det klart at når en kadett har mindre fartstid enn før og likevel oppfyller alle kravene, vil de andre kvalitetssikringene bli sett på som enda viktigere. Ettersom kadettboken er uforandret vil det nå ligge et stort fokus på assessors «eksaminering». Det kan tenkes at det finnes tilfeller hvor for eksempel kapteinen som er assessor kjenner godt til styrmannen som er instruktør. Han har godkjent kadettens arbeid

En snarvei til D3?

uten noe særlig gjennomgang, ettersom han «vet at styrmannen gjør en grundig jobb med kadetten». Følgene av dette var tidligere ikke store nok til å bli synlige, men etter endringen kan det gi større utslag.

En snarvei til D3?

## 5 Avslutning

Hensikten med oppgaven var å finne ut hvilke påvirkninger endringen i kvalifikasjonsforskriften fører med seg for kadetten. Gruppen har sett på fartstid, opplæring og assessment og har fått et innblikk i hvilke faktorer som spiller inn i disse punktene. Fartstid er den delen som har endret seg, ettersom det ble definert hva en fartstidsdag er. På grunn av dette blir minstetiden kortet ned. Det har også blitt diskutert kadettens systematiske opplæring og ansvaret til assessor. Man har sett at i hvor stor grad endringen påvirker den enkelte kadett, vil være individuelt.

Med hensyn til fartstid synes gruppen at det er en selvmotsigelse mellom nedkortingen av minstetiden om bord og forventningene til kompetansen ved slutten av kadettiden. Å oppnå samme kompetanse på kortere tid kan gi utfordringer. Sjøfartsdirektoratet hevder at næringen ikke må presse kadetten til å gjennomføre sin tid så raskt som mulig. Likevel blir det sagt indirekte med ordlyden «den enkelte» at lengre fartstid enn minstetid kun skal være et unntak.

Om kadettiden har for mye fokus på det teoretiske, vil avhenge av flere faktorer. Opplegget om bord vil være av vesentlig betydning. Kadettboken kan være krevende og inneholder mange teoretiske spørsmål. Men den kan også være et godt hjelpemiddel for å utføre praktiske oppgaver. Kadetten bør få muligheten til å gjennomføre disse. Her bør assessoren være påpasselig å ikke kun godkjenne teoretisk besvarelse men også vurdere praktisk gjennomgang. Denne dokumenteres i webcadet i form av et refleksjonsnotat. Man må likevel ikke glemme at teori alltid vil spille en rolle i opplæringsstillinger.

Det er tydelig at det nå er et stort fokus på assessoren. Basert på innblikket gruppen fikk gjennom intervjuene ser man at assessorens rolle blir vurdert som viktigere enn noen gang. Selve kravet til assessmentet har likevel ikke forandret seg. Derfor mener gruppen med at ansvaret til assessoren må forbli det samme. Kun assessorens arbeid som før ikke sto i fokus har blitt synligere etter endringen.

Gruppen konkluderer med at det ikke blir noen snarvei til D3 etter endringen i kvalifikasjonsforskriften. Kadetten må oppfylle de samme kravene som før. Kortere effektiv fartstid og dermed tidligere mulighet til å søke sertifikat fører kun til at svakhetene som finnes i opplæringssystemet blir synligere.

En snarvei til D3?

## 6 Videre arbeid og temaer til ettertanke

Etter hvert som gruppen jobbet med oppgaven ble det oppdaget ulike interessante momenter. Forskjellige temaer fant gruppen selv, mens andre ble foreslått av intervjuobjektene. Ettersom oppgaven er avgrenset slik den er, var det ingen mulighet for å ta med noen av disse. Derfor blir de presentert her:

- Lærlingens vilkår versus kadettens vilkår (med tanke på kontrakt, lønn, opplæringsystem etc.)
- Sammenligne styrmannsutdanning med andre land, for eksempel Norge og Sverige
- Undersøke om kadetten føler seg presset til å gjennomføre kadettiden på minimumstid
- Assessorens forhold til kadetten – bør assessoren være en fremmed for kadetten med tanke på relasjoner og «kompis»-faktor?

En snarvei til D3?

## 7 Bibliografi

Bergesen, Y., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (14 Februar 2017).

Brinkmann, S. & Tanggaard, L., 2012. *Kvalitative metoder: empiri og teoriutvikling*. Oslo: Gyldendal Akademisk.

Dalland, O., 2012. *Metode og oppgaveskriving*. 5.utgave red. Oslo: Gyldendal Akademisk.

Det norske maskinistforbund, 2016. *Fartstidsberegning*. [Internett]  
Available at: <https://www.dnmf.no/Artikler/Sider/Fartstidsberegning.aspx>  
[Funnet 13 Mars 2017].

Fjelde, T. E., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (14 Februar 2017).

Jakhelln, H., 2015. *Årsverk: Store norske leksikon*. [Internett]  
Available at: <https://snl.no/%C3%A5rsverk>  
[Funnet 02 Mai 2017].

Kjelkenes, F., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (7 Mars 2017).

Kvale, S. & Brinkmann, S., 2009. *Det kvalitative forskningsintervju*. 2. red. Oslo: Gyldendal Akademisk.

Larsen, C., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (27 Februar 2017).

Larsen, M. H., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (21 Februar 2017).

Løfgren, T., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (14 Februar 2017).

Lovdata, 2003. *Forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger.* [Internett]  
Available at: <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2003-05-09-687>  
[Funnet 4 Mars 2017].

Lovdata, 2012. *Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk*. [Internett]  
Available at: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-12-22-1523>  
[Funnet 30 april 2017].

Malt, U., 2015. *Strukturert intervju: Store Norske Leksikon*. [Internett]  
Available at: [https://snl.no/strukturert\\_intervju](https://snl.no/strukturert_intervju)  
[Funnet 26 Februar 2017].

Maritimt Opplæringskontor, 2014. *Maritimt opplæringskontor*. [Internett]  
Available at: [http://maropp.no/wp-content/uploads/2015/09/502\\_webcadet-dekk-pdf-vannmerke.pdf](http://maropp.no/wp-content/uploads/2015/09/502_webcadet-dekk-pdf-vannmerke.pdf)  
[Funnet 3 Juni 2017].



En snarvei til D3?

Maritimt Opplæringskontor, udatert. *Webcadet – ny elektronisk registreringsbok for kadetter*. [Internett]

Available at: <http://maropp.no/kadett/webcadet/>

[Funnet 2 Juni 2017].

Meberg, E. & Giske, T. L., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (27 Februar 2017).

Mittet, T. B., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (23 Februar 2017).

Øyen, S. A. & Solheim, B., 2013. *Akademisk skriving: en skriveveiledning*. 1. red. Bergen: Cappelen Damm.

Remme, R., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (10 Mars 2017).

Rienecker, L. & Jørgensen, P. S., 2013. *Den gode oppgaven - håndbok i oppgaveskriving på universitet og høyskole*. 2. red. Bergen: Fagbokforlaget.

Rongsaa, A., 2003. *Prosjektoppgaven: krav til utforming*. 2. red. Oslo: Universitetsforlaget.

Sjøfartsdirektoratet, 2015. *Opplæringsstillinger i fartsområde 1 og 2*. [Internett]

Available at: <https://www.sjofartsdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/opplæringsstillinger-i-fartsomrade-1-og-2/>

[Funnet 31 mai 2017].

Sjøfartsdirektoratet, 2016a. *Diverse spørsmål tilknyttet fartstid*. [Internett]

Available at: <https://www.sjofartsdir.no/veiledninger/diverse-sporsmal-tilknyttet-fartstid/>

[Funnet 26 Februar 2017].

Sjøfartsdirektoratet, 2016b. *Endring i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk*. [Internett]

Available at: <https://www.sjofartsdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/endring-i-forskrift-om-kvalifikasjoner-og-sertifikater-for-sjofolk2/>

[Funnet 2 Februar 2017].

Sjøfartsdirektoratet, 2016c. *Manuelle søknadsskjema: Webområde for Sjøfartsdirektoratet*. [Internett]

Available at: <https://portal.sjofartsdir.no/pdf/KS-0377-14%20Førstegangssøknad%20Dekksoffiser%20NOB.pdf>

[Funnet 13 Mars 2017].

Sjøoffisersforbund, N. et al., 2012. *Beregning av fartstid*, Oslo: s.n.

Søk & Skriv, 2017. *Harvard*. [Internett]

Available at: <http://sokogskriv.no/kildebruk-og-referanser/referansestiler/harvard/>

[Funnet 19 mai 2017].

STCW Information system, udatert. *METC System*. [Internett]

Available at: <https://portal.emsa.europa.eu/web/stcw/country>

[Funnet 24 Januar 2017].

En snarvei til D3?

Strømme, M., 2017. *En snarvei til D3?* [Intervju] (20 Februar 2017).

vilbli.no, 2017. *Yrker og kompetanser etter videregående opplæring: Fisker(fagbrev).*

[Internett]

Available at:

<https://www.vilbli.no/?Falang=1&Side=2.2&Program=V.NA&Kompetanse=V.NA3001>

[Funnet 25 April 2017].

vilbli.no, 2017. *Yrker og kompetanser etter videregående opplæring: Matros(fagbrev).*

[Internett]

Available at:

<https://www.vilbli.no/?Falang=1&Side=2.2&Program=V.TP&Kompetanse=V.TI3024>

[Funnet 25 April 2017].

En snarvei til D3?

## 8 Vedlegg

### Vedlegg 1

Norsk Sjøoffisersforbund Norsk Sjømannsforbund Det norske maskinistforbund

Norges Rederiforbund Fraktestøtøyenes Rederiforening NHO Sjøfart

Oslo, 22. januar 2012

Sjøfartsdirektoratet

#### BEREGNING AV FARTSTID

Undertegnede organisasjoner, Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norges Rederiforbund, Fraktestøtøyenes Rederiforening og NHO Sjøfart fremmer forslag til endring av beregning av fartstid for arbeidstakere til sjøs.

Organisasjonene har sammen vurdert dagens bestemmelse i Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, nr 1523 av 22.12.2011, § 16, fartstid, beregning og dokumentasjon. Bestemmelsen i §16 (1) sier blant annet "Fartstid regnes som faktisk tjenestetid fra dag til dag ved normal operasjon av skip, fiskefartøy eller flyttbar innretning. Fartstiden regnes i måneder, enten som kalendermåned eller som 30 enkeltdager".

Bestemmelsen sier ingenting om hvor lenge den enkelte dag en arbeidstaker må være om bord, da tiden den enkelte dag er regnet som en dag med fartstid. Dette medfører en skjevfordeling blant arbeidstakerne for opparbeidelse av fartstid. Eksempelvis vil ansatte som tjenestegjør på fartøy med 1:1 system, ha over ett års fartstid i forhold til årstimeverk. I forhold til bestemmelsen i § 16 (1), vil de kun opptjene et halvt års fartstid.

På denne bakgrunn, for at arbeidstakere til sjøs skal få godkjent den tid de faktisk er i tjeneste om bord, som fartstid, foreslår organisasjonene en endring av bestemmelsen.

Følgende formel kan benyttes:

Formel er  $((X * 12 \text{ mndr})/Y)/1848$

X = det faktiske antall timer mannskapet har om bord på et fartøy pr mnd

Y = antall skift for vedkommende fartøy, eller turus de går i omregnet til skift

Årstimeverk er basert på 35,5 timer pr uke, 154 t pr mnd \* 12 mnd = 1848 timer  
Fartstid kommer da ut % vis i forhold til et årsverk

Som eksempler vises:

	Y = 2	Y = 3	Y = 4
X = 170	0,55	0,37	0,28

## En snarvei til D3?


X = 180	0,58	0,39	0,29
X = 308	1,00	0,67	0,50
X = 462	1,50	1,00	0,75
X = 720	2,34		1,17

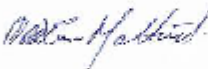
Eksemplene viser blant annet et 2 skifts fartøy, hvor hvert av skiftene har 154 t tjenestetid pr mnd (til sammen 308 t), og får dermed et års fartstid. Etter bestemmelsen ville det medføre et halvt års fartstid. Tilsvarende for et 3 skifts fartøy (til sammen 462 t pr mnd), utgjør et års fartstid, mot bestemmelsen 0,33 års fartstid. 1:1 system med 30 døgn x 24 timer utgjør 720 timer, og tilsvarer 1,17 årsverk mot bestemmelsens 0,5 årsverk.

Organisasjonene fremmer forslag om endring av Kvalifikasjonsforskriften, § 16 (1), ved at nevnte formel inntas i forskriften for beregning av fartstid, til erstatning for dagens bestemmelse.

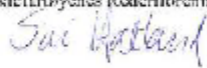
Vennlig hilsen

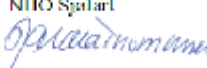
Norsk Sjøoffisersforbund  
  
Øyvind R. Nielsen

Norsk Sjømannsforbund  
  
Roy Nilsen

Det norske maskinistforbund  
  
Odd Rune Malterud

Norges Rederiforbund  
  
Pål Tangen

Fraktefartøyenes Rederiforening  
  
Siri Hatland

NHO Sjøfart  
  
Harald Thomassen

## Vedlegg 2



### Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F. I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

#### Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir: Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshoreredere / plattformseier / operatører
- Hov: Hovedorganisasjoner
- H.L: Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 07-2016  
Dato: 16.06.2016  
Saknr.: 2015/45168 HERO  
Opphever:  
Referanse til: Regler for

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverksamlingen og oppbevares til neste regelverksamling.

## Endring i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

### Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift 22. desember 2011 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (heretter kalt "kvalifikasjonsforskriften"). Forslaget var på høring fra 15. februar til 18. april i år.

Endringen innebærer at opptjening av fartstid endres fra dagens ordning fra dag til dag til å gjelde fra time til time. I tillegg er det gjort endringer i tabell A-III/2 for å få en korrekt oversettelse og sammenheng med resten av konvensjonen. Det er også gjort endringer i tabell A-III/6 og A-III/7 for å få en samlet begrepsbruk i forskriften. Ingen av disse endringene medfører materielle endringer.

Sjøfartsdirektoratet har mottatt 16 hørings svar, der 8 svar har ingen merknader til endringen av fartstid i § 16. 8 aktører har kommentert forslagene. Oversikt over høringsinstanser og innspill fremgår av vedlagt høringsmatrise.

Forskrift om endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk er vedlagt.

### Endring av § 16 første ledd om beregning av fartstid

Bakgrunnen for forslaget om endringen i beregning av fartstid er at næringen i fellesskap, både arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden, i brev 22. januar 2012 tok initiativ til å endre metoden for fartstidsberegning. Begrunnelsen for forslaget var at næringen hadde en opplevelse av skjevfordeling i opparbeidelsen av fartstid. Næringen påpekte at det kan være store forskjeller i fartstid etter forskriften mellom to arbeidstakere med likt antall arbeidstimer per år. Slik regelen er i dag med godskrivning dag for dag, kan en i prinsippet for eksempel hatt en tur med fartøyet i fire timer og få godskrevet en hel dag. Over tid kan dette medføre at den registrerte fartstiden faktisk kan være mindre enn det som er registrert. Ved innføring av timebasert fartstid, vil en i betydelig grad større grad få registrert den korrekte fartstiden.

Endringen medfører også en raskere opptjeningstid i de fleste tilfeller, med unntak av de som per i dag har kortere arbeidsvakter, f.eks. på ferger. For den enkelte arbeidstaker vil en raskere opptjening av fartstid ha økonomiske fordeler.

Sjøfartsdirektoratets rundskriv består av 2 serier, serie R: Forskrifter, lover og konvensjoner, og serie V: Veiledninger og forkløringer.

(Sdir\_2003.02\_AIT) C:\Users\idgel\AppData\Local\Microsoft\Windows\NetCache\Content.Outlook\06989QP8\Rundskriv R - Endringer i kvalifikasjonsforskriften - endelig versjon 16 6 2016.DOCX



Fartstid er i kvalifikasjonsforskriften § 16 definert som "tjeneste om bord som gir sjøfolk relevant kunnskap, innsikt og ferdighet for utstedelse av sertifikat eller vedlikehold av kompetanse".

Fartstid endres fra dagens løsning som regnes fra dag til dag til å gjelde fra time til time. Denne endringen medfører at en får gjenspeilet den aktuelle fartstiden sjøfolk faktisk har oppjent time for time. Bestemmelsen endres fra "dag til dag" til "time for time".

Fartstiden regnes etter følgende formel:

$$D = \frac{x}{1867} \cdot 365$$

D= fartstidsdager, x= antall timer arbeidet, 1867= antall timer i basisårsverk basert på 8 timers dag.

Det legges til grunn at fartstid skal dokumenteres på samme måte som i dag, jf. § 16 andre ledd der "fartstid dokumenteres ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet".

Timene settes inn i formelen der et basisårsverk på 1867 timer danner grunnlaget for et utgangspunkt på 8 timer pr dag. Ved bruk av denne formelen vil antall timer bli omregnet til antall dager som danner grunnlag for beregning av effektiv fartstid.

Vi legger til grunn at rederiene skal ha oppgaven med å sette antall timer inn i formelen og regne disse om til riktig antall fartstidsdager. Rederiene skal deretter rapportere antall fartstidsdager inn til Sjøfartsdirektoratet via Altinn. Dette gjør at det er rederiene som skal bære ansvaret for at antall dager som er registrert på den enkelte er riktig. Sjøfartsdirektoratet vil kontrollere opplysningene. Sjøfartsdirektoratet kan kreve innsyn i beregningene gjort av rederiet, dersom det er behov for det. Ved at rederiene rapporterer inn antall fartstidsdager, er det ikke behov for å gjøre endringer i rapporteringsskjemaet eller informasjonen i Altinn.

Sjøfartsdirektoratet tar utgangspunkt i den fartstiden som ligger til grunn når beregningen gjøres etter nye regler. Dette er uavhengig av når fartstid er oppjent og vil være til gunst for kadetter.

#### Endring i tabellene

Endringen i tabell A-III/2 er gjort for å få en korrekt oversettelse og sammenheng med resten av konvensjonen. Dette medfører ingen materielle endringer. Endringen i tabell A-III/6 og A-III/7 gjøres for å få en samlet begrepsbruk i forskriften. Dette harmonerer da med betegnelsene i § 44 og § 45. Dette medfører ingen materielle endringer.

#### Endringene i Tabell A-III/2

Under Funksjon: Elektriske og elektroniske anlegg og kontrollinstallasjoner på ledelsesnivå er det engelske ordet "manage" oversatt med "betjene". STCW konvensjonen har endret ordet fra "operate" til "manage", men den norske oversettelsen har ikke blitt endret. Begrepet "betjene" endres til "lede driften av". Her har vi fulgt innspillene fra Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat og Det norske maskinistforbund.

#### Endringene i Tabell A-III/6

Hovedoverskriften endres fra "elektrotekniske offiserer" til "skipselektrikeroffiserer".

Tilsvarende må overskrift med uthevet tekst endres fra "elektrikeroffiser" til "skipselektrikeroffiser", samt at tilsvarende endring må gjøres to steder i første avsnitt (1). Dette

gjør vi for å få en korrekt begrepsbruk og sammenheng med resten av forskriften. Det medfører ingen materielle endringer.

#### **Endringene i Tabell A-III/7**

Hovedoverskriften endres fra "elektroteknisk mannskap" til "skipselektriker".  
Tilsvarende må overskrift med uthevet tekst endres fra "elektrikerassistent" til "skipselektriker", samt at tilsvarende endring må gjøres to steder i første avsnitt (1). Dette gjør vi for å få en korrekt begrepsbruk og sammenheng med resten av forskriften. Det medfører ingen materielle endringer.

#### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

Endringen i fartstidsberegningen innebærer at sjøfolk vil få raskere opptjening av fartstid. Samtidig som endringen medfører en mer nøyaktig beregning av fartstid, er det også fordelaktig at den medfører raskere opptjeningstid i de fleste tilfeller, med unntak av de som per i dag har kortere arbeidsvakter, f.eks. på ferger. Det antas at endringen i fartstidsberegning kan gi norske aktører en konkurransefordel.

For sikkerheten antas endringen å være nøytral.

For myndighetene medfører endringen mindre kostnader, med en tilsynsaktivitet tilsvarende i dag.

For rederiene medfører endringen noe mer administrasjon ved at de får ansvaret for å sette timene inn i formelen og regne disse om til riktig antall fartstidsdager. Fartstidsdager skal meldes inn til Sjøfartsdirektoratet via Altinn.

For miljøet vil endringene ikke medføre noen konsekvenser.

#### **Høringsinnspill til endringsforslaget**

Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) har følgende høringsinnspill:

*"Vi viser til direktoratets høringsbrev datert 15.2.2016 og hørings svar fra sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat datert 18.3.2016. Først og fremst vil vi gjøre det klart at vi støtter hovedprinsippene i endringsforslaget, og tankene som ligger bak denne endringen. På samme måte kan vi stille oss bak hovedpoenget i hørings svaret. Lange dager med nye aktivitet bør gi mer uttelling enn korte dager med lite aktivitet. Dette tillegget til hørings svar handler derfor bare om den foreslåtte formelen for opptjening av fartstid, vi mener at formelen bør utformes annerledes.*

*Vår innvending mot det fremlagte forslaget er at vi mener det går for langt, at det åpnes for uforsvarlig rask opptjening av fartstid. Mange arbeider tolv timer i døgnet i periodene de er om bord. En slik tolv timers dag vil med den foreslåtte formelen gi 2,35 fartstidsdager. For en kadett som trenger 360 fartstidsdager med systematisk opplæring for å løse sertifikat, betyr dette at det kreves ca. 153 dager med 12 timers arbeid om bord for å oppnå dette. Dette mener vi er for lite tid til en forsvarlig gjennomføring av den systematiske opplæringen i kadettordningen. Man kan hevde at dette er et minimumskrav, at det er anledning til å bruke lengre tid, og at kompetansen skal dokumenteres og bedømmes av assessor. Dette er selvfølgelig korrekt, men man kan ikke se bort fra signalet dette gir ut i næringen om at 153 dager i utgangspunktet skal være tilstrekkelig tid. Dette vil igjen medføre et press på mange kadetter om å gjennomføre opplæringen på minimumstiden. Spesielt i disse tider med mangel på kadett plasser og anstrengt økonomi i mange rederier vil dette kunne bli en reell problemstilling. Samtidig vil det også oppfattes som noe underlig dersom det er tilstrekkelig å jobbe 5 timer og 7 minutt en dag for å opptjene en full fartstidsdag. Det er nemlig dette den foreslåtte formelen legger opp til.*

*Vår oppfatning er at kravet til opptjening av fartstid bør baseres på følgende prinsipper:*

*\* En fartstidsdag er åtte timer.*

*\* En fartstidsmåned består av tretti fartstidsdager.*

*Basert på dette kommer man frem til følgende enkel formel for beregning av fartstid:*



$$D = \frac{x}{8}$$

$D$  = Fartstidsdag og  $x$  = antall timer arbeidet.

*Med denne formelen vil en tolvtimersdag gi 1,5 fartstidsdag, og man må gjennomføre minimum 240 tolvtimers dager om bord. Dette mener NSOF kan forsvares fra et opplæringsperspektiv."*

Sjøfartsdirektoratet viser til at ved nevnte eksempel om opptjening av fartstid for førstegangsutstedelse av kompetansesertifikat er det korrekt at kadetten kan oppnå opptjent fartstid innen 153 arbeidsdager. Dette er som nevnt av NSOF en minstetid og ikke alene avgjørende for når kadetten kan løse sertifikat for første gang.

Rederiene har et stort ansvar for opplæringen av kadettene. Det er rederienes ansvar å sørge for at den ansvarlige for opplæringen og assessor for evaluering av kvalifikasjoner hos kadetten har den kompetanse som er nødvendig jf. kvalifikasjonsforskriften § 13.

Næringen er under press på grunn av kostnader, og det kan skape grobunn for et press om å få kadetter til å avslutte opplæringsløpet raskest mulig. Vi understreker derfor at opptjent fartstid bare er ett av flere vilkår for førstegangsutstedelse av sertifikat. Kadettens kvalifikasjoner og kompetanse skal evalueres uavhengig av fartstiden den har opptjent om bord. Har ikke kadetten de kvalifikasjoner og den kompetanse som forventes for å løse sertifikat, skal ikke kadetten godkjennes av assessor om bord. Her har næringen selv en overordnet rolle til å være bevisst de øvrige vilkårene for å løse sertifikat. Videre må næringen utvikle holdninger som bearbeider et press om å opptjene fartstiden raskest mulig. Rask opplæring er bra så lenge kvalifikasjonene og kompetansen tilsvarer forventet nivå. Det er en felles oppgave og i hele næringens interesse at kadettene oppnår de best mulige kvalifikasjoner og den høyeste kompetanse som mulig gjennom opplæringsopplegget. Trenger kadettene mer tid for å oppnå dette skal den enkelte gis rom for det. Dette bør næringen akseptere og legge til rette for, uavhengig av økonomi og arbeidsmarked.

Etter Sjøfartsdirektoratets formel vil arbeid i 5 timer og 7 minutter være tilstrekkelig for å opptjene en full fartstidsdag dersom man arbeider 365 dager i året. Trekker man ifra ferier og andre fridager arbeider en «vanlig arbeider» på land ca. 225 dager av de 365 dagene i året. En full fartstidsdag er da 8 timer som tilsvarer prinsippene lagt fram av NSOF og som er i tråd med STCW-konvensjonen. De andre instansene har ikke hatt innvendinger, og forslaget er utarbeidet etter innspill fra partene i næringen. Vi har derfor fastsatt endringen slik den var på høring.

#### **Administrasjon av den nye ordningen**

**Kystvakten har følgende innspill:**

*"For Kystvaktens del vil det også være en fordel å kunne registrere time for time i og med at vi er unntatt arbeidstidsbestemmelsene og dermed kan opptjene påkrevd fartstid på kortere tid enn i dag. Men en slik ordning vil kreve en omfattende registrering og kvalitetsikring av timer og vil dermed generere ekstra administrativt arbeid. Der vi i dag lett kan hente ut data om på- og avmønstring, vil vi i fremtiden operere med timelister.*

*Konklusjon: I en tid med større og større fokus på effektivisering og nedbemanning innen det administrative ledd, vil en timebasert beregning av fartstid generere uforholdsvise nye administrasjon gjennom registrering, kvalitetsikring av både tid og aktivitet."*

**Fiskebåt har følgende innspill:**

*"Fiskebåt er positive til forslaget og mener det vil føre til en prinsipielt riktigere og mer rettferdig fartstidsopptjening. Fiskebåt vil samtidig understreke at endringen må gjennomføres på en slik måte at administrasjonsbyrden for rederiene øker minst mulig. Det fremgår av høringsbrevet at*





## Sjøfartsdirektoratet

Norwegian Maritime Authority

*fartstidsregistreringen skal skje på samme måte som i dag, det vil si ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet. Så lenge det dreier seg*

*om rapportering av antall dager har dette vært en relativt enkel øvelse, men når det nå skal skje på timenivå kan det bli mer arbeidskrevende å føre kontroll med opptjeningen fra rederiets side. Det vises til at faktisk tjenestetid for den enkelte kan variere i perioder. I tillegg kan det være store forskjeller mellom de ulike sertifikatpliktige stillinger. Det er viktig at rederiene kan stole på timelistene som det sertifikatpliktige personellet selv fører, og at rederiet ikke risikerer noe ansvar dersom det i enkelttilfeller skjer feil.*

### Norges Fiskarlag har følgende innspill:

*Norges Fiskarlag er positiv til forslaget og mener dør nye modellen bedre ansukeliggjør tjenestetid om bord enn det dagens modell legger opp til. I høringsforslaget legges det videre opp til at fartstid skal dokumenteres på samme måte som før. Det vil si ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet. I denne sammenhengen er det viktig at Sjøfartsdirektoratet utarbeider en enkel veiledning for hvordan fartstid bør føres, slik at arbeidet blir enklere for både rederi og mannskap.*

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at fartstid skal dokumenteres på samme måte som i dag, jf. § 16 andre ledd som sier at "fartstid dokumenteres ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet". Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke er behov for å endre informasjonen som oppgis i Altinn og rapporteringsskjemaene. Vi legger til grunn at rederiene skal ha oppgaven med å sette antall timer inn i formelen og regne disse om til riktig antall fartstidsdager. Rederiene skal deretter rapportere antall fartstidsdager inn til Sjøfartsdirektoratet. Dette gjør at det er rederiene som skal bære ansvaret for at antall dager som er registrert på den enkelte er riktig. Sjøfartsdirektoratet vil kontrollere opplysningene. Sjøfartsdirektoratet kan kreve innsyn i beregningene gjort at rederiet, dersom det er behov for det. Ved at rederiene rapporterer inn antall fartstidsdager er det ikke behov for å gjøre endringer i skjemaet for Altinn.

### Fraktefartøyenes Rederiforening har følgende innspill:

*"Vår forening ser svært positivt på den foreslåtte endringen i beregning av fartstid. Vi mener det blir en mer korrekt beregning av fartstid, med time for time enn som tidligere dag for dag. Fraktefartøyenes Rederiforening regner med at dette vil ha tilbakevirkende kraft innenfor de siste 5 år i forbindelse med sertifikatfornyelse og utstedelse av sertifikat."*

Sjøfartsdirektoratet tar utgangspunkt i den fartstiden som ligger til grunn når beregningen gjøres etter nye regler. Dette er uavhengig av når fartstid er opptjent og vil være til gunst for kadetter.

### Sjømannsorganisasjonens Fellessekretariat har følgende innspill:

*"Sjømannsorganisasjonene i Norge har vært involvert i prosessen med direktoratet og rederinæringen om endringer av regler for å opptjene fartstid. Vi er derfor tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet nå foreslår å endre kvalifikasjonsforskriften på dette punkt. Dette vil medføre raskere opptjening av fartstid og således være til gunst for sjøfolk. Ordningen vil være i tråd med STCW-konvensjonen.*

*I Tabell A-III/2 er det engelske ordet "manage" oversatt. "Betjens elektriske og elektroniske anlegg og kontrollsystemer" foreslås nå endret til "styre driften av elektriske anlegg ...". Denne oversettelsen blir upresis og gir en ufullstendig beskrivelse av ansvaret som følger av konvensjonen. Den store svakheten med direktoratets oversettelse er at selve ledelsesfunksjonen ikke kommer godt nok frem. Ordet "manage" er i Oxford Dictionary definert som "be in charge of". Ordet "operate" er definert som "control the functioning of (a machine, process, or system).*

C:\Users\kgal\AppData\Local\Microsoft\Windows\INetCache\Content.Outlook\05928QP8\Rundskriv R - Endringer i kvalifikasjonsforskriften - endelig versjon 16 8 2016.DOCX



## Sjøfartsdirektoratet

Norwegian Maritime Authority

*Direktoratets forslag medfører en sammenblanding av to engelske ord som er uheldig. Vi ber derfor om at ordlyden i forskriften endres til "lede driften av ...".*

Sjøfartsdirektoratet tar innspillet til følge og endrer oversettelsen av "manage" til "lede driften av".

Det norske maskinistforbund (DNMF) har følgende innspill:

*"1. "Manage" oversettes til LEDE*

*2. STCW kapittel I - Normer knyttet til allmenne bestemmelser avsnitt A-I/1 tilføyes forskriftens § 2 definisjoner.*

*3. Endring: Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for ARBEIDSTAKERE PÅ SKIP*

*Ingen av DNMF sine forslag vil medføre materielle endringer, kun mer korrekt tekst opp mot originalteksten i STCW 78 og dermed tydeliggjøre konvensjonens hensikt for at kompetanse er lik sikkerhet. Avslutningsvis anser DNMF det som mest hensiktsmessig å ikke oversette konvensjonen i norske forskrifter, men kun bruke den originale utgaven slik at all tekst og definisjoner kan leses samlet, ikke fordelt over flere forskrifter slik det er i dag, alternativt tilgjennegi at forskriftene dette gjelder er en norsk oversettelse av STCW på lik linje med forskrifter oversatt fra SOLAS (eks. forskrift om bygging av skip) - og ved tvil legges den engelske originalteksten til grunn. Evt. norske særregler som det kan gis rom for, som her foreslått mht. beregning av fartstid ref. Sub-committee on Standards of Training and Watchkeeping - 42nd session 18. October 2010, Agenda item 10, kan likevel fremkomme i protokoller, som da fremlegges til IMO iht. Artikkel I, Regel I/3."*

Sjøfartsdirektoratet følger innspillet om oversettelsen av "manage", og endrer det til "lede driften av". Det er ikke aktuelt å endre navn på forskriften nå, det kan bli aktuelt ved en senere anledning. Gjennomføringsmetoden ble vurdert i forbindelse med gjennomføringen av 2010-endringene i STCW-konvensjonen. STCW-konvensjonen egner seg ikke for inkorporasjon slik DNMF foreslår. Videre er fartstidsberegningen innenfor STCW-konvensjonen, og skal derfor ikke rapporteres til IMO.

Oslo Yrkesbåtrederes Forening har følgende innspill:

*"Av høringsbrevet fremgår: "På internasjonalt nivå kan endringen gi Norge et konkurransefortrinn" noe som synes å være i strid med internasjonale forpliktelsener som STCW-konvensjonen baserer seg på. En beregning av fartstid på nasjonalt nivå vil etter vår oppfatning være åpenbart uheldig, og må unngås. OYF skal derfor be om at forslag til endring av forskrift fremmes for IMO for å sikre en eventuell fornyet internasjonal beregning av fartstid. Man bakgrunn av ovennevnte ber OYF om at herværende forslag utsettes inntil eventuell internasjonal avklaring har funnet sted."*

Sjøfartsdirektoratet fastslår at endringene er innenfor konvensjonen og vårt handlingsrom.

### Brukervennlighet i Altinn

Videre har Fiskebåt følgende innspill:

*Endelig viser Fiskebåt til at gjeldende system for registrering av fartstid i Altinn har en svakhet i form av at opplysningene ikke blir oppdatert og lagt inn før sertifikatsøknaden er behandlet. Det kan dermed ta lang tid, av og til opp mot flere måneder, før fartstiden oppdateres. Rederi og mannskap har i denne perioden få muligheter til å kontrollere om innmeldingen faktisk er mottatt og tatt til behandling. Fiskebåt ber om at Sjøfartsdirektoratet legger til rette for at innsendte opplysninger om fartstid blir raskere synlig for rederi og sertifikatsøker.*



**Norges Fiskarlag har lignende innspill:**

*"Når sjøfolk og fiskere søker om sertifikat gjennom Altinn, har Norges Fiskarlag fått tilbakemeldinger om at registrert fartstid ikke blir synlig for søkeren før Sjøfartsdirektoratet har behandlet sertifikatsøknaden. Dette gjør søknadssituasjonen lite oversiktlig for søker. Norges Fiskarlag ber derfor om at Sjøfartsdirektoratet snart oppdaterer søknadssiden, slik at registrert fartstid vises umiddelbart."*

Sjøfartsdirektoratet viser til at vil bli en endring i forbindelse med utarbeidingen av "Min side funksjonaliteten". Målet er at all innsendt dokumentasjon vil ligge åpent synlig, også før godkjenning.

**Fartstid under verkstedopphold**

Videre har Norges Fiskarlag følgende innspill:

*"Norges Fiskarlag har fått flere henvendelser fra medlemmer som peker på at navigatørene bør gis fartstid under verkstedopphold. Bakgrunnen for det er at arbeidsoppgaver knyttet til sikkerhet og sertifisering er svært relevant for en helhetlig dybdeforståelse av navigatørens oppgaver. Norges Fiskarlag ber Sjøfartsdirektoratet ta opp dette nasjonalt og internasjonalt (IMO)."*

Sjøfartsdirektoratet viser til at dersom verkstedopphold er en del av den ordinære driften av skip (herunder kortere verkstedopphold), regnes det i dag med på fartstiden. Verkstedopphold av større omfang, som f.eks. ved større ombygginger når skipet ligger i dokk, oppfyller ikke kravene i § 16 for å få fartstid for en navigator. Det står mer om dette i veiledningen til forskriften.

**Oppsummering**

Endringen i faststidsberegningen vil gi en mer korrekt beregning av fartstid, og vil samtidig bety en raskere opptjeningstid i de fleste tilfeller. For den enkelte arbeidstaker vil en raskere opptjening av fartstid ha økonomiske fordeler. For rederiene medfører endringen noe mer administrasjon ved at de får ansvar for å sette arbeidstimene inn i formelen og finne riktig antall fartsdager. Riktig antall fartsdager meldes så inn til Sjøfartsdirektoratet på eksisterende skjema i Altinn. Det antas at endringen i faststidsberegning kan gi norske aktører en konkurransefordel. Totalt sett synes fordelene å veie tyngre enn ulempene.

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen  
avdelingsdirektør

Vedlegg: Forskrift om endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

En snarvei til D3?

### Vedlegg 3

## Beregning av Fartstid

Vegar Berntsen





## Bakgrunn for vurderingen

- Den 22. januar 2013 sendte Norsk Sjøoffiserforbund, Norsk Sjømannsforbund, Det norske maskinistforbund, Norges Rederiforbund, Fraktefartøyenes Rederiforening, og NHO Sjøfart (heretter omtalt som «Næringen») et forslag til Direktoratet om endring av metoden for fartstidsberegning.
- Direktoratet har vurdert forslag, og formulert et alternativt forslag som ser på beregning av fartstid.



## Dagens ordning

- I nåværende system regnes fartstid som faktisk tjenestetid fra dag til dag. Det finnes ikke krav til hvor mange timer arbeid som skal gjennomføres i løpet av en dag for at denne dagen skal telles som relevant fartstid.
- Næringen påpeker at det kan være store forskjeller i fartstid etter forskriften mellom to arbeidstakere med likt antall arbeidstimer per år. Forskjellen kommer som følge av forskjell i turnus. Typisk vil det være et skille mellom arbeidstakere som er om bord kontinuerlig en periode og arbeidstakere som kun er om bord når fartøyet er i drift



## Eksempel

- Vi tar utgangspunkt i to arbeidstakere – A og B. Begge går ut fra utdanning og skal opparbeide fartstid for å løse sitt første kompetansesertifikat. For å løse første sertifikat må disse enten ha 12 mnd. fartstid i opplæringsstilling eller 36 mnd. fartstid i ordinær stilling.
- **Arbeidstaker A** jobber om bord på en ferje. Arbeidstiden er 7,5 timer hver dag, i snitt 5 dager i uken
- **Arbeidstaker B** jobber på et offshorefartøy. Tre uker av og tre uker på. I arbeidsukene jobber arbeidstaker B 12 timer 7 dager i uken.



## Eksempel 1: Dagens ordning

- Vi forenkler, og ser bort fra ferie og skuddår.
- Et år = 365 dager
- En måned =  $365/12 = 30,4$  dager per måned.
- Arbeidstid A: 7,5 timer per dag, 5 dager i uken
- Arbeidstid B: 12 timer per dag, 3,5 dager i uken.





## Eksempel 1: Dagens ordning

- Vi forenkler, og ser bort fra ferie og skuddår.
- Et år = 365 dager
- En måned =  $365/12 = 30,4$  dager per måned.
- Arbeidstid A: 7,5 timer per dag, 5 dager i uken
- Arbeidstid B: 12 timer per dag, 3,5 dager i uken.



## Eksempel 1 forts. (Utleddning arbeidstaker A)

### Arbeidstaker A

Arbeidstaker A jobber i alt  $30,4 \bullet \frac{5}{7} = 21,7$  dager per måned.

21,7 dager per måned gir  $21,7 \bullet 7,5 = 162,7$  arbeidstimer per måned.

Antall arbeidstimer per kalenderår blir derfor  $12 \bullet 162,7 = 1952,4$ .

1 års fartstid oppnås etter 365 arbeidsdager. Det vil medføre  $\frac{365}{21,7} = 16,82$  mnd.

Et års fartstid krever med andre ord 16,82 måneder i arbeid, noe som utgjør  $16,8 \bullet 162,7 = 2737$  arbeidstimer.

På samme måte vil tre års fartstid medføre  $2737 \bullet 3 = 8212$  arbeidstimer.

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*



## Eksempel 1 forts. (Utleddning arbeidstaker B)

### Arbeidstaker B

Arbeidstaker B jobber i alt  $30,4 \bullet \frac{1}{2} = 15,2$  dager per måned.

15,2 dager per måned gir  $15,2 \bullet 12 = 182,4$  arbeidstimer per måned.

Antall arbeidstimer per kalenderår blir derfor  $12 \bullet 182,4 = 2188,8$ .

1 års fartstid oppnås etter 365 arbeid dager. Det vil medføre  $\frac{365}{15,2} = 24$  mnd.

Et års fartstid krever med andre ord 24 måneder i arbeid, noe som utgjør  $24 \bullet 182,4 = 4380$  arbeidstimer.

På samme måte vil tre års fartstid medføre  $4380 \bullet 3 = 13140$  arbeidstimer.

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*



## Eksempel 1 forts. Sammenligning

Beskrivelse	Arbeidstaker A	Arbeidstaker B
Antall fartsdager i løpet av en mnd. (30,4 dg)	21,7 dg	15,2 dg
Antall arbeidstimer i løpet av en mnd. (30,4 dg)	162,75	182,41
Antall arbeidstimer ved 12 mnd.	1953	2188,8
Tid til 12 mnd. fartstid	16,82 mnd / 1,4 år i tonic i perioden.	24 mnd / 2 år
Totalt antall timer ved 12 mnd. fartstid	2737	43801
Tid til 36 mnd. fartstid	50,46 mnd. / 4,2 år + ferie i perioden	72 mnd. / 6 år
Totalt antall timer ved 36	8242 t.	13140 t.

NIS//NOR

04.06.2017

Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø



## Forslag fra næringen

- Samme forutsetninger som tidligere.
- Opptjeningsregel endret til følgende:

$$1) \text{ Fartstidsårsverk} = \left( \frac{X \cdot 12}{Y} \right) \cdot \frac{1}{1848}$$

Hvor:

X = det faktiske antallet timer mannskapet har om bord på et fartøy per mnd.

Y = antall skift for vedkommende fartøy, eller turnus de går i omregnet til skift.

1848 er antall timer per år.



## Eksempel 2 (Utleddning arbeidstaker A)

### Eksempel 2 Arbeidstaker A

Arbeidstaker A jobber i alt  $30,4 \bullet \frac{5}{7} = 21,7$  dager per måned.

21,7 dager per måned gir  $21,7 \bullet 7,5 = 162,7$  arbeidstimer per måned.

Antall arbeidstimer per kalenderår blir derfor  $12 \bullet 162,7 = 1952,4$ .

Antall fartsårsår ved 12 mnd. =  $\left( \frac{(162,7 \bullet 12)}{1} \right) \bullet \frac{1}{1848} = 1,057 = 1953$  timer

tid til 12 mnd. fartstid =  $\frac{1953}{1,057} = 1848$

Et års fartstid krever med andre ord  $\frac{1848}{162,75} = 11,34$  mnd.

Et års fartstid krever med andre ord 11,34 måneder arbeid, noe som utgjør  $11,34 \bullet 162,7 = 1848$  arbeidstimer.

På samme måte vil tre års fartstid medføre  $1848 \bullet 3 = 5544$  arbeidstimer.



## Eksempel 2 forts. (Utleddning arbeidstaker B)

### Eksempel 2 Arbeidstaker B

Arbeidstaker B jobber i alt  $30,4 \bullet \frac{1}{2} = 15,2$  dager per måned.

15,2 dager per måned gir  $15,2 \bullet 12 = 182,4$  arbeidstimer per måned.

Antall arbeidstimer per kalenderår blir derfor  $12 \bullet 182,4 = 2188,8$ .

Antall feriestidsår ved 12 mnd. =  $\left( \frac{(182,4 \bullet 2) \bullet 12}{2} \right) \bullet \frac{1}{1818} = 1,184 = 2188,8$  timer

Tid til 12 mnd. feriestid =  $\frac{2188,8}{1184} = 1848$

Et års feriestid krever med andre ord  $\frac{1848}{182,4} = 10,13$  mnd.

Et års feriestid krever med andre ord 10,13 måneders arbeid, noe som utgjør  $10,13 \bullet 182,4 = 1848$  arbeidstimer.

Nå samme måte vil tre års feriestid medføre  $1818 \bullet 3 = 5454$  arbeidstimer.

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*



# Sammenligning

Tabell 1: Sammenligning mellom arbeidstakere og systemer.

	Antall timer til 12 nord farttid		
	Dagens ordning	Næringens forslag	Differanse
Arbeidstaker A	2770	1878	892
Arbeidstaker B	4380	1878	2502

- Overgangen fra dagens ordning til næringens forslag vil medføre en kraftig reduksjon i opparbeidet fartstid ved første sertifikat for både arbeidstaker A og arbeidstaker B. På en annen side vil forslaget medføre at begge arbeidstakerne nå arbeider like mange timer for å utløse det første sertifikatet.
- Dersom vi kun er interessert i likhet innad i gruppen, kan det være en bedre løsning å innføre krav om 2740 timer fartstid for å utløse det første sertifikatet. Dette vil medføre likhet mellom de to gruppene, uten den samme voldsomme nedgangen i fartstid. Dette skaper derimot en opplevd urettferdighet mot andre yrkesgrupper

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*





## Alternativt forslag fra Sjøfartsdirektoratet

Det er ønskelig at kravene til beregning av fartstid er lett å forstå. Næringsens forslag er etter direktoratets oppfatning noe vanskelig å sette seg inn i. Vi har derfor sett på muligheten for å forenkle beregningen.

For å minimere behov for endringer i direktoratets IT-systemer er det videre ønskelig at fartstid fortsatt rapporteres som antall dager. Direktoratet foreslår derfor at en fastsetter en normal arbeidsdag som legges til grunn ved beregning av fartstid.

Antall normaliserte fartstidsdager (D) kan da beregnes ved formelen:

$$D = \frac{X}{T} \cdot 365$$

Hvor:

D: antall normaliserte fartstidsdager

X: antall timer arbeidet

T: antall timer i basisårsverk

For å beregne fartstid må reder ta utgangspunkt i arbeidstidslister eller en beregning av arbeidstid basert på skiftturnusplan for en periode.



## Utleddning av ordning

1) Ett årsverk = 1750 t (eksempell)

*Et årsverk er ukentlig arbeidsi antalltimer, multiplisert med antall arbeidsuker. Ved 37,5 timers arbeidsuke og 5 ukers ferie vil et årsverk utgjøre omtrent 1750 timer.*

2) Arbeidstimer per dag = 7,5

*Et årsverk på 1750 timer tilsvarer vanligvis 7,5 arbeidstimer per dag.*

3) Ferieuttid ved «vanlig» arbeidsår =  $\frac{1750}{7,5} = 233,33$

*Ligning 3 angir hvor mange feriedager man får tiløp av et vanlig arbeidsår, gitt forutsetningene over.*

4) Ferieuttid som andel av år ved vanlig arbeidsår =  $\frac{233}{365} = 0,639$

*Ligning 4 sier at ved å jobbe et normalt arbeidsår vil en arbeidstaker oppnå 0,639 feriedager.*



## Utleddning av ordning (forts.)

Dersom vi setter  $0,639X = 1750$  og løser ligning mhp.  $X$  får vi antallet timer som kreves for å få et fartstidsår.

$$\frac{1750}{0,639} = 2738,6 = X, \text{ under dagens ordning vil man mao. måtte arbeide } 2738,6 \text{ timer for å oppnå}$$

et års fartstid dersom man arbeider 7,5 timer hver dag.

- 5) Antall timer arbeidet i gjennomsnitt per dag for å oppnå et års fartstid =  $\frac{2738,6}{365} = 7,5$
- 6) Fartstidsekvivalenter =  $\frac{X}{7,5}$ , hvor  $X$  = antall arbeidstimer per år.

*På generell form kan vi skrive ligning 6 på følgende måte:*

- 7) Antall normaliserte fartstidsdager =  $\frac{X}{T} \bullet 365$



## Eksempel 3

### Eksempel 3 Arbeidstaker A

Arbeidstaker A jobber i alt 1953 timer per år.

Dette gir  $\frac{1953}{1848}$  • 365 = 385,7 fartstidsdager, som tilsvarer  $\frac{385,7}{365} = 1,056$  fartstidsår.

### Eksempel 3 Arbeidstaker B

Arbeidstaker B jobber i alt 2188 timer per år.

Dette gir  $\frac{2188}{1848}$  • 365 = 432,1 fartstidsdager, som tilsvarer  $\frac{432,1}{365} = 1,1839$  fartstidsår.



## Basisår

- Valg av basisår vil bestemme hvor lenge skipsarbeidstakerne må jobbe for å opp tjene fartstid.
- Næringen har i utgangspunktet foreslått 1 848 timer, men har ikke argumentert for dette synet.
- Et alternativ er å bruke 1 750 timer som basisårsverk. Dette vil skape likhet mellom gruppene, men vil redusere erfaringsgrunnlaget assosiert med et fartsår.



## Basisår eksempel:

Tabellen (1) viser antall timer som er nødvendig for å oppnå et års fartstid under ulike basisårsforutsetninger.

Tabellen (2) viser reduksjon i kompetansekrav for de ulike arbeidstakerne.

	Lagens ordning	Basisår 1/150	Basisår 1848	Basisår 2/737
Arbeidstaker A	7737	1750	1848	7737
1 Arbeidstaker B	4380	1750	1848	2737
Differanse (B - A)	1643	0	0	0
2 Reduksjon i kompetansekrav for A	0	36,06	32,48	0,00
Reduksjon i kompetansekrav for B	0	60,05	57,81	37,51



## Nytt eksempel (20.01.2015)

**Ønske om eksempel ved 8 timers arbeidsdag.**

MLC forutsetter 8 timers arbeidsdag i flere av sine beregninger. Dette ble derfor lansert som et forslag i møte 19.01.

**Utfordring 1:** Hva blir årsverk? Ingen entydig definisjon

**Forslag 1:** Ved 1750 timers årsverk regnes 7,5 timer per dag. Dette gir  $\frac{1750}{7,5} = 233,33$  arbeidsdager.

233,33 ● 8 = 1866,64 som basisårsverk.

**Forslag 2:** Tar utgangspunkt i antallet arbeidsdager: 8 timers arbeidsdag, 355 dager, 25 feriedager, 104 helgedager, 10 andre røde dager. Dette gir  $(365 - 25 - 104 - 10) = 1808$  som basisårsverk.

Vil variere rittu. Betydelige helligdager.

**Dette må drøftes nærmere, gjerne i samarbeid med SVH, som definerer utførte årsverk i enkelte arbeidsmarkedsundersøkelser.**

NIS//NOR

04.06.2017

Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø



## Nytt eksempel (20.01.2015) – 1866 som basisår

### Dagens ordning

#### Arbeidstaker A

Dagens ordning: 16,82 mnd. for et års fartstid, tilsvarer 2737 timer.

#### Arbeidstaker B

Dagens ordning: 24 mnd. for et års fartstid, tilsvarer 4380 timer.

### 1866 som basisår

#### Arbeidstaker A

$$\frac{1953}{1856,6} \bullet 365 = 381,9 \text{ fartstidsdager, som tilsvarer } \frac{381,9}{365} = 1,04 \text{ fartstidsår}$$

#### Arbeidstaker B

$$\frac{2188}{1856,6} \bullet 365 = 427,8 \text{ fartstidsdager, som tilsvarer } \frac{427,8}{365} = 1,17 \text{ fartstidsår}$$

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*





## Praksis i andre land

Tabell 2: Fartstidsberegning i andre land<sup>1)</sup>

Land	Ordning
Norge	1 dag arbeid = 1 dag fartstid
UK	1 dag arbeid = 1 dag fartstid
Holland	1 dag arbeid = 1 dag fartstid
Australia	1 dag arbeid = 1 dag fartstid
New Zealand	Ved å oppfylle visse kriterier kan lange arbeidsdager telles som ekstra dager <sup>1)</sup>
USA	12 timers arbeidsdag kan telles som 1,5 fartstidsdager.



## Antall berørte arbeidere

Organisasjon	Tilføyelse	Typisk rotasjon/skiftordning	Omtrentlig antall arbeidstakere	Gjennomsnittlig arbeidstid per år (målt i timer)
Norges Rederiforbund	Rige-Avta en	2:4 (14 dager om bord)	9000	14 701 (2 år)
	Nord- & NIS	1:1 (30 dager om bord)	7000	1300 dager; 21 50 timer (2 år)
	NOR	1:1 (30 dager om bord)	10000	1300 dager; 21 50 timer (2 år)
Fraktefartøyenes Rederiforening	NOR-Renover	2:3 - 2:8	1885	2184 t/år
	NIS-Renover (overflate navigatører)	2:3 - 2:8	185	2184 t/år
	NIS-Renover - Øst- og vestlige sjøfolk	Varierte	575	Ukjent
	TF - addele	Varierte	5000	Sjekk vedlegg
NOR- sjøfolk	Flere	Varierte	5000	Sjekk vedlegg
<b>Sum</b>			<b>31625</b>	

Norges rederiforbund og Fraktefartøyenes rederiforening representerer om lag 84 % av arbeidstakerne i utvalget Sjøfartsdirektoratet har fått oversendt.

I rederi tilknyttet disse forbundene blir det i all hovedsak brukt 1:1 eller 2:4 rotasjoner. Arbeiderne i disse rederiene tilskrives om lag 182 fartstidsdager på et år, bortsett fra arbeidstakere i rigg-avtalen, som med noe mindre timeantall tilskrives om lag 121 fartstidsdager per år. Begge gruppene bruker om lag 12 timer for å tjene opp en fartstidsdag.

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*



## Effekter

<b>Positiv Effekt</b>	<b>Negativ effekt</b>	<b>Merknad</b>
<p>Imførelsen av en timebasert ordning vil bety lik fartstid for likt arbeid.</p> <p>Imførelsen av timebasert ordning vil gi Norge raske fartstidsoppløring, noe som vil skape et konkurransefortinn</p> <p>Forslaget kommer fra en samlet næring, og betyr sådan stor oppslutning</p>	<p>For de aller fleste vil dette medføre en stor nedgang i faktisk arbeidstid for et gitt fartstidsnivå. Dette vil medføre mindre kompetente sjøarbeidstakere, noe som kan øke risikoen for ulykker.</p> <p>Fåere andre land tillater ikke time-baserte ordninger. Dette kan medføre at IMO gir Norge en annerkjent ved en revisjon</p> <p>Enkelt arbeidstakere vil måtte bruke lenger tid på å opplyse fartstid under dette systemet.</p> <p>Det vil innebære kostnader å innføre en forsvittsordning.</p>	<p>Nåde sikkerhet og rettferdighetsensynet kan bedre ivaretas gjennom en timebasert ordning ved å sette basissverket høyere</p>
<p>Arbeidstakere: Forslaget vil medføre raske fartstidsoppløring for de aller fleste, dette betyr raskere stillingsopptrykk, og høyere lønn for skipsarbeidstakere.</p>	<p>Arbeidstakere: Fåere saker på ulike stillinger, økt tilruid av arbeidskraft på lang sikt kan medføre dårligere lønn/ordninger for de ansatte.</p>	

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*



## Effekter fortsetter

Positiv Effekt	Negativ effekt	Merknad
<p>Arbeidstakere: Forslaget vil medføre raskere fartstidsopptjening for de aller fleste, dette betyr raskere stillingsopprykk, og høyere lønn for skipsarbeidstakere.</p> <p>Rederi:</p> <p>Økt søkermasse betyr at Hedderet kan velge de beste kvalifiserte søkerne</p>	<p>Arbeidstakere:</p> <p>Flere søkerne på ulike stillinger, økt tilbud av arbeidskratt på lang sikt kan medføre dårligere lørn/ordninger for de ansatte.</p> <p>Rederi:</p> <p>Raskere stillingsopprykk kan betyr høyere lønnskostnader, eller misnøye og høyere turnover dersom arbeidstakere må gå i lavere stillinger fordi det ikke finnes ledige høyere stillinger.</p>	
<p>Det blir lettere å skille «krinten fra hveten». Alle arbeidstakere har like nye erfaring når de utløser nytt sertifikat. Ingen har mulighet til å «juks» ved å gå korte, men hyppige dager</p>	<p>De aller fleste arbeidstakere vil ha mindre erfaring når de utløser et nytt sertifikat under den timebaserte ordningen, sammenlignet med den dagbaserte ordningen.</p>	<p>Som diskutert tidligere i notatet har vi ingen indikasjon på at «juks» forekommer.</p>

**NIS//NOR**

04.06.2017

*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*

En snarvei til D3?

## Vedlegg 4



Arnt Norleif Myrheim-Holm  
Institutt for havromsoperasjoner og byggeteknikk NTNU i Ålesund

6009 ÅLESUND

Vår dato: 03.04.2017

Vår ref: 52944 / 3 / KH

Deres dato:

Deres ref:

### TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 12.02.2017. Meldingen gjelder prosjektet:

52944	<i>En snarvei til D3? Hvordan endringen i regelverket for beregning av fartstid påvirker kadettopplæringen i Norge</i>
Behandlingsansvarlig	NTNU, ved institusjonens øverste leder
Daglig ansvarlig	Arnt Norleif Myrheim-Holm
Student	10004

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, [http://www.nsd.uib.no/personvernombud/meld\\_prosjekt/meld\\_endringer.html](http://www.nsd.uib.no/personvernombud/meld_prosjekt/meld_endringer.html). Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 01.06.2017, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Katrine Utaaker Segadal

Kjersti Haugstvedt

Kontaktperson: Kjersti Haugstvedt tlf: 55 58 29 53

*Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.*

## Personvernombudet for forskning



### Prosjektvurdering - Kommentar

---

Prosjektnr: 52944

Det er oppitt i meldeskjema at personopplysninger skal publiseres. Personvernombudet legger til grunn at det foreligger eksplisitt samtykke fra den enkelte informanten til publisering av personopplysninger. Vi anbefaler at informantene gis anledning til å lese igjennom transkripsjon av eget intervju og godkjenne eventuelle sitater før publisering.

Forventet prosjektslutt er 01.06.2017. Øvrige data og lydopptak anonymiseres/slettes.

En snarvei til D3?

## Vedlegg 5

# Forespørsel om deltakelse i studentarbeid

## «En snarvei til D3?»

### Hvordan endringen i regelverket for beregning av fartstid påvirker kadettopplæringen i Norge

#### Bakgrunn og formål

Sjøfartsdirektoratet har vedtatt endringer av forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Disse trådte i kraft 1.juli 2016 og fastsetter at fartstid skal telles «time for time», ikke «dag for dag» slik det var før. Endringene medfører blant annet at kadettopplæringen kan bli gjennomført raskere enn før. Formålet med oppgaven er å finne ut på hvilken måte opplæringsprosessen ombord kan bli påvirket, og hvilken betydning assessoren vil ha.

Intervjuobjektene skal presentere et bredt utvalg av den maritime næringen som blant annet sjøfartsdirektoratet, sjøoffisersforbundet, kadettdatabasen, maritimt opplæringskontor, rederieansatte, kadetter og sjøfarende.

#### Hva innebærer deltakelse i studien?

Den krever aktiv deltakelse i form av ett intervju og eventuelt innhenting av informasjon om bakgrunnsmateriell til oppgaven fra deltaker.

Spørsmålene vil omhandle følgende temaer:

- Bakgrunn til intervjuobjektene
- Kadettens liv ombord
- Overgangsfase fra gammel til ny kvalifikasjonsforskrift
- Nye kvalifikasjonsforskriften
- Rolle til assessor ombord

Intervjuet vil enten holdes per telefon/skype eller ved personlig oppmøte av studentene. Data registreres i form av notater og lydopptak.

#### Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Kun de to involverte studentene og veilederen vil ha tilgang til personopplysninger. Navnelisten og koblingsnøkkel lagres adskilt fra øvrige data.

Deltakerne vil kunne gjenkjennes i publikasjonen.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 1. juni 2017. Etter denne datoen blir alle personopplysninger anonymisert og slettet.

En snarvei til D3?

### **Frivillig deltakelse**

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert.

Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til studien, ta kontakt med med enten 10004, tlf. xxxxxxxx eller 10011, tlf. xxxxxxxx. Vår veileder er Arnt Norleif Myrheim-Holm, tlf. 70161402.

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, NSD - Norsk senter for forskningsdata AS.

## **Samtykke til deltakelse i studien**

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

---

(Signert av prosjektdeltaker, dato)



En snarvei til D3?

## Vedlegg 6

### Intervjuguide kadett

1. Kan du fortelle litt om deg selv? Hvem er du? Hva holder du på med?
2. Gikk du y-vei eller samordna?
3. Fortell om kadettavtalen din. OFS<sup>1</sup>: Hvor mange timer jobbet du hver dag og hvor mange dager i uka?
4. Kan du fortelle om hva du gjør på frivakt?
5. Hvor viktig mener du det sosiale livet er ombord? Hvor viktig er det å bli kjent med de andre ombord? OSF: Har du tid til å bli kjent med de andre ombord? Hvis nei: Hvorfor har du ikke tid?

*Nytt tema: Endringen i forskriften trådte i kraft 1. juli 2016.*

6. Hvordan oppfattet du overgangsfasen fra gammel til ny fartstidsforskrift?
7. Hvor mye informasjon fikk du om endringen? OFS: Hvilken informasjon fikk du?
8. Forskriften er tilbakevirkende: hvilken betydning hadde det for deg? OFS: Er det positiv eller negativ?

*Fartstid blir nå utregnet etter følgende formel:  $(\text{timer}/1867) \times 365$ . Ved en 8-timers dag vil en få godskrevet 1,53 fartstidsdager, ved en 12-timersdag hele 2,35 fartstidsdager. Dette fører til en forkortelse av kadettens tid ombord:*

9. Hva mener du om forkortelsen av kadettiden?
10. Hva mener du om å telle timer kontra dager?
11. Er det greit at en 12-timers dag teller 2,35 fartstidsdager for en kadett? OFS: Hvorfor er det (ikke) greit?
12. Ved en 12 timers vakt, blir det tid til det sosiale livet, altså å bli kjent med folk ombord?
13. Hvilke formeninger har du om din egen kompetanse når du er/var ferdig med kadettiden di? (Føler du deg klar, har du behov for mer/mindre fartstid).
14. Kan du definere rollen til assessoren (din) om bord?
15. Kan du fortelle om oppfølgingen fra rederiet/assessor (med tanke på uventet kortere fartstid)
16. Hvordan ble evalueringen din utført?
17. Kadettboken og opptjent fartstid er minstekrav; vet du om tilfeller i praksis hvor assessoren har «godkjent bare for å godkjenne»?
18. Har du en følelse av at det ligger et press fra næringen på kadetten å bli fortest mulig ferdig? OFS: Hvis ja, kan du utdype dette litt?
19. Hvilke fordeler fører endringen med seg?
20. Hvilke ulemper innebærer endringen?
21. Var det noe vi ellers skulle spørre om? Har vi glemt noe? Har du noe å tilføye?

---

<sup>1</sup> Oppfølgingsspørsmål

## Intervjuguide næringen

1. Kan du fortelle litt om deg selv: Hvem er du? Hva holder du på med? Har du erfaring på sjøen?

*Endringen i forskriften trådte i kraft 1. juli 2016*

2. Hvordan oppfattet du overgangsfasen fra gammel til ny fartstidsforskrift?
3. Hvor mye informasjon fikk du om forskriftsendringen før/mens den trådte i kraft?
4. Hvilken betydning har det for kadetter at endringen i forskriften er tilbakevirkende?

*På grunn av at endringen er tilbakevirkende er det for enkelte studenter mulig å plutselig ha opptjent nok fartstid fra før av, slik at en kan søke sertifikat etter kun en måned effektiv fartstid (12-19 dager etter endringen) og uten å måtte bruke kadettboka.*

5. Hva synes du om dette?
6. Kan du fortelle om hvilke kadettavtaler som finnes nå til dags? OFS: hvis rederi: Hvilke avtaler benytter dere som rederi?

*Fartstid blir nå utregnet etter følgende formel:  $(\text{timer}/1867) \times 365$ . Ved en 8-timers dag for en godskrevet 1,53 fartstidsdager, ved en 12-timersdag hele 2,35 fartstidsdager. Dette fører til en forkortelse av kadettens tid ombord:*

7. Hva mener du om forkortelsen av kadettiden?
8. Hva mener du om å telle timer kontra dager?
9. Er det greit at en 12-timers dag teller 2,35 fartstidsdager for en kadett? OFS: Hvorfor er det (ikke) greit?
10. Hvor viktig er det sosiale livet ombord for en kadett?
11. Ved en 12 timers vakt, blir det da tid til det sosiale livet, altså å bli kjent med folk ombord?
12. Har du/dere har fått tilbakemeldinger fra kadetter/seilende sjøfolk angående endringer av fartstid?
13. Hvordan blir evaluering av kadetten utført i praksis?
14. Kan du definere rollen til assessoren?
15. Kadettboken og opptjent fartstid er minstekrav; vet du om tilfeller i praksis hvor assessoren «har godkjent bare for å godkjenne»? Fins det noe måte å kontrollere dette på?
16. Har du en følelse av at det ligger et press fra næringen på kadetten å bli fortest mulig ferdig? OFS: Hvis svaret er ja: Kan du utdype dette litt?
17. Hvilke tanker har du rundt en kadett fra samordna opptak som ikke har vært på sjøen fra før, men oppfyller alle minimumskrav og søker sertifikat etter 153 dager?
18. Hvilke tanker har du rundt en kadett fra y-veien som oppfyller alle minimumskravene, slik at han kan søke sertifikat etter kun en måned effektiv fartstid (2-3 uker ombord) og uten å måtte bruke kadettboken?
19. Hvilke fordeler fører endringen med seg?
20. Hvilke ulemper innebærer endringen?
21. Var det noe, vi ellers skulle spørre om? Har vi glemt noe?

## Intervjuguide Sjøfartsdirektoratet

1. Kan du fortelle litt om deg selv: Hvem er du? Hva holder du på med? Har du erfaring på sjøen?

*Endringen i forskriften trådte i kraft 1. juli 2016*

2. Kan du fortelle litt mer om bakgrunnen til endringen?
3. Hva vil det si at endringen i forskriften har tilbakevirkende kraft? OFS: Er det positivt eller negativt, og hvorfor?

*Pga. at endringen er tilbakevirkende er det for enkelte studenter mulig å plutselig ha opptjent nok fartstid fra før av slik at en kan søke sertifikat etter kun en måned effektiv fartstid (12-19 dager etter endringen) og uten å måtte bruke kadettboka.*

4. Hva synes du om dette?
5. Hva mener du om å telle timer kontra dager?

*Fartstid blir nå utregnet etter følgende formel:  $(\text{timer}/1867) \times 365$ . Ved en 8-timers dag for en godskrevet 1,53 fartstidsdager, ved en 12-timersdag hele 2,35 fartstidsdager.*

6. Kan du fortelle om hvordan basisårsverket som blir brukt i formelen beregnes?
7. Hvilke fordeler fører endringen med seg?
8. Hvilke ulemper innebærer endringen?

*Dette fører til en forkortelse av kadettens tid ombord:*

9. Hva mener du om forkortelsen av kadettiden?
10. Er det greit at en 12-timers dag teller 2,35 fartstidsdager for en kadett?
11. Hva tenkte dere om høringsinnspillet fra Sjøoffisersforbundet? (8 timer skal telle som en fartstidsdag, 12 timer som 1,5) OFS: Hvorfor ble dette avslått?
12. Hvor viktig det sosiale livet er ombord, altså å bli kjent med folk for en kadett?
13. Ved en 12 timers vakt, blir det da tid for det sosiale livet?
14. Kan du fortelle om du/dere har fått tilbakemeldinger fra kadetter eller seilende sjøfolk angående endringen?
15. Hvordan blir evaluering av kadetten utført i praksis?
16. Kan du definere rollen til assessoren?
17. Kadettboken og opptjent fartstid er minstekrav; vet du om tilfeller i praksis hvor assessoren har «godkjent bare for å godkjenne»? Fins det noe måte å kontrollere dette på?
18. Har du en følelse av at det ligger et press fra næringen på kadetten å bli fortest mulig ferdig? OFS: Hvis svaret er ja: Kan du utdype dette litt?
19. Hvilke tanker har du rundt en kadett fra samordna opptak som ikke har vært på sjøen før, men oppfyller alle minimumskrav og søker sertifikat etter 153 dager?
20. Var det noe, vi ellers skulle spørre om? Har vi glemt noe?

## Vedlegg 7

### Transkribering av Sjøfartsdirektoratet 150102\_0011

Intervju gjennomført 14.februar ved bruk av Skype. Transkribering utført av kandidat 10004.

- Kan du fortelle litt om deg selv. Hvem er du? Hva holder du på med? Har du erfaring på sjøen?

Ja, eh, på det siste eg har jo ikkje sjøerfaring, så eg kan nok (utydelig:agare grett med?). Eh, eg er utdanna jurist, eg har jobba i sjøfartsdirektoratet i 10,5 år, øh, i litt over 2 år på dinna avdelinga utdanning, sertifisering og bemanning. Før den tid var eg på fiskefartøyavdelinga, først som jurist i 4 år og så som leder i 4 år. Eh, og så 2 år som leder her. Ehh, ja. Kort og greitt.

- Endringen i forskriften trådte i kraft 1. juli 2016. Kan du fortelle litt mer om bakgrunnen til endringen?

Jah, bakgrunnen for at vi gjorde denne endringa var en henvendelse fra Sjøoffisersforbundet, maskinistforbundet, rederiforbundet, NHO sjøfart og fraktestøytøyenes rederiforening tilbake i 2012, der dei anmoda oss om å sjå på, eeeh, formelen for fartstidsberegning, eller sjå om vi kunne ha en anna måte å regne fartstid på, eh, for å kunne, ja, for eksempel gjære det litt meir rettferdig. Forde at sånn som vi telte før så va det jo, kunne vi gå på ei ferje 4 tima om dagen og få full uttelling, eh menst en kunne jobbe offshore i 1-1system 12 tima om dagen, på en måte, begge dei to telte som ein dag, så vi va på en måte på jakt etter en litt meir sånne rettferdige, rettferdige beregningsmetode. Såe tok vell tak i det her skikkelig i 2014 eeeeh, og i den forbindelse, den den presentasjonen som eg sendte over til dokke så vise det litt av arbeidet som en samfunnsøkonom hos oss gjorde. Eh, for vi vi gjorde litt om på den formelen som dei hadde, eh, for å, sånn at den vart sånn som det er per i dag, kan du sei. Eh, osso em, sendte vi den på høring då, då måtte jo endrast i forskriften så vi sette det på høring på nyåret 2015 osso trådte det i kraft då i 1.juli 2015. Så det er sånderanne kort om bakgrunnen, men det va på en måte et felles innspel ifrå rederi og sjømannsorganisasjonane om at dei ønskte at vi gjor noke, som gjor at vi satte i gang arbeidet.

- Hva vil det si at endringen i forskriften har tilbakevirkende kraft?

Eh, altså, eh, om den faktisk har tilbakevirkende kraft eller ikkje, trengje kanskje ikkje bruke så masse tid på det. Men det vi har sagt er atte, atte den gjelde for alle søknada etter det tidspunktet. Så sjølv om fartstida er opptjent før 1/7/2016 blir det vell, eh, så lenge du har søkt etter den dato så legge vi den nye formelen til grunn. Så det vil jo då sei at kadetta og sjøfolk som då hadde gått i perioden før den tid kunne søke, måtte legge den nye formelen til grunn når dei søkte om oppgradering eller førstesertifikat eller oppgradering av sertifikat.

- Vil du si at det er poitivt eller negativt?

Endringa?

- Nei, at det er tilbakevirkende kraft.

At det er tilbakevirkende, altså, det hadde nokk vore vanskeligere å gjennomført det vist vi ikkje skulle hatt den til grunn og berre lagt til grunn fartstid etter den datoen for eksempel, for at då er det en del sjøfolk vil ha fartstid før og etter den datoen og då hadde det blitt vanskelig å rekne og finne utav alt. Så sånn sett gjennomføringsmessig så har det jo positivt, det har det nok ...

- Pga. at endringen er tilbakevirkende er det for enkelte studenter mulig å plutselig ha oppjent nok fartstid fra førav slik at en kan søke sertifikat etter kun en måned effektiv fartstid (12-19 dager etter endringen) og uten å måtte bruke kadettboka. Hva synes du om dette?

En skal jo fortsatt gjennom en assessment til slutt for å få en vurdering av den enkelte for an kan søke ut, eh, så vidt eg veit. Eh, det er klart, altså, det er jo på en måte et av resultatene av endringa som er gjort at en... åå at en kan gjære det på den måten va jo og eh, det er jo en åpning fra før av, det er på en måte berre følgen av den endringa som vart sånn. Og dei som løyse det ut på den måten har jo effektiv fartstid fra tidligare som, er jo det som gjør at dei no har kortare fartstid. Etter fullført utdanning så, så legge en jo på en måte bare til grunn den fartstida dei har i fra tidligare perioda.

- Hva mener du om å telle timer kontra telle dager?

Altso utgangspunktet så så blir det jo på en måte en eh, som eg va innpå tidligare, blir på en måte en litt meir rettferdig måte å gjære det på forde atte no får du, eh, får på en måte uttelling for det faktiske arbeidet som en gjær, i motsetning til å få, eh, få godskevrne en dag, så som kun har vore en time om bord for eksempel kontra en som har 12t om bord, så, så det er på en måte det eine, og så blir det meir en parallell mot landansatte, type for eksempel lærlingar som og blir, blir tært(?) av det her. Så er det jo på en måte litt, altså, ehm, og på land får du som lærling får du godskevrne dei enkelte timane du har og no gjær du det på sjoen og. Så det er på en måte, litt sånne, kall det gjerne ett rettferdighetsprinsipp.

- Fartstid blir nå utregnet etter følgende formel:  $\text{timer}/1867 \times 365$ . Ved en 8-timers dag for en godskevrer 1,53 fartstidsdager, ved en 12-timersdag hele 2,35 fartstidsdager. Kan du fortelle litt om hvordan basisårsverket som blir brukt i formelen beregnes?

Eh, jaaa, altså basisårsverket på 1867 tima tar utgangspunkt i statistisk sentralbyrå sine beregningar av et normalt arbeidsår for en, for en arbeidstager i ei 100% stilling på land. Eh, om atte, eh, så basisårsverket er ett tall som kjem i frå, eh, i frå statistisk sentralbyrå. Skal bare sjå her om eg finne igjen...(leier på dataen)

- Vi søkte litt på akkurat dette, men fant ikke noe særlig opplysende info rundt basisårsverk. Fant litt diverse tall og sånt.

Okai, jah, skal sjå trur vi hadde fått skreive litt om det ieee....(fortsetter å leier på dataen). Eg driver å blar i den presentasjonen eg sendte dokke, bare for å sjå om vi hadde referert til det der, vist ikkje har eg og ett notat og der veit eg vertfall at det er referert til det. Ehm, som egee eg skal ta å finne det fram. Men det er henta frå statistisk sentralbyrå sine tall, det er det.

- Hvilke fordeler og ulemper fører endringen med seg?

Jae, fordelane er jo, vi har snakka om det med rettferdighet overfor andre og det at en får på en måte uttelling for dei dagane en har, eh, og at en, eh, der er ingen internasjonale reglar for korleis ein skal telle fartstidsdagar. Og en del land dei har på en måte sagt at 12timar er 1,5 dag, sånn rein omregning blant anna har dei gjort det i USA. Så har vi sagt at vi har lagt til grunn dinna timeberegningane ... då får du på en måte spenne og ned til dissa som har mindre enn 8timar, for eksempel. Så sånn sett så er det jo, tenke vi at det er positivt at en faktisk får uttelling for det her, osso va det jo, altså det at det va ett felles forslag ifrå organisasjonane det betyr jo at for vår del vertfall, at det va noke at dei er enig og felles om

og det gjør det jo på en måte litt enklere å få til. Eh, det er klart det som fort kan bli negativt er jo eh, at ja en kan fortare bli ferdig med kadettida, og ja en kan fortare komme seg opp til D1 eller M1 sertifikat, og dersom rederia og den enkelte skipsarbeider ikkje er sitt ansvar bevist... så kan en jo risikere å få ukvalifiserte sjøfolk igjennom, ehm, så sann sett kan en jo sei at rederie og sjøfolk i større grad har ett ansvar sjøl for å på en måte vere med på vurderingane av om en er kompetent eller ikkje, ehm, enn tidligare, der det va sånn veldig, rein, rein, ja. En har jo hatt det ansvaret før og men det er kanskje litt synligare og tydligare no. Eh, og det same gjelde jo for assessor sitt ansvar, vist en kadett på en måte er veldig og opplæringsansvarlig om bord sjølvsagt, sjøl om kadetten er ferdig med tida si så er jo ikkje det det samme som at alle oppgavene i webcadet er gjennomført eller at, eh at eh kor man er kvalifisert. Så det er på en måte tydeligare atte det er ikkje berre tidsmessig det gjelde, men og kvalifikasjonane.

- Kommer det til å skje noen endringer med tanke på fartstidsopptjening?

Framover? No er det jo mindre enn ett år sida det trådte i kraft og vi har ikkje fått så voldsom mange, ka skal me sei, tilbakemeldinga endå. Det er klart at vi må ta en vurdering når vi kjem litt lenger. Vi har jo kontakt med opplæringskontora for eksempel, med sjømannsorganisasjonane og vist dei har klare signal på at at her er det et eller anna som ikkje er som det ska så vil vi jo ta en ny vurdering av det med når om det skjer er litt vanskelig å sei her og no. Ja, det er det.

- For eksempel Sjøoffisersforbundet kom jo med et høringsinnspill der de sa at 8 timer skal telle som 1 fartstidsdag. Hva synes du om dette forslaget og hvorfor ble dette avslått?

Ehm, altså, vi hadde jo en dialog med sjøoffisersforbundet omkring dette her etter at dei kom med det innspillet. Først så hadde dei, eller, i høringsprosessen der så så ombestemte sjøoff seg litt underveis, for å bruke det uttrykket, men det som på en måte... altså det som vi gjore tydeligare etter det innspillet fra sjøoffisersforbundet det er jo det at en kadett er ikkje utlært når, at at det berre går på tid men at det går på kvalifikasjona óg, og at en en va tydelig på og, altså med rederia, med opplæringskontora å signalisere ut til assessorane at dei har et ansvar for at det er kvalifikasjonane som telle og ikkje tidsbruken.

- Hva mener du om at det blir mindre tid for kadetten om bord på båten?

Altså eh, i noken tilfelle kan det sikkert vere greit, forde at kadetten er på en måte utlært og er klar til å løyse første sertifikatet. Ehh, og har våre det tidligare enn faktisk han har kunna gjort med den gamle ordninga. Så for den er det jo positivt ved at en kunne løyse sertifikate tidligare og komme over i på en måte ordinært arbeidsliv tidligare. For en kadett som ikkje er klar når tida er brukt opp så eh, altså vi har jo en forventning om at han ikkje blir pressa til å, pressa igjennom og pressa ut, men at han får lov til å gå ut tida si. Men det er klart vist der er et press ifra rederie om at når du har gjort unna tia så du må, du må gå vidare uten at han har fått fullført på en måte heile opplæringsløpet så er jo ikkje det heldig. Så så gjore det positivt for dei som er klar og det kan vere negativt for dei som ikkje er klar når tia er brukt opp om dei oppleve ett press frå rederie.

- Har du en følelse av at det ligger et press fra næringen på kadetten å bli raskest mulig ferdig?

Eg har ikkje fått noke tilbakemeldinga om det sann no, men det er klart no er vi, det er trådt i kraft 1. juli, klart for enkelte kadetta så kunne dei på en måte bruke tid før 1. juli til å løyse

det ut, men dei aller fleste er kadetta i perioden no og har kanskje ikkje løyst det ut endå så tenke jo då at vi må ha en dialog med i alle fall sjooffisersforbundet og at vi høre litt ka er deira sine tilbakemeldinga no når ordninga har fått virka en periode. Og kanskje gjennom det får vi høre om der er et press eller ikkje, men i alle fall er det, i vår kontakt med rederia prøva vi å vere tydelige på at dei har et ansvar for at studentane/kadettane kall det ka du vil er ferdig utlært når dei er ferdig og at dei ikkje skal pressast igjennom før den tid. Ehm, osso siste kanskje som kan vere et positivt utslag ved det her er jo at det har jo vore en utfordring med kadettplassa dei seinare år, eh og med raskare opptjening kan en kanskje få plass til litt fleire kadettar innforbi et rederi i løpet av ett år enn en gjorde før, eeh, med større rederi som fjordl som (utydelig) opp til, no huska eg ikkje talla akkurat, men ganske mange opplæringsstillinga, no har dei kanskje mulighet for å putte på litt fleire og rotere rundt og få gjennom litt fleire studentar, så det kan jo vere ett positivt utslag utav det, uten at det var det som gjorde at det var derfor vi gjekk innpå der.

- Litt tilbake til dette med 12timers dager som teller 2,35 fartstidsdager. Er det greit at det teller såpass mye for en kadett?

Ehm, det er klart at vist kadetten faktisk jobba så mange tima så ja, men men så vidt vi vertfall veit så har dei aller fleste kadetta regulert 8timers daga om bord, i alle fall i mange tilfelle. Eh, etter det vi har hørt vertfall. Og då er det på en måte, då har dei sine 8timers daga og håpe at (dei har det uten noke) overtid. Men det er klart då at har dei 4tima ekstra då og har opplæringsutbytte utav det så tenke eg at det kan vere greit at han får då betalt for det gjennom kortere totaltid ogee, ja.

- Så har vi spørsmål om det sosiale livet om bord. Hvor viktig er det?

Ja nei, no er sikkert ikkje eg den rette til å svare på det sida eg ikkje har sjomannserfaring, men sånn generelt så er det klart at kadettida er en del av opplæringa og modningsprosessen, og i det så ligge det og å bli kjent med det å jobbe tett med andre, andre menneske på en anna måte enn å vere student. Så ja, det er jo ikkje tvil om at det er viktig. Ehm, det er ikkje det.

- Oppfølgingsspørsmål med tanke 12timers vakt, blir det nok tid til det sosiale livet?

Eh, det er, tenke altso, eh, på 1-1 system med 12timers vakt vil det vere mykje kvile dei timane en ikkje er på vakt, men det er klart at, eg tenke at akkurat denne endringa her har ikkje så mykje å sei for det tenke vi. Dei aller fleste kadetter er regulert på en 8timers avtale uansett, og på en måte sjølv om en her no har mulighet, at vi telle time for time kontra dag for dag så er eg ikkje sikkert på om det har så mykje å sei i akkurat i dinna settingen her. Osso kanskje litt at er du på ett 1-1 system, så har en jo 6-6, 6-6, iløpet av ett døgn, og då er det begrensa kor mykje sosialt liv du har utenom uansett, so.

- Kan du definer rollen til assessor?

Ja, assessor skal jo då sjekke ut at kadetten for eksempel har nødvendige kvalifikasjona til å løyse ut ett sertifikat. Så det er jo på en måte en slags, ja, han skal rett og slett, bruke gjerne ordet eksaminere, kadetten for vurdere.

- Hvordan blir evalueringen av kadetten utført i praksis?

Eh, eg vetsje, ... men han tar jo utgangspunkt i ei sjekklister, og det er jo gjerne etter avtale med opplæringskont., altso, det er gjerne med opplæringskontoret det her, sånn at det er

ikkje vi som følgje opp det. Vi har på en måte, får sluttresultatet utav det, så gjerne opplæringskontore kan vere meir relevant å svar på akkurat det.

- Kadettboken og opptjent fartstid er minstekrav; vet du om tilfeler i praksis hvor assessoren godkjenner bare for å godkjenne?

Eh, ikkje som eg er kjent med. Ehm, og i so fall så er jo ikkje assessor bevisst sitt ansvar, ehm, så. Nei eg har ikkje hørt om den typen, det har ikkje eg.

- Finnes det en måte å kontrollere dette på?

Eh, ikkje anna enn at ett rederi som får ut en kandidat som har blitt godkjent uten å vere klar vil jo fort kunne reagere på det i ettertid, så, så det er på en måte i den settingen trur eg det er rett å sei.

- Hvilke tanker har du rundt en kadett fra samordna opptak som ikke har vært på sjøen fra før, men oppfyller alle minimumskrav og søker sertifikat etter 153 dager?

Ja altså vist han er vurdert av en assessor og er godkjent så har jo vi trua på at vedkommande er klar, men det er klart, det er jo opp til både opplæringsansvarlig om bord som på en måte har den daglige vurderinga av vedkommande og assessoren å ta den vurderinga om han er klar til å ta assessmentet, først og fremst, og om vurderinga av han under assessmentet er godt nok. Så om dei tinga er på plass så tenke vi det at då er det greit, då kan en løyse ut et sertifikat. Osso er det jo, det er jo då opp til rederia seinare som ansette vedkommande, altså, en kan jo godt sei at opplæringsløpet er jo ikkje ferdig før en er komt opp til øverste sertifikat, sant. Det er og en måte å sjå det på.

Videre småsnakk som ikke er relevant for oppgaven og avslutting av intervjuet. Gruppen takker informanten for intervjuet.



## Vedlegg 8

### Transkribering av Sjøoffisersforbundet

Intervju gjennomført 14.februar ved bruk av Skype. Transkribering utført av kandidat 10011.

Jeg tror jeg har truffet dere tidligere i sammenhengen i Ålesund et eller annet.

- Ja, det har du helt sikkert. – Kan godt hende. - Vi har i hvert fall truffet deg, det husker jeg.

(Ler) Jaså, ja det er som regel tosidig. (Ler)

- Ja, du sendte oss jo informasjon om deg selv, så den hopper vi over. Æhm, endringa i forskrift trådte jo nå i kraft 1. juli 2016.

(Bekreftende) mmhm

- Hvordan oppfattet du overgangen fra gammel til ny fartstidsberegning?

Hvordan jeg oppfattet den?

- Ja. Oppfattet overgangsfasen.

Nei, det var nok mer usikkerhet og støy og spørsmål enn hva som var strengtatt nødvendig. Fordi (æhm) for det første sjøfartsdirektoratet sier så (æhm) så er det på en måte ikke noen endring fordi de forholder seg til antall dager (æhm) rederiene rapporterer antall dager som før (æh). Det eneste som var at rederiet måtte gjøre en liten beregning for de la inn antall dager (ææhm) basert på den formelen. Så da var det en del usikkerhet rundt hvordan gjør vi dette her, hva viss at fartstida ha vært registrert tidligere men det da har vært med lengre dager? Får vi noe ekstra ut av dette har, er det noe tilbakevirkende kraft? (æh) Og det var også spørsmål hva med fartstid som var opparbeidet før første juli?

- Hmm

Når det trådte i kraft (æhm) men da sa jo sjøfartsdirektoratet, at det nå som den nye forskriften har kommet, så blir alle søknader heretter behandlet i henhold til den nye forskriften uavhengig om den fartstida som (ææh) som lo i søknaden var en uke gammel eller nå var ett år gammel, fem år gammel for det første. Så overgangen gikk nå ganske greit. (Ææææh) Nå var jo da mye synsing og meninger om, om akkurat dette med...at den tillater kanskje litt vel raske opptjening da. (Ææhm), men akkurat sånn teknisk sett så tror jeg ikke at det var so store problemer med overgangsordningen da. Og Sjøfart har jo også vært, Sjøfartsdirektoratet har jo også vært (æhem) veldig løsningsorientert og har også sagt at, okay dersom du har registrert fartstid, (æææh) fra før, da kun dag for dag men du kan dokumentere gjennom attester fra rederier at du har jobbet mer enn 1867 timer i året, da, si du har jobbet tolvtimersdager, så kan du lage for rederiet til å skrive en attest, (æhm) at ja okay, han har rapportert inn 200 måneder fartstid men basert på en timesberegning så skulle han hatt 300 måneder. Så måtte sjøfartsdirektoratet akseptert det nå i en sånn overgangsperiode da.

- Ja. Hvor mye informasjon folte du at du fikk om fartstidforskrifta si endring før den trådte i kraft?

(Æhmm), vi fikk veldig mye informasjon. Men æh, der var litt fordi det var vi som, (æh) det hele var en henvendelse som kom fra samla næring i 2012, hvis jeg husker riktig... ja i januar 2012, ja. Hvor arbeidstakerorganisasjonen altså gir Sjømanns-, Sjøoffisersforbundet, Sjømannsforbundet, Maskinistforbundet sammen med arbeidsgiverne Nordsjøfart, rederiforbundet skrevet brev til Sjøfartsdirektoratet hvor det mener at, påpekte at for eksempel hvis folk som jobber på ferge da, kanskje har (ææh) 12/14/16-timers arbeidsdager (æh), kanskje har dispensasjon fra hviletidsforskriften osv. Selv om de jobber da ekstremt lange dager og har ganske lange friperioder etterpå æhm så får de likevel bare en dags uttelling. Så de brukte jo enormt lang tid for å få neste sertifikat og de hadde nesten ikke mulighet for å fornye sertifikatene. Og da mente de at det var, ble urettferdig i forhold til dem at de bare skulle få en deg mens en kadett som satt på lugaren sin hele søndag også fikk en dag.

- Ja.

Det som var bakgrunn for at den samla næringen etterspurte en timesmodell æhm, mot det med at det ble urettferdig men ønsket en definisjon hva er en dag. Og så lå det litt brakk (4:30) også husker jeg ikke helt hvem det var som på en måte blåste liv i, i den prosessen her i, i for ett års tid siden. Men mulighet for at det faktisk var oss.(Æææh) Så vi var veldig, hold på si, godt involvert og vi, vi maste jo på Sjøfartsdirektoratet, når når kommer den her, vi snakket jo så mye om det, når kommer det endelige forslag. Den ble jo forsinket, hele... Den skulle jo trådd i kraft både første mai og juni (æh) og den skulle trådd i kraft mye tidligere, men pga. den tilleggsuttalelsen vi kom med so blei hele forskriften utsatt med en måned eller to.

- Hm, ja.

Sier de på Sjøfartsdirektoratet, jeg har ikke skrevet opp det der. Men jeg ville tro at vi er de eneste som har en innvending mot (æh) mot denne forskriften, (forbedrer seg) altså mot den formelen. Og jeg hadde møte med Sjøfartsdirektoratet underveis, både Skype og... også... Nei jeg folte, ganske godt forberedt, det var vi, og fikk god informasjon.

- Hm. Hvorfor implementerte ikke Sjøfartsdirektoratet forslaget deres at en åtte timers dag skulle telle som en dag for kadetter og en 12 timers dag som 1,5 dager?

Nei, det lurer vi også på da (smiler litt). (Æhmm), nei, det de sa, det (æh)...at, (ææh) for kadetter da, så er jo fartstida bare ett av kravene, det andre som kanskje er minst like viktige er jo den (æææh) opplæringa, (ææh) den systematiske opplæringa som skal bedømmes av en assessor. (Æhmm), slik at, og sånn har det alltid vært at man har en, altså det er basert på at man har en med assessorcertifikat måtte se på (utydelig 6: 29) at du er skikket til å være styrmann, om det tar tolv uker, tolv måneder eller tolv år så skal man ikke sjekke ut noen som man ikke er trygg på at, (æh), ja noen som går på natta dersom vedkommende er på vakt da.

- Hm.

Så det var fra argumentasjon til Sjøfartsdirektoratet at ja, (æhm, æh) man ser at det kan bli (snev 6: 52) men man skal ikke sjekke folk ut for at, man faktisk er kompetent. Og så mener jo vi at Sjøfartsdirektoratet har gjort en, en, en feil i formelen (æhh), at vi egentlig mener det samme at vi tar utgangspunktet i en normal arbeidsdag men hvis du ser på formelen for fartstid er det jo antall timer arbeidet så deler du på 1867 årstimer og så ganger du med 365. Jeg er jo veldig for at man skal ta utgangspunktet i et årstimerverk for å få sammenlignet med land. Men det er jo ingen på land som jobber 365 dager i året!

- Nei

Så det som er vist i dette spørsmålet: Hvis du har tatt denne formelen og bare ganger den med 225 eller 230, det som er folk jobber iløpet på ett år på land så vil den blitt sammenlignbart med et årstimeverk og da vil du fått at en arbeidsdag var cirka 8 timer. Hvis man absolutt skulle hatt denne timers- eller timetilknypning til et årstimeverk så stiller vi spørsmålet hvorfor man ikke kunne skrive 230 istedenfor. Det står ikke i høringen da, eller høringsinnmøtet men det tok vi opp på dette møte vi hadde med de. Og noe som er (utydelig) at hvorfor de gjør det så himla komplisert. Kan vi ikke bare dele antall timer på åtte? Så får vi svar. Jeg skulle sett i rundskrivet som de kom med når høringa var ferdig. Så skriver jo også Sjøfartsdirektoratet (æhm), at de (æhm) (leter i papirene) det som heter rundskriv nr. 7, 2016 egentlig bare en måte å legge fram forslag over dette hvordan det skal tre i kraft osv. Så si de etter hvor (æææh), da hvor de kommenterer vårt æh vårt høringsinnspill si de at etter Direktoratets formel vil arbeid i 5 timer og 7 minutter være tilstrekkelig for å opptjene en full fartstidsdag dersom man arbeider 365 dager i året. Og lissom: ja ok, hallo, hva mener de? Dersom de jobber en dag i året, det er jo ikke antall dager i året som er så viktig, det er antall timer som er jobbet. Så har du da jobbet 10 timer og 14 minutter, så har du fått 2 dager. Jeg tror de så seg litt blind på det med 365 (ææhm). Så hvorfor de ikke tok (utydelig), de lå jo også litt vekt på at det har vært en samla forslag fra næringen fra 2012. (Ææh) hvor den formelen som ble spilt inn til Sjøfartsdirektoratet i 2012, (æhm) den var ganske heftig (ruller med øynene) og masse variabler og det var jo helt håpløs og det kan nok være at han som satt på veien av oss i det utvalget og skrev ned rapporten blei bondefanga og ikke helt så hva rapporten innebar, eller (forbedrer seg) formelen innebar. Jeg skal se om jeg finner det skrevet. Jeg sender det til dere. For det brevet som kom i 2012 eller (forbedrer seg) 2011, da gjør man et forsøk på forenkle den formelen å (æhm), det var da de 365 kom inn. Så... (æhm), de la veldig vekt på at det her var et felles... felles initiativ og at fartstid bare var et av kriteriene for kadetter. Og så må vi jo si hva var med oppjening videre, neste sertifikat? Til klasse 2 eller til klasse 1, da er det jo bare fartstid. Og det som skjedde når den here fartstidsendringen-, forskriftsendringen kom. Folk som hadde søknad om klasse 2 inne hos sjøfartsdirektoratet, de vil trekke søknaden: Kan jeg ikke få klasse 1 istedenfor? (gjør en oppgitt gest) Og klart i tider (æhm), i tider hvor det er (æhm) slik som nå- er masse ledige folk, så vil man på en måte få en kompetent skipsfører, så klart. Så i det øyeblikket det blir mangel på skipsførere, folk med D1 sertifikatet (æhm), i hvor stor grad vil rederiene følge ISM-koden og sørge for at ikke bare man er klassifisert men vedkommende også kompetent. Så det er en like stor bekymring at stegene videre etter kadett også går veldig fort. Og det er ikke bare det å ha klasse 1 sertifikat som skal til for å være skipsfører. Det er et ganske stort ansvar og så får vi bare håpe at rederiene er sitt ansvar bevisst.

- Absolutt! Så har vi et spørsmål: Hvilken betydning har det for kadetten at endringen i forskriften er tilbakevirkende?
- Jo, men det var vel nok svar. Har du en følelse at det ligger et press på kadetten fra næringen, at kadetten må bli fortest mulig ferdig med tida si?

(Tenker seg om.) De var jo det vi var bekymret for. (Ææh), og (æh) det var jo og som vi uttrykte i høringsbrevet, eller høringsvar at vi var bekymret for. (Æhm), jeg har ikke fått konkret fra noen at de feler seg presset å bli fortere ferdig, (ææh). Så jeg kan ikke peke på at det og det rederiet har hatt den og den sak om... Men jeg hører jo når rederiene planlegger med å gjøre folk fortere ferdig og, æh, det har jo alltid vært slik, ikke sant så fort at folk hadde det nødvendige antall måneder, så skal du ut og søke sertifikat. Jeg har i alle fall ikke sett på disse tolv månedene for folk uten fagbrev som en minstetid, det har på en måte mer vært normert tid. Men det er jo i praksis

minstetid, disse 12 månedene. Så uten at jeg kan dokumentere eller si noe sikkert, så tror jeg nok at en del opplever det som et press, ja.

- Hm, ja. Så du vet altså ikke om tilfeller i praksis hvor assessoren bare godkjenner for å godkjenne?

Ikke med.... ikke akkurat begrunnet med dette med fartstid, nei. Vi har jo hørt situasjoner hvor folk fått signatur og har blitt utsjekket uten egentlig være skikket.

- Hm, ja dere har hørt det, ja.

Men (æh), ikke basert på at assessoren følte et press fra rederiet på å bli ferdig med kadetten fordi nå har han tilstrekkelig fartstid. Det hørte jeg ikke. (Utydelig). Men jeg vil ikke utelukke at det har skjedd. (Tenker seg om.) Men det er klart, det kunne jo vært en interessant undersøkelse, det også, hvordan kadetten føler dette her. Har dere tenkt å gjøre noen undersøkelser blant kadetter?

- Vi skal intervjuer noen kadetter, men vi kommer ikke til å grave veldig mye om akkurat dette med om assessoren godkjenner bare for å godkjenne.

Nei, for det blir jo litt å utlevere seg selv. Det hadde jo vært interessant å kjøre en sporing blant kadetter. Føler dere at det er et større press å bli ferdig med tida nå som..., ja.

- Hm, det hadde vært litt interessant. Nei men det kan vi jo tenke på. Kan du definere rollen til assessoren?

Ja, altså i Norge er det jo slik at en assessor er en råd..., en person som i kraft av et assessorbevis, et assessorsertifikat at han vedkommende kan sjekke ut, eller gjør en bedømmelse på om vedkommende er kvalifisert eller ikke. I mange andre land så er det jo basert på at man må opp til en sertifikatprøve. England har det slik, Filipinene har det slik. Da har men ikke assessor i den forstand, da har man mere en instruktør ombord. Så i Norge har vi på en måte en instruktør som skal lære deg opp og så en assessor som skal verifisere at du faktisk har den kompetansen. Så det pålegger et enormt stort ansvar på assessoren. (Æhm) og det er også at de får det der assessorbeviset. (Æh), de får en ekstra sats på lønningslippene sine. (Æh), ikke fordi det medfører arbeid å være assessor men fordi det er et ekstra ansvar. Så det er dessverre også litt utfordring med at folk har gått på assessorkurs og så tror at de kan være assessorer. Men de er jo bare halvparten av vei, de må i tillegg bruke det assessorbeviset og så søke om et assessorbevis fra Sjøfartsdirektoratet. Så rollen er altså å være en som gjør den siste bedømmelse om en er kvalifisert eller ikke.

- Hmhm, ja æhm, pga. at endringen er tilbakevirkende er det for enkelte studenter mulig å plutselig ha opptjent nok fartstid fra forav slik at en kan søke sertifikat etter kun en måned effektiv fartstid (12-19 dager etter endringen) og uten å måtte bruke kadettboka. Hva synes du om dette?

Det blir jo akkurat den samme argumentasjonen i forhold til kadettiden. Ja, det legger et press på at man kan ha gått som matros i flere år og i løpet av en 14-dagers tid så kan du bli styrmann. Det kan ligge et press på at folk blir tvunget til å gjøre seg ferdig fortere. Da har man jo også en backup, det er jo ikke bare disse fjorten eller tretten dager effektiv fartstid som skal til man skal jo også en bedømmelse av en assessor. Argumentasjonen blir jo i stor grad akkurat det samme. Vi må kunne stole på at våre assessorer er sitt ansvar bevisst derute.

Men tilbake til forrige spørsmål så har assessor sitt ansvar blitt endret, eller blitt større, kan man si, etter at denne endringen kom i kvalifikasjonsforskriften fordi det, du, du på en måte, du kan bli presset å får gjennomført det på veldig kort tid.

- Ja, fartstid blir nå utregnet etter følgende formel:  $\text{timer}/1867 \times 365$ . Ved en 8-timers dag for en godskrevet 1,53 fartstidsdager, ved en 12-timersdag hele 2,35 fartstidsdager. Dette fører til en forkortelse av kadettens tid ombord. Da lurer vi på hva du mener om denne forkortelsen av kadettida. Du har jo nevnt litt før men kan du utdype dette litt?

Altså i praksis kan jo en som skal ha tolv måneder, altså 365 dager, han kan gjennomføre dette på 153 dager. (Æh), og altså, så lenge vedkommende er kvalifisert, (æh), så mener jeg at...og han jobber tolv timersdager og i løpet av disse 153 dager klarer og dokumentere, verifisere og får attestert at han er skikka altså. Det finnes jo noen som er veldig flinke, det finnes jo noen som har masse erfaring og fortjener strengtatt å få sertifikatet såpass tidlig (Æhm), så jeg kan ikke si at alle som løser sertifikatene, eller gjennomgår kadettid på såpass kort tid ikke er skikka. Det kan jeg ikke si. (Æh), men det er rett og slett det at det kan ligge et press på at man æh, hopper over litt det med modning.

- Ja. Sjømannskap og litt sånne ting.

Hm Ja. Og en fagskolekadett kan da ha et fagbrev som matros eller fisker eller noen som har kanskje tidligere gått VG3 skole og som da egentlig har begrenset mer fartstid, (æh), kan da plutselig gå og få i løpet av to måneder liksom, har løst et sertifikat. Og det er på en måte det modningsaspektet, som er dette med holdninger, (æh) bli som imaginære ting som kanskje kan bli risikabelt en liten del.

- Hva mener du om å telle timer i forhold til å telle dager?

Jeg mener at det var helt riktig, (æææh), riktig, ja og så at man... det slo veldig skjært ut for dem som jobber veldig, veldig lange dager. De brukte veldig lang tid, og gjerne de har også typisk veldig lang fri etterpå. De brukte veldig lang tid på å opparbeide fartstid. Det var positivt mtp. dem som kanskje jobbet et par tre timer (utydelig: 23:35) på ferge. Så kan du loggføre tre timer, to dager i uka på ferge og så får du jo en fartstidsdag for det. Så det gir større fleksibilitet mtp. opplæring (æh), det gir også et argument for å si noe hva som skal til for å ha en dag med opplæring, (æh). Vi har hele tida ment at dette er åtte timer, (æhm), nå har det blitt fem timer men likevel da hvis man sier man har en dag opplæring, da har man faktisk hatt fem timer, da med, med systematisk opplæring. Og så tror jeg ikke at det er så himla farlig dette med at det blir så himla komplisert. (Æh), rederier for i tida ble helt vant til å legge antall timer, antall forregistrerte timer i dag gjennom arbeids og hviletidsskjemane så for du jo antall timer. Og jeg tror etter kort tid så blir de ganske drevne på putte det inn i formelen og rapportere det til altim. Jeg tror det var veldig positivt i alle fall.

- Er det greit at en tolv timersdag teller 2,35 fartstidsdager for en kadett?

(snakker litt sakte, tenker seg godt om) Ja, det er greit, men vi ser på en måte dette at..., det kan skape press som tidligere gjennomføring og slike ting. (Æhm)..., vi mener at det, at det... (sukker oppgitt) Det er ganske ikke greit fordi det drar det litt for langt, for å si det sånn. Hvis det finnes i det hele tatt noen som er kompetent nok til å gjennomføre kadettida på såpass kort tid med å få 2,4 dager per dag ombord. Og (æh), vi mener at den strekkes så langt at det strengtatt ikke er greit. Vi har jo det vi har skrevet i tilleggssvaret vårt at det hele basert på en tolv timersdag, det var 1,5 dag.

- Ja, Hm. Hvor viktig er det sosiale livet ombord for en kadett?

Jeg vil mene og påstå at det er svært viktig. (Æhm), nå er det forskjell på om du er ombord på en ferge og du kanskje kan bo hjemme, eller om du (sæhm), langfart. Selv var jeg i Wilhelmsen og vi var fire måneder ombord og klart da er det sosiale livet kjempeviktig. Men jeg tenker liksom «a happy ship is a safe ship». Godt miljø ombord, et godt arbeidsmiljø ombord, det menneskelige (utydelig) er halve livet, ikke sant? Tilbringer du halve året ombord, jeg tilbrakte mere tid med filippinerne ombord enn med kona mi når jeg seilte. Så, så jeg tror det er kjempeviktig! Og jeg tror ikke det kan overvurderes i det hele tatt, fordi æh, det har noe med det sosiale daglig omgangen. Og så plutselig kommer man i en krisesituasjon. Det kan være en person i krise, du trenger en god kollega rundt deg som kan støtte deg opp. Eller det kan være en situasjon i forhold til fartøy da du er avhengig å kunne stole på hverandre, du kunne være trygg på de du gar i lag med. (Æhm). Jeg ville si at det sosiale livet ombord er kjempeviktig.

- Da er det liksom sånn, når du har en toltimersvakt hvor mye tid blir da til det sosiale livet, bli kjent med folk ombord? Om det har noe innvirkning i forhold til om du hadde en femtimers vakt eller en sekstimers vakt?

Ja, det, altså 12 timer sammenhengende?

- Ja, hm. Har det noe innspill på det sosiale livet ombord?

Det har det nok! (Æhh), fordi da er du jo ganske sliten og så kommer du til å gå... hvis du liksom går tolv timer, du går fra tolv til tolv da for eksempel. Og så terner du til kl. 12/lunsj og så skal du jobbe til midnatt. (Æhh) Når skal du være sosial? Skal du være sosial etter midnatt, eller skal du være sosial på morgningen? Det er klart, for hvis du går tolv timer i strekk og du går fra seks om morgningen til seks om kvelden og du går som dagmann, da kan du være sosial om kvelden. Går du tolv timer fra midnatt til 12 på formiddagen, så har du hele dagen fri og så kan du legge deg litt tidlig på kvelden, altså, (æh). Det er klart, å gå tolv timer sammenhengende legger begrensning på det sosiale liv, kan man si. Det er også aspekt med dette, hvor slitt er man, altså man blir jo sliten. Hvis man sitter 12 timer og jobber, Hvis man sitter 12 timer i stolen og kjører DP i ett sett, så klart, man blir jo gående i huet. Så derfor er det kanskje litt bedre at man har seks timer på seks timer av, seks timer på seks timer av, eller. Noen rederier har jo forsøkt å kjøre åtte timer av så åtte timer på, så fire og fire. Total med tolv timer likevel. (Æhm), jeg har ikke prøvd å..., Jeg har gått som dagmann, (æh), jeg gikk fra kl. åtte om morgningen og gikk fra klokka åtte om kvelden, hm, det funker jo bra, det altså. Da har vi jo litt tid på kvelden, er veldig sosiale om kvelden, altså la du deg i elleve/ tolvtda, sover fram til frokost, begynner en vanlig arbeidsdag. (Æhm), så jeg vil ikke si at det legger en demper på, det kan legge en demper på det sosiale livet ombord dersom vakta blir skikkelig gærn, men en tradisjonell dagmann som jobber fra åtte til åtte så funker det helt greit å komme i det sosiale livet ombord.

- Om kadetten hadde et valg mellom åtte timer og tolv timer, hvordan ville du valgt? Hvordan ville du anbefalt at kadetten skulle velge?

Æhm, æh...

- Med henblikk på forskriften på fartstid...

(Tenker seg godt om) Jeg tenker det har litt med vaktordningen ombord, med hvem du går i lag med, hvis du skal følge..., si de andre offiserene ombord går seks timer på og seks timer av, kan du jo kanskje følge en offiser da. (Æh), det har sikkert å si litt hvordan opplæringen skal legges opp.

Men jeg tenker, når man først er ombord i en opplæringsammenheng, så ville jeg forsøkt å få mest mulig ut av tiden. Og så ville jeg anbefalt å gå 12 timer.

- Selv om du har masse kortere fartstid ombord da? Det blir jo færre dager ombord.

Jojo, men nå er vi tilbake til at man ikke skal sjekkes ut for man faktisk er kompetent. Man på en måte må stole på det æh, at ingen bli sjekket ut for en er faktisk kompetent. Men vi anbefaler ja uansett, om man hadde denne nye endringen eller ikke uansett om man fikk en dag, selv for fartstidsendringen kom, anbefalte vi alle folk å få mest mulig opplæring når de først var ombord. Så ikke sitt på lugaren og kop men kom deg ut på dekk, selv om du kanskje ikke får noen opptjening for det, men de handler litt om å vise interesse, det handler litt om å vise stå på vilje, skaff deg litt «godwill». (Æh), noen for til og med overtidskroner for det, men det er en annen sak.

- Hm, nei. Kan du fortelle om du eller dere har fått tilbakemeldinger fra kadetter eller seilende sjøfolk, angående endringen av fartstida?

(Smiler bredt). Æh, ja! Det har vi fått! Litt mindre nå, men det var veldig mye her i sommer og host æhm, det er nok fortsatt en oppfattelse derute om at det går over stokk og stein. At det legger opp til at det går over stokk og stein. At det uforsvarlig, mener mange at man kan bli, ja aldri har seilt før, gått høyskolen og så i løpet av 150 dager er man ferdig styrmann. Det er nok den, når vi er på skipsbesøk så møter vi ofte den. Der er liksom unyansert å tenke på den her måten der, igjen fordi du skal ha, skal faktisk ha utsjekk av en assessor og tolv måneder, det er ikke noe mer tid, de er minimumstid. (Æhm), og at fartstid bare er et av kravene som skal til (utydelig 32:26). Jeg tror nok folk har kanskje en litt mer negativ holdning enn nødvendig. Men vi møter veldig stor forståelse for vårt sinn, av våre medlemmer. Og jeg har også hørt at folk faktisk har lagt merke til at vi faktisk kom med den tilleggs..., da som sa at åtte timer måtte vært standarten, ikke fem timer. Så, basert på de skipsbesøk jeg har vært på i alle fall, de jeg har hørt de andre har vært på, så er det mere bra med vårt syn, det våre medlemmer mener, enn det som ligger på bordet i dag.

- Hvordan blir evaluering av kadetten utført i praksis?

Litt forskjellig men stort sett så har du gjerne både en instruktør og en styrmann, gjerne flere styrmenn ombord, eller styrmann og kaptein, hvor den ene er instruktør og den andre er assessor, såå dersom man har gjennomgått ting og demonstrert ting og gjort ting med en instruktør, så går du da kanskje til skipperen eller den andre styrmannen, overstyrmannen for eksempel har assessorcertifikat: «Kan ikke du gjennomføre en bedømmelse hos meg, kan du gjøre en utsjekk på disse punktene hos meg?» Og da har en gått gjennom webcadet og da har en kanskje notert litt om opplæringen, hva som ble gjennomført, hva som er viktig å tenke på, idet kriteriet for eksempel. Så da går assessoren da inn og ser på det og så gjør han en fullstendig vurdering av deg som kadett. Om du er skikket eller ikke skikket. Så er det jo ikke alle rederier som har assessor om bord. Da får du nå bare gjennomført den instruksjonsdelen, instruktørdelen, så må du kanskje i land, en lærer på en skole som er assessor, en assessor ombord på et annet fartøy, kanskje rederiet har en assessor som flytter seg mellom fartøy og tar et utsjekk, veldig forskjellige løsninger.

- Hvis du har en frittstående assessor, hvordan kan han kontrollere at kadetten har alt kompetanse som trengs?

Altså han må jo gjennomføre en fullstendig vurdering basert på enten en praktisk eller teoretisk gjennomgang av veien. Og han kan selvfølgelig se på hva som ble gjort under..., når kompetansen ble demonstrert da gjennom instruktøren på bakgrunn av webcadet. (Æh), så er det jo veldig forskjellig hva folk legger i webcadet. Noen skriver en eksamensbesvarelse uten å si noe hvordan

gjennomføringa eller opplæringa blei gjennomført. Da er meningen at man har misforstått litt i webcadet. Men uavhengig av hva som ble skrevet når han var med instruktøren (øeh), så skal assessoren gjøre en fullstendig vurdering. Og så det ser kjempefint ut i webcadet, det er masse flotte bilder og det er en lang og utfyllende tekst, dersom ikke assessoren finner det så godt at han sier vedkommende er kvalifisert på grunnlag av hans teoretiske eller praktiske gjennomføring, så skal en ikke sjekke ut. Så, det skal på en måte være to uavhengige vurderinger, da. Det er litt i forskjell, litt i kontrast med den engelske kadettboken: For da står det faktisk at dersom kadetten åpenbart innehar kompetansen så holder en gjennomsjekk. Da trenger du ikke noe instruktordelen, da holder det bare med denne assessorbiten. Det er ikke mulig for en kadett idag. I dag må du har to signaturer, to utsjekk, nei ikke to utsjekk da, men to uavhengige personer som vært inn og testet deg og bedømmet deg.

- Men den engelske boka blir vel ikke brukt så mye lenger på norske båter?

Ikke så mye på norske båter. Det er lite grunn spesielt på de som går på langfart som har litt dårligere internettdækning ombord. De som har litt dårligere internettdækning ombord, så hørte jeg fra (navnet til en båt) i går, de ikke fikk til å kjøre webcadet. De har da rett og slett, seagull, har et system, de har kopiert den engelske kadettboka inn i seagull. Seagull er en sånn SBT- planer. Jeg vet ikke om dere kjenner til det, men. De fikk de til å fungere. Men jeg vet en del, som sagt spesielt i utenriks på langfart, kanskje i og spesielt i ikke-norske rederier og kanskje i mindre rederier hvor det er begrenset med PC ombord, da er det lettere å ha en papirbok liggendes på brua også signere ettersom dagene går. Og det var jo litt av hele diskusjonen for og imot webcadet når det kom altså at det var lettere med papirbok. Men samtidig med webcadet så blir det mere dokumentert og synlig hva som ble gjort da. Så, det er fordeler og ulemper med begge deler.

- Du har jo nevnt en del fordeler og ulemper gjennom samtalen. Men kan du oppsummere disse mtp. på forskriftsendringen.

Totalt sett så er det flere fordeler enn ulemper. Så vi støtter den endring. Det er mer rettferdig. En lengre dag ombord, den skal gi mer uttelling enn en kort dag ombord. Samtidig så skal noen få timer heller ikke gi en full dag. Videre fordel er at vi har en definisjon på hva er en dag. Så skal man kreve en dag med opplæring, hva er det?

Ulempen er at den kan skape et visst press, for rask opptjening som sagt. Det blir noe mer arbeid på rederiene og det blir litt mere styr for våre medlemmer å holde kontroll på ting og...Spesielt hvis de bytter mellom skip eller rederier. Men totalt sett, så er det flere fordeler enn ulemper. Så er det en ny forskrift...så om ett års tid er folk mer og mere vant til å notere timer.

- Har du noen andre kommentarer på ting vi har glemt, som kan være greit for oss å ha med.

Nei, skal vi sjå, jeg se litt på hva vi skrev om.

- Det var forresten ganske bra med disse kontraktene som vi fikk.

Ja, så bra. Hm, noen flere ting som skal nevnes? Jeg kan faktisk tenke at man har man fått en del virkemidler/ hjelpemidler som gir større fleksibilitet med tanke på kadettopplæring. Jeg tror man må se dette her i sammenheng. Så en ting er jo fartstidsendringen som gir mer fleksibiliteten med å kunne se på timer. Du har dette med protokollen som gjør at man, selv om vi ikke liker å forhandle dårlige vilkår på veien av våre medlemmer, så for de som faktisk ønsker å få kadett plass og hvor lønnen er hindringen for at du får deg hyre ombord, så har du muligheten å ta folk ombord på svært lave kostnader for rederier. Og i tillegg da dette med det som kom høsten 2015 at du også



## En snarvei til D3?

kan opp tjene fartstid i fartsområde 1 og 2. I utgangspunktet så skal det være på sjøgående skip, men nå har det kommet med denne åpningen for fartsområdet 1 og 2. Vi føler på mange måter at nå har næringen, arbeidstakerne, myndighetene prøvd å være litt mer fleksibel og litt mere løsningsorientert, sett på de tre her forskjellige elementene.

- Ja, da har vi kommet gjennom alle spørsmålene. Da sier vi tusen takk for intervjuet og stopper opptaket.

## Vedlegg 9

### Transkribering av samordna kadett 150109\_0016

Intervju gjennomført 21. februar ved NTNU Ålesund. Transkribering utført av kandidat 10004.

- Kan du fortelle litt om deg selv? Hvem er du? Hva holder du på med?

Ja, eg er jo kadett, som sagt. Gåddee, ble ferdig på skolen det blir vel da våren 2016, hehe. Ehm, gitt på høyskolen i Ålesund/NTNU, eh, og no jobba eg som dekkskadett i Farstad. Og eg har 2 til 3 tura igjen før eg er ferdig. Eh, ja. Så eg har ingen erfaring fra tidligere, ehm, sånn at eg har ingen fagbrev eller noe sånn fra før av. Så første erfaringa æ fekk med sjølivet var etter æ begynte på høyskolen.

- Kan du fortelle om kadettavtalen din?

Eh, ja, heh. Eg har jo læst meg opp på det her, haha! Eg har den ordinære kadettavtalen frå tidligere, ehm, den som, ikkje den nye.

- Altså 8timers dag?

Jah, osso den lønnsordninga osso. Så æ har en 8timers dag der eg jobbe 6 daga i uka. Eh, og får tarifflønn utifra det, og sånt.

- Kan du fortelle om hva du gjør på frivakt?

Hehehe, ja! Nei, det variere vell. Eh, den båten eg er på slingre det jo som ett hælvette, så er det mye slingring så ligg æ i køya mi. Men jah, eee, det blir jo å vere sosial med mannskapet. Bruke jo også, søndagane skal brukes til studiedag, så det blir dem jo, til en viss grad(ler). Ellers så er det, det kan vere litt greitt å bruke fritia til å vere på brua, for da kan man faktisk gjøre ting som, eeh, man ha løst tel, ikkje som man må på en måte. Visst det er ting man veit man må øv på, eller ett eller anna. Mange av de på brua synst det er kjekkere å svare på spørsmål eller sånne ting visst du ikkje er på jobb, eeh, så det kan vere grett å bruke, bruke tid på det. Mmmm.

- Hvor viktig er det sosiale livet? Altså, hvor viktig er det å bli kjent med andre?

Nei det er jo veldig viktig. Det er jo essensielt. Det første, første gangen eg var på sjøen, aller første gang så var æ på en båt med ett mannskap som ikkje snakka ilag, i det heile tatt. Dem, neh, folk snakka ikkje på brua, det va dårlig stemning i maskin, matrosan satt i dirtymessa å klaga på de på brua og motsatt. Det va ikkje bra. Og det va ingen i dagrommet på kveldstid, ingenting. Så det va, det va en spesiell opplevelse, hehehe. Memne, og det er jo veldig synd når, når mannskapet ikkje fungerer. For det er jo faktisk ei forutsetning for at både drifta av båten skal gå, men også for at folk skal trives. Sjøfolk som går 4-4 vil bruke halve livet vårres på jobb, og det er faktisk veldig viktig at man klare å ha en grei livskvalitet om bord. At man føle at det er verdt det, både når det kommer til det sosiale og jobben og maten og alt. Eeeh, jah. Ehm, det er akkurat så mye som er interessant å se på tv for å sei det sånn, hehehehe.

- Endringen i forskriften trådte i kraft 1.juli 2016. Du var kadett i denne perioden. Hvordan oppfattet du overgangsfasen fra gammel til ny fartstidsforskrift?

Eh...mmm...egentli, altso, har jo ikkje fått så mykje informasjon egentli, bortsett fra at 'det va sånn og no er det sånn', eh, det er jo relativt enkel omstilling i forhold til at eeh, så

og så mange timar så er du ferdig. Vi har jo, vi i Farstad har fått informasjon frå vårres kontaktperson om kor mykje fartstid du treng før å kunne søke, så vi har fått beskjed at det er berre å ta kontakt med han når vi har fått så og så mange dagar, eg vetsj, 267 eller noke sånt, i alle fall, ca 3mnd mindre fartstid vi treng no enn vi gjor tidligere. Sånn at, eh, det er enkelt å forholde seg tæl, men spørsmålet er jo koffør? Og ka er begrunnelsen for atte, atte, atte det er blidd sånn? Eg har jo diskutert det litt med, med, altså med mine opplæringsansvarlig om bord og sånn, og dem, dem stille seg jo også litt sånn uforståande til korfor det plutselig skal vere, altså, plutselig skal vere mindre behov for opplæring. For det er jo altså det er jo det det i praktisk talt betyr. For man gjor jo akkurat det samme som tidligere, men på, du får mindre tid. Eg vetsje kor mykje tid det er når en går y-veien. Såe, det å forholde seg til den nye ordninga er greitt, men eh, det å skjønne den er kanskje ikkje like enkelt hehehe. Skjønne korfor.

- Hvilken informasjon fikk du om endringen?

Ehm, eg veit ikkje ka som er, korsen kanal en burde fått informasjon gjennom. Ehm, sånn atte, æ har jo ikkje, eg føle ikkje at sjofartsdirektoratet eller noen andre har gjort så veldig mykje for at du skal ee få informasjon. Men så er ikkje eg den som er flinkest til å leit etter informasjon heller, eg må få det liksom her (legg handa nært fram for ansiktet), for at eg skal kunne få det med meg, på en måte. Eh, men som sagt så fikk eg informasjon fra min opplæringsansvarlig på kontoret i farstad. Men då var det mer bare sånn, det vakje no, det va meir bare sånn okay, no har det her skjedd, det betyr det, det vil si at når det ha gått så og så lang tid kan du søke om sertifikat. Det va liksom, det va, det vakje no meir enn det. Så, det er no, men spørsmålet er jo kor mykje man treng då.

- Forskriften er tilbakevirkende: hvilken betydning hadde det for deg?

Ja, atte eg får det med meg på en måte?

- Stemmer

Nei, altså, i utgangspunktet så har det ikkje så veldig stor påvirkning for min del. Om eg hadde hadd meir fartstid fra før av, så hadde det jo, altså vist æ plutselig va ferdig etter 1mnd istede for 4mnd effektivt så trur æ kanskje at æ hadde slitt litt med webcadet. Men det gjor æ jo i utgangspunkte, så det(ler). Menne sia eg hadde såpass mykje igjen, for æ trur æ hadd 3mnd fartstid før, før den nye ordninga. Så det va ikkje no så, det hadde ikkje så veldig stor betydning, bortsett fra at det har jo betydning for kati æ bli ferdig.

- Va de 3månedene opptent i studietiden?

Ja, det var sommerferien.

- Fartstid blir nå utregnet etter følgende formel: timer/1867x365. Ved en 8-timers dag for en godskrevet 1,53 fartstidsdager, ved en 12-timersdag hele 2,35 fartstidsdager. Dette fører til en forkortelse av kadettens tid om bord. Hva mener du om forkortelsen av kadettiden?

Eg er i utgangspunktet negativ til det. Ehm, fordi at eg ser ikkje eh, eg ser ikkje at det nye regninga skal rettferdiggjøre erfaringa du får. Fordi at om du er på vakt 4tima om dagen eller om du er på vakt 12tima om dagen så meine eg at tidsperioden du bruke om bord vil lære deg meir enn intensiteten av arbeide ditt. Fordi at ting tar tid, eh, læring tar tid. Ehh, for min del, eg

har ingen erfaring fra før av, sånn at sånn som æ ser det å vere styrmann det er mye ansvar, du blir ikkje god i jobben din før du har, før du har fått litt erfaring. Ehh, og ehm, det er jo på en måte mengdetrening og så er det det med åsså kunne ta ting innover deg, og litt sånne ting. Og då, og då meine eg at det treng du tid på. Det vil ikkje kunne, eh, du vil ikkje kun ha same effekten bare ved å begynne å jobbe 12tima om dagen istede for 8tima eller at dem meine at vi jobbe så mykje meir på sjøen enn vi gjør på land. 1time er jo 1time. Eh, men for min del så er no aspektet med det med læring og korsk det, utifra min egen opplævelse, eehh forhold til atte det er en modningsprosess og det er åsså en trygghetsprosess. Men så ser eg jo osso, om en skal sammenligne det med for eksempel å ta billappen. Man kan jo gjøre det i sånn stort, eller visst man ser litt lite på det kanskje. At man blir ikkje god å kjøre bil før man har fått lappen, man blir kanskje ikkje en god styrmann før man har fått styrmannssertifikatet. Fordi det er da du får alt ansvaret og det er da du faktisk står på egne bein og ikkje er i en 'læringsituasjon', så sånn sett kan det jo vere: jaja, vi må bare få alle ferdig forttest mulig sånn at dem kan komme seg i jobb og lære seg jobben sin. Eh, men, (sukk), men eg vetsy om det er best å ta hensyn til dem som treng litt tid eller ta hensyn til dem som meine at dem er verdensmestera over natta. Fordi det er jo non av dæm óg, og da er jo åsså spørsmålet om dæm faktisk åsså egentli treng meir tid, fordi eh, mi erfaring er at det viktigste i den her jobben er faktisk å kunne alt men å vite det at du ikkje kan ting. Fordi at dine overordna vil aldri kunne vera trygg på deg vist du sei at du kan nokka osso kan du det ikkje. Det er betre å si at du ikkje kan det. Og vist du da korte ned på tida du har, der du faktisk ikkje har noke ansvar for dei tinga du skal lære deg, som du har i en læringsituasjon, det er jo overordna sitt ansvar det du gjør, så vil du også få kortare tid på å utvikle deg og på å vere i stand til å se risiko og eh, lære, ja og egentli lære det du skal. Sånn som eg ser det.

- Kva mener du om å telle timer kontra dager?

Jah, eh, eg veit faktisk ikkje. Forde altso, det er mange som sei det at som kadett så burde du gå skift, altso du burde følge de skiftan som er om bord. Altså er det 6-6 om bord så bær du gå 6-6. Fordi at går du dagmann, eh, heile tia osso går du uti jobb osso finn du ut at du takle faktisk ikkje å gå skift ordninger så er jo det, eh, ikkje bra. Eh, men samtidig så er det åsså fordela med å gå dagvakt, du får gådd ilag med begge skiftan og du får litt tid på kveldan, og du har rævva lønn. Og det er jo også en ting, du skal faktisk gjøre mye jobb på en måned, og du får mykje mykje mykje mindre betalt enn alle andre om bord, inkludert læringan som er fuckings 6 år yngre enn deg og som bor heime. Og du går sånn, ja... men det er no så. (Opphold)(sukk) Eg kan vel sei, asså, eg ser poenget, men eg veit ikkje kor mykje det har å sei i praksis. Fordi at de som gjør mykje vil gjøre mykje uansett, og dem som gjør lite vill gjøre lite uansett. Sånn at det at du skal få mer vest du sitt i en stol i 12 tima istede for 8tima, for å sette det litt på spissen, så veit eg ikkje kor lurt det er i forhold til det eg meine med å bruke tid. Ehm, men da, eg vetsy om dokke blir å spørre noe om da, men da osso i forhold til kossen opplæringsituasjonen er om bord i, i forhold til de som skal lære deg. For det er jo også et ganske så stort, men om det er bra eller ikkje, fordi det er jo, det finnest jo de som drit i kadettan sine, dem har, dem har egentli ingen interesse av å lære bort nokka. Kadettan, eg vett ikke, går fult ut og blir kalt tørt brød over kaldt vatten eller ka det hette(noke utydelig), ja, dem går bare rundt og er til overs, får liksom ikkje gjort nokka. For dem så skjønne eg at det er greit å bli fort ferdig, men då er det jo kvalitetssikringa til systemet som er problemet.

- Kan du definere rollen til assessoren?

For min del så er det kapteinen som er assessor. Det er han som skal, eh, kvalitetssikre, ja kvalitetssikre at eg kan det eg burde kunne. Det går først via overstyrmann som, eg veit faktisk ikkje kossn fordelinga er mellom de to, men det er jo kapteinen som har det overordna ansvaret for meg, osso er det jo overstyrmann som har det, det første ansvaret, men han får jo ingen pænga for det, så det er jo litt slemt. Eeeh, men ja, det er vell det.

- En assessor kan jo og være på land, altså Barmen (refererer til foreleser ved NTNU Ålesund) her er jo for eksempel assessor. Hvordan tror du det hadde blitt for deg i en situasjon, dersom du under eksamineringen hadde fått en assessor du aldri hadde møtt før, kontra en assessor du kjenner/har jobbet med?

Nei altså, mi erfaring med å ha kapteina som assessora er jo veldig greitt, for dem trykke jo berre på knappen. Det er ikkje alle som gjør det, menne det som er greit med å ha kapteinen eller en person som du jobbe ilag med som assessor er at han ser deg og han jobbe ilag med deg, og han veit kemma du er. Og ha veit åsså kemma overstyrmannen din er, sånn at om, altså om overstyrmannen, altså om min kaptein veit at om overstyrmannen har godkjent så betyr det at eg kan det, eller at han har sjekka om eg kan det. Så derfor går ikkje han i sømman på det. Om det er bra elle ikkje i det stor bilde det kan jo diskuteres. Om eg hadde fått alt godkjent av overstyrmannen min på båten, osso kommen hit å fått assessor gjennomgang med han Barmen for eksempel så hadde eg jo vert nødd å, på en måte svar mykje meir for meg faglig. Men for the record; kadettboka SUG. Som faen. Altså det er jo, altså, korsen en skal forholde seg til den på en saklig måte er jo vanskelig uansett. Så om han Barmen skulle stilt meg spørsmål om alle de tingane æ har skrevve om, så for det første ville vi aldri bli ferdig, og for det andre så er det jo veldig mykje som kan diskuteres om innholdet i den, sjølv om det er ikkje det som saken handle om(ler). Æ har åsså ringt opplæringskontoret å kjøfta på dem. Det er også nokka som dokke kan ta med dokke, det går an å ta kontakt med dem og dem svare. Visst det er nokka eller ett spørsmål du lure på eller nokka sånt, så svara dem faktisk. Dem innromte faktisk at opplegge demmers va heilt elendig(ler).

- Er det greit at en 12timers dag skal telle 2,35 fartstidsdaga for en kadett?

Nei.

- Hvorfor er det ikke greit?

Hahahahaha! Eh, nei, altså, eg synst altså det er for mykje. Det blir å gå, det går for fort. Det, ehm, haue ditt jobbe ikkje dobbelt så fort sjøl om dagan telle dobbelt så mykje, om en skal sei det sånn. Så det er jo tilbake til det eg sa om tid. Tid kan måles i tima, men det kan ikkje på en måte ganges med 2 igjen etterpå og deles på antal, gudane vett ka den her formelen va for nokka, men altså det er ikkje sånn virkeligheta fungere. Og det er jo også nokka med, eg veit ikkje, korsen altså, sjøfart er jo en internasjonal næring. Og den utdanninga vi har skal vi kunne bruke kor som helst. Og er det, har den her ordninga blitt gjennomført non andre plassa enn i Norge?

- Nei, tror Norge som er første land.

Ja, og da er det jo litt sånn, korsn, vist vist man får spørsmål om det, ka korfor, ka er det som gjør at vi er så jævla spesiell at det er greit? Nei men altså, det, vi må jo, altså vi må jo vere, altså, no er det mer viktig enn non gang å vere konkurransedyktig på flest mulige, i flest mulig næring, på flest mulige plan, for oss som er såpass dyr i drift som vi er. Og da

synst æ det er rart at Norge, meine at dem kan gå inn å gjør noke sånt. Når det er ingen andre som gjør det. Så, nei, det. Det er mange aspekta ta detta der.

- Ved en 12 timers vakt, blir det da tid til det sosiale livet?

Eh, no har jo ikkje eg jobba, eg hakje jobba 12t daga, sida eg ikkje får lov til det. Menne eg har jo, eg har jo holdt på å si reflektert over det, og det vil jo selvfølgelig bli nokka dårligere. Det kommer jo også an på kossen type båt du er på. Kossen på en måte heile, eh, ka skal eg kalle det for, heile apparatet på båten er rundt deg som kadett, for det trur eg er veldig varierandes. Men samtidig så vil du jo få en følelse av kossen det faktisk er å jobbe på en båt. Sånn at eg kjøpe det argumentet med at det er hurt å gå skift for å, det er faktisk det som vil vere jobben din seinare. Men at det skal telle 2,3whatever ganga en vanlig dag, det syns eg er, ja, den kjøpe eg ikkje.

- Hvilke formeningar har du om din egen komptanse når du er ferdig med kadettida di? (Føler du deg klar, har du behvo for mer/mindre fartstid?)

Altså, ome, ome eg hadde fådd jobb på den båten, så hadde det ikkje vert noka problem. Men det er jo også noke som kan agrumenteres for, at du vil da aldri vere klar, for det er jo ingen båta som er lik. Eh, såå, altså, eg vil ikkje sei at eg er, eg vil sikker ikkje non gang bli ordentlig klar. Eh, men, ehm, eg føle at eg har vert veldig heldig med min , altså, opplæringsituasjon på den båten eg er, med de folkan eg er med, for de bryr seg om, om at eg skal kunne ting. Og dem bryr seg osso om at eg har, at eg er klar over ka som er de viktige tingane å kunne uansett kossen båt du er på. Samtidig som eg skal lære meg den båten eg er på, men også de grunnleggandes tingane som eg skal ta med meg uansett. Sånn at eg trur at eg er en av de som har ett,(liten pause, leita etter ord), godt mukkk grunnlag, eh, te å klare meg. Eh, (sukk) men det er, eg synst jo at opplæringa i seg sjolv er mangelfull i forhold til ka du får sedd av båttypa og ka kravan er. For det er veldig masse krav tel ka du skal kunne av teoretisk kunnskap. Men den praktiske biten synst eg har dotte ganske mykje bort, osso i forhold til, eh, i forhold til det med at du kan i praksis, altså du kan i praksis sitte på ei ferje og få styrmanssertifikatet, eh, og, eg skjønna at det må vere sånn, MEN, og det her har heller ingenting med dokkers oppgåve å gjøre, men om man ser til Sverige, eg vetsy om dokker veit korleis det er i Sverige? Eg meine at demmes opplegg er veldig mykje betre enn det vi har. Fordi at dem faktisk har krav om at du skal vere innoom så og så mange båttypa, og du får kadettida gjennom skolen, når du er ferdig etter 4år så er du heilt ferdig. Sånn at etter at eg blei kjent med det opplegget så synst eg jo at kadettordninga tel Norge er en vits, egentlig. Eh, det er veldig bra det han gjør han der, han fyren som dokke intervjuva, han der kadettdatabasen fyren, Tor Erik Fjelde. For han har gjedd, han har funne kadettplass til mangen av dem i min klasse som ikkje hadde. Og han gjør en utrulig god jobb, men om systemet hadde vert sånn at, eh, man tar faktisk ikkje inn enn man klare å skaffe kadettplassa til sjolv, altså at systemet inneholde kadettplassa, eh, så ja, det hadde vert bedre, osso for næringa og for de som søke, synst eg då... Men no er det no ikkje sånn, og vi klare oss no greitt. Norge er jo, vi, altså offisera i Norge er jo vell ansedd, åsså vi fra NTNU, så det er jo bra. Det funke jo.

- Kan du fortelle om oppfølgingen fra rederiet/assessor med tanke på uventet kortere fartstid?

Eg vil jo sei at rammen rundt assessor opplegget no er jo ganske laus, syns eg. Det er ikkje non sånn her utprega krav til oppfølging, eh, bortsett fra at du skal få, du skal få kadettboka

di godkjent og assessoren må sei at han synst du er klar. Det er de to tingane. Det er ikkje, altså, om du drar det litt langt: ja, han treng å trøkke på en knapp, han treng å trykke godkjent i webcadet, og han treng å si til Sjøfartsdirektoratet at den her personen kan få styrmannspapiran. Det er minimumskravet, eh, og (sukk) om det hadde vert noe annerledes, om det hadde vert lengre eller kortere kadettid det trur eg ikkje. Men mi oppfatning er at det er feilt i utgangspunktet. Sånn at, jah. Men det er jo åsså, altså assessoren får jo mindre tid til å vurdere deg, men det der syns eg osso det er rart, at du har en assessor som kan sitte på land og vurdere deg. Ja, men det... eg veit heller ikkje korsen krav det er til at assessor og instruktør skal snakke ilag, ha en dialog. Det veit eg ikkje. Men det er jo osso nokka å, tenke på, for mi erfaring er jo at det er faktisk overstyrmann som har et bilde av kven du er og ka du kan, ikkje kapteinen.

- Kadettboka og opptjent fartstid er minstekrav; vet du om tilfeller i praksis hvor assessoren godkjenner bare for å godkjenne?

Det veit eg faktisk ikkje, for min assessor har aldri gått igjennom nokka med meg. Altså, eg går igjennom med min instruktør, eller han læs over det, han gjer meg tilbakemelding og ser om det er nokka eg må fikse på, om det er noke han er usikker på om eg kan, så spør han meg. Så godkjenne han, osso gjer eg beskjed til min assessor: ja, no er det nokka du kan sjå på i webcadet som er godkjent av instruktør, så seie han okey. Så høve eg ikkje noke meir om det osso er det godkjent. Eg har aldri fått no spørsmål.

- Men har du hørt om andre kadetter som har under eksamineringen følt at det gikk fryktelig lett, følt litt på at assessoren bare \*futjs\* gjennom?

Jada, jada, altså det er, altså mitt inntrykk er jo at alle er, altså, alle er allereie drittlei av webcadet så det er ingen som bryr seg.

- Assessor eller kadettane?

Alle, neida, neida! No skal eg ikkje høret ut som at ingen bryr seg, for det er det jo! Men, det er alt for mykje... Og både assessor og instruktør har sin jobb, eh, og det og skulle sitte å lese sida opp og side ned om ting du kanskje ikkje kan nokka om sjøl, for det er jo det som i praksis er ett tilfelle. Assessor, om det er kaptein, er som oftes litt oppi åran. Kanskje han ikkje har gått verken på høgskule eller nokka sånt, han har den gamle versjonen av kapteinsutdanning eller nokka sånt, han har aldri hørt om halvparten av det som står i kadettboka. Så korleis skal ha då ta stilling til det? Og då er det jo, da handle det jo ikkje om at han ikkje kan det han burde kunne. Det handle jo meir om korsen systemet er i forhold til, i forhold til (non der? Uklart.). For så va det jo en signatur med den herran boka, og sånn. Eg trur det er mange som savne den. Men jah, du får jo, det er jo som å gjøre hele høgskolen på nytt igjen i komprimert versjon. Altså, det er sikkert bra, menne, det er egentli mer et irritasjonsmoment for både kadetten sjøl og alle om bord enn det er til hjelp. For det blir en sånn: ja no må du sette deg ned å gjøre webcadet. Ja greit, kunne heller kanskje ha lært nokka eller gjort nokka praktisk, men eg må sitte å skrive. Eh, sånn at altså, ka får man utav det? Man har sotte å skrive i 3 år. Sånn at, ja. Eg har det oppi halsen.

- Har du en følelse av at det ligger et press fra næringen på kadetten å bli fortest mulig ferdig?

Nei, ikkje no. Eller, vist man skal vere slem så ja, for dem har ikkje lyst å ha deg der, for dem har ikkje kapasitet eller dem har ikkje, altså. No er jo mange av næringen i sjøfarten i

norge ja, vi har ikkje, dem har ikkje behov for folk, og vertfall sånn som meg som er i offshorenæringa. Så er det, ikkje har dem behov for folk og dem har lite pænga og sånt. Så du er , du er ikkje nødvendigvis en ressurs, du er til over. Og alt som er til overs har dem lyst å kvitte seg med. Så sånn sett: bli fortrest mulig ferdig sånn at vi slepp å ha deg her, hehehe! Altso, i utgangspunktet så, man er vell statssubseriert(?) så dem har vell ikkje de største utgiftan med deg, menne, men eg har ikkje noke press på å bli fortrest mulig ferdig sånn at en kan komme seg ut i jobb, nei, hahaha!

- Hvilke fordeler fører endringen med seg?

Fordelen er at de som, eh, de som blir klar tidligere får lov å bli ferdig til, ehh, og ja. No anna enn det, vett eg ikkje.

- Om du kommer med en oppsummering av eventuelle fordeler og ulemper visst du kommer på noe.

Ja... (pause), altso fordelan vil jo vere atte...nei veit du ka, eg veit faktisk ikkje. Mmm...men eg komme sikker på nokka, så bare vent litt.(Lengre pause) Fordelan er jo at du får mulighet til å gjøre det kortare om du ønske. Altso om du kan velle sjøl for eksempel, om du vil gå 8 eller 12 tima alt etter kor fort ferdig du vil bli, så kan du jo velle det. Men, sånn som eg ser det så vil det også vere en ulempe for da kan også rederie tvinge deg til å gå 12t for at du skal bli ferdig fortrest mulig. Det er jo osso, eg kjenne jo til kadetta som er i rederia der, du får, altso, skal du vere kadett må du gå 12 tima og du må gå 8-4, altso 8veke på sjoen 4veke heime. Og det vil jo eg se på som destruktivt, eg hadde daua. Altso 8uke på sjoen, er, altso det er greit nukk men du har ikkje 8 uke heime. Du har 4 uke heime, osso 8 uke på igjen. Du bli veldig fort ferdig men, etter 4uke så er du drittlei, så kor mykje lære du etter, lære du de neste 4 ukene? Det er jo litt sånn, eehh.

- Gjelder det hele mannskapet eller kun kadetten?

Nei, kun kadetten. Så du får nytt mannskap halvveis. Det er jo osso nokka, altso alle dei andre skal reise heim, og du må bli igjen. Så i tillegg til at du får drittlønn, men det er jo litt på sia av spørsmålet. Men altso, fleire fordela, altso, eg er i utgangspunktet negativ, forde eg skjønne ikkje, eg skjønne ikkje fordelan. Eg klare ikkje se dem, eg klare ikkje skjønne koffør, ka begrunnelse er for å gjøre det sånn. Om det er økonomiske fordela, noke som det sikkert er, så er jo det greit nokk. Men eg ser ikkje at dei veie opp før den tia som mange treng, det er ikkje alle som treng den tia, men det er mange som gjør det. Og kanskje mest dem som trur at dem ikkje treng den.

Avsluttet med småprat og gruppen takket for intervjuet.



## Vedlegg 10

### Transkribering av Marius Strømmen

Intervju gjennomført 20. februar 2017 over telefon. Transkribering utført av kandidat 100011.

- Vi kan jo starte med at du forteller litt om deg selv. Hvem du er og hva du holder på med og om du har erfaring på sjøen fra før.

Ja. Eg heter Marius Strømmen, er 31 år gammel. I dag er eg skipper i Rostein, brønnbåt, levende laks transportør, en av Norges største aktører. Eg har da gått allmennfag, gikk vidare så på styrmannskulen i Ålesund, høyskulen i Ålesund i tre år. Jobber då mens eg gikk på skule som lettmatros/ matros i Hurtigruten. Æh, fikk kadett plass i æh i Rostein, da eg var ferdig på skolen. Ja, etter 2007, då var eg ferdig. Æhm, så vært eg styrmann då, etter endt kadettid. Eg hadde opparbeida meg såpass mykje fartstid mens eg gikk på skulen at eg hadde bare seks måneder, nei fire måneder kadettid som gjensto som minimum då, etter siste eksamen var avlagt på høgskulen i Ålesund. Eg fekk styrmannsjobb, fire måneder etter eg var ferdig med skule og var da i Rostein som overstyrmann i fire år, før eg fekk skipperjobb og gikk då et halvt år som skipper i Rostein, før eg sa opp og tok ei pause fra Rostein og segla då i Hurtigruten som sikkerhetsoffiser og overstyrmann. Eg var sikkerhetsoffiser det første året, så var eg tre år overstyrmann i Hurtigruta, før jeg sa opp da før sirka ett år siden og begynte igjen som skipper i Rostein. Så det er den erfaringen eg har. Det er kystseglas, det eg kan og leve om.

- Ja, ok. Så er det sånn at vi har fått en endring i kvalifikasjonsforskriften, som trådte i kraft 1. juli 2016. Hvordan oppfattet du overgangsfasen fra gammel til ny forskrift.

Eg synes det var veldig rotete og uklart, veldig mye utvetydige informasjon, altså veldig sånn gyllen formulert fra sjøfart i starten før det gikk opp for rederne og sjøfolka at her får vi ut sertifikat og tjener fartstid mye kjappere med en bestemt utrekningsformel. Æhm, så seier det jo seg sjølv at eg er ikkje den som er mest positiv til den nye utrekningsmodellen for fartstid. Det er ikkje eg. Eg vet ikkje om det er riktig å komme nå med hvorfor eg ikkje er det.

- Ja, tror det kommer et spørsmål om det. Jeg kommer tilbake til det.

Eg synes det var veldig lite informasjon, eller ikkje grundig nok informert ut te sjøfolk i alle fall. Det var veldig mye spørsmål fra mannskapssjefen min til meg blant anna. Siden eg jobba veldig mye i forbund og inn mot sjøfart tidligere om korleis dette her skulle være og korleis det skulle fungere. Og korleis det, det totalt skulle være. (utydelig 3:45) Sjøfart veldig ullen og rundt, skreve det som kjeme med all informasjon og så er det ikke så lett å oppfatte.

- Ja, ok. Nå er det jo sånn at denne forskriften skal være tilbakevirkende, og da lurar vi på hvilken endring det har for kadetter at denne endringen er tilbakevirkende?

Eg er ikkje kjent med kva gevinst det ville gi. Det eneste er jo, hvis du har opptjent fartstid forut før at du er ferdig på skulen, kan du ta med de det. Men det kan du enda og så er det vurdert et viss minimum etter du er ferdig med skulen. Altså eg ser ikke helt at det er noke gevinst (tygger på ordet) for kadetter uten at jeg har oversett noke.

- Ja, ok.

Æææhm, det er jo, altså nå, nå tar jeg det med forbehold, og jeg ser ikke noe gevinst sånn umiddelbart, jeg har aldri tenkt over det som en gevinst for de da.

- Når du ikke ser på det som en gevinst, ser du på det som noe negativt?

Når den ikkje segler og har tilbakevirkende kraft?

- Nei, den kadetten har opptjent fartstid og den (fartstida) har tilbakevirkende kraft, slik at han blir tidligere ferdig.

Ja, den utrekninga. Meiner du at han får 1,5 fartstidsdager per dag på sjøen, du tenker på? Hm. Det var i, det mener eg er ubeldig i den forstand at du tjener opp fartstid til sertifikat på veldig kort tid og du får ut et ubegrenset styrmannssertifikat, et overstyrmannssertifikat opp til 3000 tonn i løpet av kort, kort tid. Æh, noke som jeg meiner fører til at du får kadetter med svært lite erfaring i fra opplæringsperioden sin og du kan risikere å få styrmann og opp som nettopp har fått ut sertifikatene sine som knapt nok har hatt seglasstid. Du tjener jo fartstid selv om du ligger til kai.

- Hm, stemmer. Da har du egentlig allerede svart på neste spørsmål. Det var nemlig om det er greit at en 12 timers dag teller 2,35 fartstidsdager for en kadett?

(svarer veldig fort) Nei! Det er ikkje greit for meg. Og det har eg gitt klar beskjed om til mine kadetter og, at, at denne fartstidskalkulatoren, den skal du bare legge på hylla, det er kunnskapen din som avgjør om eg godkjenner deg. Du må prestere, du må vise at du har litt mer erfaring enn det idet blekket har stivnet på sertifikatet ditt.

- Ja, for du er assessor ombord?

Ja.

- Kan du definere rollen til assessoren?

Rolla til assessoren har blitt forferdelig viktig no. Æh, mtp. at du har fått redusert seglingstid betraktelig for en kadett som skal ha ut sertifikat. Sant at du har ei kontrollrolle over hvem som er føret til å bli styrmann. Vi ser også ei utvikling i hvert fall ei lita stund før nedturen i offshore (utydelig). Det var rubbel og bit som har søkt seg inn på styrmannskulen som kanskje aldri skulle ha gått styrmannskulen. Så filtera var veldig lave fordi at skulane fekk betalt per haude de fekk inn i klassene og det var null, eller ingen filter på skulene for å ta ut folk, fordi sålange de sto på eksamen så fekk skulen penger. Om de var brukendes som styrmenn eller ikke, det var liksom ikke noe skulene brydde seg om. Jeg har opplevd å fått ombord teorifinke folk. Men dei har ikkje fungert som styrmenn i det heile tatt. Både i forhold til sjøsyk...til å være sjøsyk, og det praktiske med å være styrmann. Altså dei har ikkje praktisk sans i det heile tatt.

- Ja, ok. Hvem er det egentlig som kan bli assessor?

Det er jo personer som har gått kurs som er godkjent fra sjofartsdirektoratet og får gjennom søknad til sjofartsdirektoratet ei godkjenning til å bli assessor, altså ei godkjent bedømmelse av opplæringskrava til sertifikat og andre assessment som kan utføres dvs. livbåt og redningsfarkost og litt sånne.

- Så, jeg har også hørt at ikke trenger å være ombord. Det kan være en frittstående person f. eks. en lærer på en skole?

Ja, det kan det være. Men då skal han har tilgang te simulator.

- Ja, ok. Men hvordan får han assessoren da vite om opplæringen til kadetten er fullstendig eller hvilken kontroll har assessoren?

Det er både og. Du kan sei å komme inn som assessor uten å kjenne kandidaten, kan jo være både positivt og negativt. Det som er positivt er at assessoren må være veldig tydelig på kva han forventer å få vist i løpet av kort tid. Er du en assessor som kjenner kandidaten som har gått med ham, så veldig lett å bedømme over tid altså basere sin bedømmelse på erfaring av kunnskap om kandidaten som har hatt si opplæring ombord med styrmann f. eks. Æhm, og det er jo positivt med det å ha lengre tid til anen personen men det er kanskje vanskeligere å stryke personen når du kjenner han. Åltså, det derre her med at da blir det litt sånn kompisaktig, hvis du forstår meg rett. Åltså hvis du går lang tid med den personen

- Skjønner hva du mener.

Mens, hvis du er assessor bare i løpet av to dager så er det mye enklere å stryke personen fordi at då har kadetten mindre tid å bevise sine kunnskaper på og det er lettere å gjøre feil under press på tid enn du går som kadett i lag med et mannskap i lengre...

- Hvordan blir evaluering av kadetten utført i praksis?

Eg bruker som regel å ta for meg boka og så ta eg ut stikkprøver fra tre til fem spørsmål inn på kvart tema då som eg skal ha grundig besvart, samtidig som eg går gjennom besvarelsen til kadetten æh, og at jeg går og teke stikkprøver på en praktisk og en teoretisk bit, der personen må prøve seg praktisk i seglas, i gjennomføring av brotjeneste, i gjennomføring av oppgave i sammenheng med lasting, lossing, sjøsikring, det være seg operasjon i farvatn, ved kai, eller på brua når du ikke har noe aktivitet i seglingsfarvatn. Så har du den teoretiske biten, at eg stiller spørsmål underveis der eg finner det relevant om tilleggsopplysninger.

Og som regel, da gjennomfører kadetten en seglas, der vi starter fra A til Å, begynner med kart og ruteplanlegging, informasjon om farleden, kva som er viktig å tenke på, kva varslingsrutiner er det. I forhold til havn, så er det jo lasting og lossingsoperasjon, sjøsikring, segregering, æh, det jo på en måte, tenke sikkerhet blant mannskapet. Operasjon på dekk, sjå, følge med, gi meg tilbakemelding om kva som er viktig å tenke på i de forskjellige situasjonene og utføre en (legger vekt på neste ordet) styrmannsjobb er min tanke om et assessment. Og det er viktig for meg for når en assessor, eller når du skal godkjenne en kadett på brombåt, så får denne personen et sertifikat som tilsier at han kan gå som enestyrman eller overstyrmann med en gang på båter som er opp til 100 meter lange. Då er det viktig for meg å vite at de har den kompetansen som trengs.

- Ja, men det høres jo bare rimelig ut.

Ja (ler litt). Men det er jo meg. Det kan jo være andre måter å være assessor på.

- Vet du om tilfeller i praksis hvor assessoren godkjenner bare for å godkjenne?

Ikke som jeg kjenner te sånn umiddelbart. Men jeg vet det har vore snakka om, det er basert på rykter og uttalelser som eg ikke kan verifisere. Eg har aldri opplevd det sjølv, eller sett direkte at det har skjedd men jeg har hørt prat om det, ja.

- Ja, man hører jo mye rart. Men finnes det noen måte å kontrollere dette på?

Då må eventuelt Sjøfartsdirektoratet som har ansvar for den ordninga reise ombord på assessment for å kontrollere at assessoren gjer jobben sin. Og det gjer jo... Eg er assessor for kystverket for

farledsbevis og da hadde vi besøk, kvar femte farledsprøve du har, så har du besøk fra kystverket som er ombord og kontrollerer og skriver en rapport for din assessment for den kandidaten. Så det er mulighet for sjøfart å kontrollere at assessoren gjør jobben sin.

- Ok, da hopper vi litt tilbake, og da var det sånn at pga. at endringen er tilbakevirkende er det for enkelte studenter mulig å plutselig ha opptjent nok fartstid fra forøvrig slik at en kan søke sertifikat etter kun en måned effektiv fartstid (12-19 dager etter endringen) og uten å måtte bruke kadettboka. Hva synes du om dette?

Eg synes det er helt (hehehe, ler litt forbaused) utrolig at det går an. Æhm, altså en person med å gå tre år på høyskolen i Ålesund, bør minimum, i min verden ha 12 måneder effektiv fartstid, hvis han ikke har den i tidligere form. Eg synes at fartstidsreglene, allereie da jeg gikk ut av skulen, at dei som minimum hadde fem års fartstid, kunne ta det med 30 dager assessment, eller 30 dager fartstid og ett assessment og uten kadettbok, samt du hadde den gjengen som hadde fagbrev kunne ta det på seks måneder kadettid, derav to måneder for fullført skole og minimum fire måneder etter at siste eksamen var bestått. Så har du den gjengen som hadde allmennfag som måtte ha minimum 12 måneder, derav åtte måneder som kunne fullføres før siste eksamen og fire måneder måtte gjerast etter siste fullførte eksamen.

- Det er jo egentlig fortsatt sånn...

Det er jo nedkortet. Og eg synes det er akkurat.. Den modellen vi hadde, synes eg fungerte veldig godt. Det var grei opplæringstid. Eg synes den praksisen blir for kort og fokuset på det teoretiske for stort. Personer kan ikke påberope seg at de lærer noke på skulebenken. Eg har den påstand at 10% av det eg lærte på høyskolen har eg hatt behov for etter jeg gikk ut, og 90% var «waste of time». Æhm, det er gjennom praksis og erfaring at du blir sjomann og basert på den 10% som jeg fikk teoretisk bygde jeg meg kompetanse gjennom den praktiske læren. Jeg synes det er graverende, altså det er veldig dumt at dei korter ned på den praksistida. Det hadde vært mye mer heldig for meg at dei korter ned tida på skulebenken og heller auker kadettid og opplæringstid, den praktiske delen.

- Det høres jo også ut som et bra forslag.

(skyter inn) Eg synes jo at dette fireårsstudiet te Sverige er spennende. Dei hat jo et sånt sandwichstudiet. De kan jo dåkke sjekke opp hvis dere ikke allerede har gjort det.

- Ja, vi vet lite grann om det men vi skal ikke se på det i denne oppgava. Da skal vi bare ssse på hvordan endringen i fartstida påvirker kadetter i Norge. Fordi ellers blir det litt for mye å skrive om, tror jeg.

Jajaja. Eg skjønner det. Nei dåkke får i hvert fall skrive fra mi si side at det som har skjedd med denne omlagte kadettberegningen, er svært ubeldig med tanke på erfaringen for de som kjem utifra på skulen.

- Men ellers da, hva mener du om å telle timer kontra dager mtp. kadetter?

(snakker litt høyere) Det er jo bare idioti å telle timer, fordi at hvis du ligger til kai i Bergen, så er ikkje det sikkert at du har effektiv åtte timer! Det er heller ikkje sikkert at du har effektive 12 timer om du er ute i havet. Det kan hende at du deler vakta di, sånn at du går bare går tre timer nattevakt og ni timer frivakt, men du skriver 12 timer liksom. Så ditta då, eg synes det er helt håplaus metode å gjøre det på.

- Ja, så det er ikke greit for en kadett liksom?

Nei. Jeg synes det skulle vært dager. Det er enkelt å forholde seg til, det er det som følger lønnsystemet og det er veldig, veldig enkelt å forholde seg til som skipper og assessor. Det er min mening. Men ikke sikkert at alle er enige med meg. (Ler)

- Det tror jeg ikke. Vi har hørt litt forskjellig.

Ja, det vil eg tru.

- Hvor viktig synes du er det sosialt livet ombord for en kadett?

Det er veldig viktig, tror jeg. Det har noe med... Altså har du det sosialt godt hat du en trygghet, du våger mer, du våger å spørre, du våger å være en person av mannskapet. Er du utrygg, så blir ikke du en del av mannskapet, du blir inneslutta, du våger ikke å spørre, du er redd for å gjøre feil. Æhm, og det å ha et sosialt godt virke? ombord er forferdelig viktig for å få den gode kunnskapen du trenger for å bli en god styrmann.

- Så kadetten må også prøve å integrere seg?

Ja, og det er både mannskapet si oppgave men og kadetten si oppgave. Vi er ikke noen støttekontakt ombord og eg har gitt beskjed til både lærlingene og kadettene mine at: «dåkke er en del av mannskapet fra dag én». Vi er selvfølgelig mer omgjengelige i starten, altså då prøver vi jo å få folk med meg, men etter kvart er ikke det fokuset på at en måtte være støttekontakt. Så da regner vi nesten med at folk glir litt inn i gjengen. Æh, du må selvfølgelig ta tak hvis de ikke blir sånn tenkt og sånn normalt. Men da er det jo som regel noen som forårsaker.

- Hm, når man antar at kadetten har en 12 timersvakt, tror du at det blir da tid til det sosiale livet, altså bli kjent med folk ombord?

(Ler). Ja, altså eg har nå kun gått 12timers vakt. Eg var kjempesosialt. Du har god tid til å være sosialt som styrmann selv om ei 12 timers vakt. Om du er sosial med maskinisten, eller om du er sosial med lærlingen når du står og maler, eller matrosen når du vasker eller på brua i lag med styrmann, så er det altså... Sosialt kan være så mangt, det betyr ikke at du må sitte fjernkontrollvakt i messa. Det å være sosialt betyr at du utfører en jobb, trur eg. Samtidig som du er i et felleskap. Æhm, det er mer naturlig å være sosial på vakt enn å sitte i messa etter vakt. Det er kort tid folk er i messa og så går de og legger seg. Men når du er på vakt så er det naturlig å være sosialt med de du går på vakt i lag med. Altså det ville jo være litt løye om du sitter på brua i 12 timer totalt på ei steamingsvakt og ikke kløyver litt og prate litt om andre ting enn bare nautiske ord og uttrykk.

- Nei, det går jo nesten ikke an.

Så det er jo litt... Men ja selvfølgelig. Eg vet ikke heilt om du vil ha et ledende spørsmål der du på en måte vil fremheve at åtte timer er positivt fordi da har du tida å sitte i messa og jobbe. Det som eg har sett som er den største utfordringen med folk at de går opp på lugarene og sitter der på internett og den type ting æhm, og å ha TV på lugaren, de har DVD-spiller, de har alt. I hvert fall på båtane eg er.

- Ja, det var både og jeg ville frem til. Men først og fremst ville jeg høre di mening. Men når kadetten kan velge fritt mellom en åtte og en 12timers vakt, hvordan ville du sagt at han skulle velge?

Lønn- og erfaringsmessig så burde han gått 12. Det er jo nesten ingen sjofolk som går åtte timerdag.

- Men med tanke på endringen i forskriften så blir det jo plutselig 2,35 dager.

Men åtte timer blir heller ikke korrekt i den forstand, du tjener jo opp meir fartstid enn åtte timer.

- Det stemmer, men det jeg vil fram til er jo at tida ombord blir ganske mye kortere når en velger en 12timer dag.

Selvfølgelig. Men jeg mener det at, skal du bli sjomann så er du nødt å følge vaktssystem. Du kan ikke gå rundt som en jævla kommunearbeider ombord og går åttetimers vakter. Åltså det blir fordumt! Det er jo erfaring å kjenne på det at du skal gå 12timer nattevakt. Ellers 6/6 f.eks. Du skal ikke gå som en kvilehelsepasienten, du går seks timer og to på ettermiddagen og så går du og legger deg i x antall timer. Men det er jo mi direkte mening. Så folk jobber i 12 timer, det er det som er standard, i hvert fall ikke åtte timer.

- Men det er jo akkurat det vi vil ha: di direkte mening. Neste spørsmål blir da: har du en følelse av at det ligger et press fra næringen på kadetten å bli fortrest mulig ferdig? Nå med denne endringen?

Ikkje nå lenger. Æh, det er ikkje det behov for styrmenn lenger, så, så det er veldig sånn her. (Oppgitt) ja, vi er nødt til å ha kadetter i systemet vårt om dei er ferdig i løpet av et år, om dei er ferdig i løpet av seks måneder, eller om dei er ferdig i løpet av to måneder, det er ett fett, vi ha ikke jobb å tilby dem. Men vi må ha kadetter for at nettolønnsordningen skal fungere. Så derfor tek vi inn nye kadetter om den neste er ferdig.

Ja, æhm, neste spørsmål har du egentlig allerede svart på: Hvilke tanker har du rundt en kadett fra samordna opptak som ikke har vært på sjøen fra før, men oppfyller alle min.krav og søker sertifikat etter 153 dager?

(Uten å tenke seg om en gang) Ikkje brukandes! (begynner å le)

- Enkelt og klart, eller? Men da har du jo egentlig sagt ganske mye om ganske masse. Men kan du avslutningsvis oppsummere fordeler og ulemper med den endringen, hvis det finnes noe av begge deler...

Eg ser ikkje noe fordeler når det er ren kadett du snakker om. Fordeler er først når du blir sjomann, med opptellingen av fartstid. Når det gjelder kadett, så er det en læringsstilling. Det ligger i titelen, det ligger i emnet bak, det skal være opplæring, en praktisk tilnærming. Med den endringen som skjer nå, så er det mer fokus på det teoretiske framfor det praktiske og som jeg påpekte tidligere: nå jeg gikk på skolen så hadde jeg behov for 10% av det jeg lærte teoretisk og 90% av det jeg lærte teoretisk var «waste of time». Så fokuset på praktiske feorsvinner med den nye ordningen og det er utrolig ubeldig fordi det er dei 90% av den praktiske lærdommen du trenger når du skal opp som styrmann og kaptein. Hvis du ikkje får dei 90% av praksis så vil det være en eller annen plass der mangler deg og det er i alle fall ikkje hjelp i å komme med teoribok og prøver å lese seg opp når det står på som verst og du er enestyrman f. eks. på en brønnbåt. Det er fullt mulig å gå som overstyrman med D3 som du får etter så kort tid. Det er kort oppsummert.

- Da har vi kommet gjennom alle spørsmålene. Men var det noe, vi ellers skulle spørre om? Har vi glemt noe?

## En snarvei til D3?

Nei, eg synes det var veldig greit. Dåkke berører jo et tema her som eg synes er forerdelig viktig å ta opp. Heilt sikkert på at sjofart synes det er ekkelt at dåkke pirker bort i dette her. Men veit ikkje, dei skal jo spy ut mest mulig kadetter på kortest mulig tid. Sånt at dei får flest mulig på NAV. Så jeg vetsje hvor positivt det er. Den nye omleggingen der.

- Men istad mente du jo at det ikke ligger et press på kadetten fra næringen å bli fortest mulig ferdig?

Nei, men nå også tenker eg at det er opplæringskontoret, disse her, altså maritimt forum, alle disse her som skal ha kadetter ut av skulen. Skolen tjener enger per haude, for de ordner ikkje kor mye styrmenn det blir. Og så har du denne gjengen som prøver å mate inn på næringen mest mulig kadetter. Det er et press ifra skulen og opplæringskontoret at dei må få inn kadetter. Næringen i seg sev skriker ikkje etter kadetter. Det er mer det at de føler seg presset te å ta dem inn. Og det har jo den egentlige grunnen at dei skrek jo for to år siden at det mangler så og så mange sjofolk. Og så var det jo fritt fall.

- Nei men da sier vi jo tusen hjertelig takk for at du stilte til intervju.