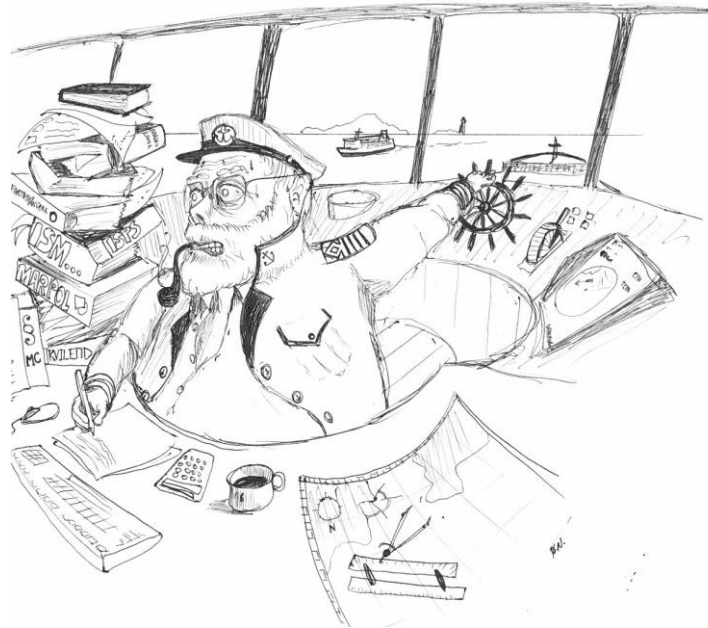




HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND



Kapteinens "nye" rolle

Fra skipsfører til administrator

Bacheloroppgave i Nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund
Haugesund, vår 2011

Av: Sissel Norheim

Åse-Norunn Oen

Camilla Vestvik

Kandidatnummer: 15

Kandidatnummer: 31

Kandidatnummer: 32

Forord

I forbindelse med fullføringen av nautikkutdanningen ved Høgskolen Stord/Haugesund ble vi bedt om å skrive en bacheloroppgave om et nautisk tema.

Denne oppgaven er utarbeidet av tre avgangselever ved nautikkstudiet ved HSH, og omhandler kapteinen og hans rolle.

Under utarbeidelsen av denne oppgaven har vi fått stor hjelp fra flere hold, og er overveldet over interessen og tålmodigheten folk i bransjen har vist oss.

Vi vil takke alle som har bidratt med verdifull informasjon og rettleiding til dette prosjektet, og retter en spesiell stor takk til vår veileder Sverre Fagerland. I tillegg ønsker vi å takke DOF ASA, med kaptein Odd Magnus Stenevik i spissen for at vi fikk være med Skandi Vega ut på tur.

En stor takk rettes også til Øystein Nilsen for illustrasjonstegning på vår forside.

Haugesund, mai 2011

Sissel Norheim

Åse-Norunn Oen

Camilla Vestvik

Sammendrag

Rapporten, ”Kapteinens nye rolle – fra skipsfører til administrator” , har som formål å kartlegge kapteinens arbeidsoppgaver og rolle, og hvordan disse har endret seg. Dette har gitt oss problemstillingen: ”Har kapteinen fått en ny rolle? Har han gått fra å være skipsfører til å bli en administrator?”

Ved hjelp av intervjuer og en spørreundersøkelse, gir rapporten informasjon om hvordan kapteinens rolle og arbeidsoppgaver var før og er nå.

Hovedfunnene i rapporten er at kapteinens sosiale rolle har endret seg. Dette har skjedd i takt med den øvrige samfunnsutviklingen. Han er blitt mer sosial i forhold til mannskapet enn før. Tidligere var han som gudelig å regne, og man snakket ikke med ham uten at det var høyst nødvendig. I dag spiser han, spiller kort og ser på tv sammen med besetningen.

Når det gjelder hans ansvar som øverste myndighet om bord, har hans rolle imidlertid ikke endret seg nevneverdig. Det er fortsatt kapteinen som har det øverste ansvaret om bord, og det kan han ikke fraskrive seg.

Ordliste

<u>Ankerhåndteringsfartøy:</u>	AHTS-vessel; Anchor Handling Tug Supply vessel: skipstype hovedsakelig brukt til å taue og ankre opp oljeplattformer.
<u>Av- og påmønstring:</u>	Mønstring vil si at sjømannen starter eller ender tjenesten om bord i et skip.
<u>Beredskapsgruppe:</u>	Sjøfartsdirektoratets beredskapsgruppe, som ved ulykker skal bistå med sin kunnskap.
<u>D1:</u>	Høyeste dekksoffiserssertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet. Innehaver av dette sertifikatet kan føre skip av alle størrelser og klasser.
<u>ETA:</u>	Estimated time of arrival. Forventet ankomsttid.
<u>GMDSS:</u>	Global Maritime Distress Safety System. System for nød- og sikkerhetskommunikasjon.
<u>HSM:</u>	Helse, miljø og sikkerhet.
<u>Hyre:</u>	Lønn til sjømenn.
<u>IMO:</u>	International Maritime Organization - internasjonal organisasjon underlagt FN.
<u>ISM-koden:</u>	Regelverk vedtatt av IMO som fastsetter at alle selskaper skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem.
<u>Maritimt Forum:</u>	Interesseorganisasjon som arbeider for at maritim næring skal få forutsigbare, langsiktige og konkurransedyktige rammevilkår.
<u>Nautikk:</u>	Fagområde som omhandler sjøfart, spesielt navigasjon av skip.
<u>QA-ansvarlig:</u>	Quality assurance. Den som er ansvarlig for kvalitetssikringssystemet.

<u>Questback:</u>	Nettbasert program for å utforme spørreundersøkelser som kan distribueres via nettet.
<u>Sjøfartsdirektoratet:</u>	Direktorat underlagt staten. Påser at norske skip og rederier overholder internasjonale og nasjonale regelverk.
<u>SMS system:</u>	Safety Management System. Alle norske skip skal ha et kvalitetssikringssystem.
<u>Stasjon Haugesund:</u>	Teknisk avdeling i Sjøfartsdirektoratet som besøker skip for å påse at skip langs kysten er tilstrekkelig utrustet i forhold til norsk standard.
<u>STCW-konvensjonen:</u>	The international convention of Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. En internasjonal konvensjon som setter kvalifiseringskrav for skipsførere, offiserer og annet vaktgående personell på handelsfartøy.
<u>Telegrafist:</u>	Yrkesutøver som betjener radiostasjon eller teleanlegg.
<u>VTS-ansvarlig:</u>	Vessel Traffic Service. Trafikkstasjoner langs kysten som har til formål å overvåke og rettlede skipstrafikken.

Innholdsfortegnelse

Forord.....	i
Sammendrag.....	ii
Ordliste.....	iii
1 Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Problemstilling.....	1
1.3 Oppgavens oppbygning.....	1
1.4 Avgrensing.....	2
1.5 Formålet med oppgaven.....	2
2 Teoretisk del.....	3
2.1 Eksisterende litteratur.....	3
2.1.1 Begrunnelse for utvalg av litteratur.....	3
2.1.2 Kvaliteten på litteraturen.....	3
2.1.3 Maritim utdanning på Vestlandet.....	3
2.1.4 Utdanning av dekksoffiserer i dag.....	4
2.2 Kapteinen – en definisjon.....	4
2.2.1 Definisjon av begrepet ”rolle”.....	5
2.2.2 Sjøloven.....	5
2.2.3 Arbeidsinstrukser.....	6
2.2.4 DOF ASAs arbeidsinstruks for kapteinen.....	6
2.2.5 Østensjø Rederi ASs arbeidsinstruks for kapteinen.....	6
3 Historisk tilbakeblikk.....	7
3.1 Behov for lederskap.....	7
3.1.1 Et lukket minisamfunn.....	7
3.1.2 Kapteinen som en gud å regne.....	7
3.1.3 Maritim utdanning i endring.....	8
3.1.4 Papirmengden øker.....	8
3.2 Telegrafisten forsvinner.....	9
3.3 Delkonklusjon.....	11
4 Empirisk del.....	12
4.1 Metodikk.....	12
4.2 Metodevalg.....	12

4.2.1	Spørreundersøkelser	12
4.2.2	Intervju	12
4.2.3	Observasjon	13
4.3	Begrunnelse for metodevalg	13
4.4	Begrensninger i metoden	13
4.4.1	Spørreundersøkelse	13
4.4.2	Intervju	14
4.4.3	Observasjon	15
4.5	Validitets- og reliabilitetsproblemer	15
4.6	Rammer for arbeidet	15
4.7	Delkonklusjon	16
5	Datainnsamling	17
5.1	Utvalg av informanter og representativitet	17
5.2	Spørreundersøkelsen	17
5.3	Utforming av spørreundersøkelsen	17
5.3.1	Beskrivelse av spørreskjemaene	18
5.4	Presentasjon av spørreundersøkelsen	18
5.5	Intervjuene	26
5.6	Begrunnelse for utvalg av spørsmål	27
5.6.1	Bakgrunnsinformasjon	27
5.6.2	Kapteinsansvaret og utdanning	28
5.6.3	Kapteinens arbeidsoppgaver	28
5.6.4	Kapteinens sosiale rolle	28
5.6.5	Endringer i kapteinens rolle	28
5.7	Presentasjon av intervjuene	28
5.7.1	Sverre Meling Jr.	28
5.7.2	Tidligere kaptein	29
5.7.3	Sjøfartsdirektoratet	29
5.7.4	Tidligere telegrafister	29
5.7.5	Gustav H. Hansen	29
5.7.6	Stasjon Haugesund	30
5.8	Observasjon	30
5.8.1	Skandi Vega – 23. mars – 28.mars 2011	30

5.9	Delkonklusjon.....	31
6	Drøfting av resultatene.....	32
6.1	Vurderingskriterier	32
6.2	Drøfting av resultatene	32
6.3	Kritikk av undersøkelsen	33
7	Konklusjon.....	35
8	Litteraturliste.....	36
9	Vedlegg	38
9.1	Vedlegg nr. 1: Intervju med Sverre Meling Jr.....	38
9.2	Vedlegg nr. 2: Intervju med Harald Larsen	43
9.3	Vedlegg nr. 3: Intervju med John Oen	46
9.4	Vedlegg nr. 4: Intervju med tidligere kaptein.....	48
9.5	Vedlegg nr. 5: Intervju med Gustav H. Hansen	50
9.6	Vedlegg nr. 6: intervju med John Ingen Nilsen.....	56
9.7	Vedlegg nr. 7: Intervju med Sjøfartsdirektoratet.....	59
9.8	Vedlegg nr. 8: Intervju med tidligere kaptein.....	62
9.9	Vedlegg nr. 9: Arbeidsinstruks DOF ASA.....	66
9.10	Vedlegg nr. 10: Arbeidsinstruks Østensjø Rederi AS.	68
9.11	Vedlegg nr. 11: Spørreundersøkelsen med svar	69

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Norsk skipsfart, en av Norges stolteste og tradisjonsrike næringer, har støtt på store utfordringer de siste 30 årene. Nedgangstidene på 1980-tallet og skjerpede krav fra myndighetene gjorde at flere skip ble flagget ut, og utenlandsk mannskap ble foretrukket fremfor norske sjøfolk. Dette var spesielt merkbart i utenriksfarten, hvor utflaggingen var størst. Unntaket var på skipsbroen, der mange rederier likevel valgte å kjøre en linje med norske offiserer.

Den generelle samfunnsutviklingen har vært med på å modernisere og endre det tradisjonelle og romantiske bildet sjøfarten har stått for. Midt oppe i forandringene står kapteinen; ansvarlig for gjennomførelsen og oppfølgingen av dem om bord. Han som en gang ble sett på som en gud, sitter nå og spiser sammen med mannskapet; linjene mellom dem er ikke lenger like skarpe. De tydelige klasseskillene er visket ut.

Her ligger kjernen i denne oppgaven; kapteinen, skutas viktigste mann. Kapteinen skal kunne, vite og styre alt som skjer om bord. Ved uforutsette hendelser er det forventet at han skal kunne avgjøre hva som skal gjøres på stående fot. Utviklingen de siste tiårene har uten tvil bydd på størst utfordringer for sjefen om bord. Dette fører over til oppgavens problemstilling.

1.2 Problemstilling

Vi har kommet frem til følgende problemstilling: Har kapteinen fått en ny rolle? Har han gått fra å være en skipsfører til å bli en administrator?

1.3 Oppgavens oppbygning

Oppgaven begynner med et teoretisk kapittel hvor aktuell litteratur og historie blir gjennomgått, samt viktige begreper definert.

Deretter kommer den empiriske delen, hvor oppgavens metodikk presenteres. Her gjennomgås de ulike metodene, og tilhørende fordeler og ulemper. Problemer med hensyn til validitet og reliabilitet fremstilles også her. Videre behandles datainnsamlingen. Innunder dette kapittelet kommer utvalg og representativitet, samt begrunnelse for og presentasjon av intervju og spørreundersøkelse.

Etter dette diskuteres resultatene fra datainnsamlingen opp mot problemstillingen. Avslutningsvis finner man konklusjonen, som oppsummerer drøftingen.

1.4 Avgrensing

I problemstillingen nevnes begrepet ”rolle”. Oppgaven er dermed begrenset til egen oppfatning av ordet, som er definert i kapittel 2.2.1. Det er valgt å se på elementer som betraktes som viktigst for å definere en rolle. Andre kan ha ulik oppfatning av begrepet enn det som er beskrevet i denne oppgaven.

Oppgaven er i all hovedsak begrenset til et spesifikt geografisk område, nærmere bestemt Vestlandet. Dette er valgt fordi Høgskolen Stord/Haugesund har base her, og regionen er beriket med en stor maritim flåte. De lokale rederiene har generelt et godt forhold til skolen og dens elever, noe som gjør det enkelt for dem å stille opp for studenter.

1.5 Formålet med oppgaven

Formålet med oppgaven er å se nærmere på arbeidshverdagen nautikkstudenter etter hvert kan møte. En kaptein kan sammenlignes med en bedriftsleder, men ansvars- og myndighetsområdene strekker seg adskillig lenger. Det var derfor ønskelig å se nærmere på kapteinens arbeidshverdag i dag, og hvordan den eventuelt har utviklet og forandret seg.

Neste kapittel vil ta for seg teoretiske funn gjort i forbindelse med innsamling av data til denne rapporten.

2 Teoretisk del

2.1 Eksisterende litteratur

Mye er skrevet om sjømannens historie i Norge, og hvordan den har forandret seg. Det er derimot skrevet lite som spesifikt omhandler kapteinen. Ulike interesseorganisasjoner, som Sjøoffisersforbundet, Rederiforbundet og Sjømannsforbundet, har blitt kontaktet for å få hjelp til søk etter artikler om temaet. Alle svarer det samme; det er skrevet lite om kapteinen og hans rolle før og nå. Sjøfartsmuseet i Bergen kunne heller ikke finne mye om temaet.

Imidlertid finnes det en del litteratur om maritim utdanning i Norge. Det er blant annet skrevet en bacheloroppgave ved Høgskolen Stord/Haugesund, våren 2010, om maritim utdanning. Bergen Sjøfartsmuseum gav våren 2002 ut en årbok, "Fra vuggende vågen, til de store verdenshav". Årboken omhandler utviklingen av maritim utdanning på Vestlandet.

2.1.1 Begrunnelse for utvalg av litteratur

Det er valgt ut ulike historiebøker som beskriver den norske sjømannshistorien. Dette er gjort for å se om kapteinen er nevnt, og om hans forhold til mannskapet er beskrevet. På anbefaling av Sverre Meling Jr., fra Maritimt Forum, er boken "Fra trellekår til frie menn" gjennomgått. Denne boken er skrevet av Aksel Zachariassen, og tar for seg sjøfartens verdenshistorie frem til midten av 1970-tallet. Meling Jr. anbefalte også boken "Fra vuggende vågen til de store verdenshav". De fleste som er intervjuet i forbindelse med oppgaven har base på Vestlandet, dette gjorde det naturlig å benytte litteratur fra denne landsdelen.

2.1.2 Kvaliteten på litteraturen

Boken "Fra trellekår til frie menn" er gitt ut av Norsk Sjømannsforbund. Dette er en interesseorganisasjon, og boken må derfor vektlegges deretter. Informasjonen som kommer frem er ikke nødvendigvis objektiv.

Annen litteratur brukt fremstår som objektiv og med gode kilder. Det er lite trolig at forfatterne har interesse av å endre på historiske begivenheter.

2.1.3 Maritim utdanning på Vestlandet

Veksten av den maritime flåten på Vestlandet fra slutten av 1500-tallet var avhengig av utenlandsk kapital så vel som kapteiner. Den gang var det stort sett tyske og nederlandske kapteiner som styrte de norske skutene, noe som med tiden skulle endre seg merkbart.

Utenlandske aktører spilte også en vesentlig rolle ved utformingen av norske sjøfolks utdanning på privat basis, da det ikke var noen offentlig maritim skolegang den gang. (Ertesvaag 2002).

Med en raskt voksende flåte, meldte behovet for en organisert maritim utdanning seg sterkere, og i 1684 fikk Bergen sin første offentlige navigasjonsskole. Skolen fikk stor konkurranse fra private aktører som tilbød langt billigere utdanningsløp. Den offentlige skolen holdt i første omgang ut til rundt 1720.

I 1853 ble Bergen Offentlige Sjømannsskole etablert. Statlig støtte, i form av ny lovgivning, førte til at all undervisning nå skulle gå gjennom offentlige navigasjonsskoler. Det ble et krav for styrmenn og skipsførere å inneha et vitnemål.

I den grad man kan snakke om en ”gullalder” i den norske maritime skolens historie, er det rundt 1970. I tiårene som fulgte etter 2.verdenskrig, bygde den norske sjøfartsnasjonen seg sakte opp, og nådde nye høyder. Behovet for norske sjøfolk økte i takt med skipsfartsnæringen, noe som resulterte i en solid økning i søkertallet til de maritime skolene. (Ertesvaag 2002)

2.1.4 Utdanning av dekksoffiserer i dag

Ønsker man å bli dekksoffiser i dag kan man gå to veier; fagskole, eller høgskole. Begge utdanningsløp gir teoretisk grunnlag for å kunne løse dekksoffiserssertifikat klasse 1. (Bacheloroppgave, Vormedal 2010)

Den maritime utdanningen i Norge leder ut i et arbeidsmiljø i endring, og siste ord er ikke sagt om hvordan man best rustes mot det som venter. Utdanningen av navigatører reguleres av STCW, som er underlagt IMO. I dag er det tre høgskoler i henholdsvis Haugesund, Vestfold og Ålesund, et universitet i Tromsø, og 14 fagskoler som tilbyr maritim utdanning i Norge som kvalifiserer til høyeste dekkoffiserssertifikat. (Vormedal 2010)

2.2 Kapteinen – en definisjon

Det finnes mange yrkesgrupper som bruker ordet ”kaptein”, blant annet i Forsvaret og i luftfart, noe som gjør at det ikke finnes én enkel definisjon på ordet. Fra Store norske leksikon finnes en beskrivelse på ordet ”sjøkaptein”: ”en beskyttet yrkestittel for personer med dekksoffiserssertifikat klasse 1 (tidligere sjøkapteinssertifikat). [...] Sjøkapteinen har rett til å føre fartøyer av enhver størrelse i alle farvann”. (Snl.no 2011)

En annen betegnelse er ordet ”*skipper*”. Betydningen skiller seg litt fra meningen med ordet sjøkaptein, og blir beskrevet i Store norske Leksikon som: ”en alminnelig betegnelse for fører av mindre handelsfartøy, fiskefartøy, slepebåt og lignende; familiært brukt også om skipsførere i sin alminnelighet.” Ordet er altså ikke en beskyttet tittel, slik ”sjøkaptein” er, noe som gir rom for at nærmest hvem som helst kan bruke denne betegnelsen (Snl.no 2011).

Kjært barn har mange navn, og et annet begrep som benyttes i lover og forskrifter om kapteinen, er skipsføreren. ”Skipsfører, høyeste stilling ombord i skip [...]” (Snl.no 2011).

I denne oppgaven blir ordene skipsfører, skipper og kaptein brukt om en annen fordi dette er vanlig i det maritime miljøet.

2.2.1 Definisjon av begrepet ”rolle”

Siden oppgaven omhandler kapteinens ”rolle”, er det nødvendig å definere ordet og hvilken betydning det har. ”Rolle” blir i den nettbaserte ordboken Docpro.no beskrevet som ”uskrevne regler og mønstre for oppførsel og handlemåte som knytter seg til en bestemt sosial posisjon el. Status kvinner-, mannsr-” (Dokpro.no 2011). Å være kaptein gir en bestemt status og posisjon.

Store norske Leksikon beskriver en ”rolle” som ”summen av de normer og forventninger som knytter seg til en bestemt oppgave eller stilling i samfunnet” (Snl.no 2011).

2.2.2 Sjøloven

I den norske Sjøloven fra 1994, beskriver kapittel seks skipsførerenes ansvars- og myndighetsområder. Her står det blant annet at skipsføreren er ansvarlig for følgende:

- å sørge for at skipet er i sjødyktig stand. Han skal videre kontrollere rettmessig stuing av last, og at skipet ikke blir overlastet
- å sørge for å være informert om påbud og forskrifter som gjelder for den skipsfarten i de farvann hvor skipet skal seile, og mulige anløpssteder
- å sørge for at skipsbøkene blir ført, og at de blir ført skikkelig
- å sørge for å gjøre alt som står i sin makt for å redde de som er om bord og bevare skip og last i tilfelle en nødssituasjon
- å sørge for å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av farer til sjøs
- å sørge for å avlegge regnskap i samsvar med det rederen ønsker

Skipsføreren har myndighet til å inngå kontrakter som gjelder bevaring av skipet eller utførelsen av reisen, på vegne av reder. Han kan også slutte avtaler om å ta med gods eller passasjerer på hjemreisen dersom skipet skulle være egnet til dette. Skipsføreren kan også opptre som saksfører i saker som gjelder skipet. (Lovdata.no 2011)

2.2.3 Arbeidsinstrukser

Rederiene har egne arbeidsbeskrivelser som forteller hva kapteinens oppgaver og ansvarsområder er. Nedenfor følger eksempler på arbeidsinstrukser fra to rederier.

2.2.4 DOF ASAs arbeidsinstruks for kapteinen

- Avdeling: Alle skipets avdelinger
- Rapporterer til: Ledelsen og eier i samsvar med organisasjonskartet
- Underordnede: All mannskap og personell om bord
- Ansvarsområde: Kapteinen har det fulle og hele ansvaret for helsen og sikkerheten til all mannskap og personell om bord, skipet og miljøets sikkerhet. I den forbindelse har han det fulle og hele ansvaret og myndighet til å ta beslutninger med hensyn til sikkerhet og forhindring av miljøforurensing. Stillingen som kaptein holder en svært høy grad av sikkerhetsansvar
- Erfaring og utdanning: D1sertifikat. Gyldig legeerklæring, gyldig fartstid

2.2.5 Østensjø Rederi ASs arbeidsinstruks for kapteinen

- Ansvarsområde: Kapteinen har den øverste myndighet om bord, men må følge rederiets retningslinjer, og selvsagt norsk og internasjonal lovgivning
- Rapporterer til: Assisterende daglig leder
- Erstattes av: Overstyrmann dersom noe skulle skje
- Hovedansvar: Å ivareta sikkerheten for all mannskap og personell om bord, skipet og miljøet, inkludert ansvaret for fortøyningsutstyr og eventuelt lekter i samband med skipet
- Erfaring og utdanning: D1 sertifikat, eller tilsvarende. Må være kjent med rederiets SMS-system

Hele arbeidsinstruksene ligger vedlagt i vedlegg nummer 9 og 10.

3 Historisk tilbakeblikk

Informasjonen brukt i dette kapittelet er hentet fra intervjuer med Sverre Meling Jr., John Oen, Harald Larsen og en tidligere kaptein.

3.1 Behov for lederskap

Om bord i et skip har det alltid vært behov for lederskap. Helt tilbake til norsk skipsfart i vikingtiden var det også en form for kaptein på hvert eneste skip. Kapteinen fungerte som skipsreder, noe som fulgte denne stillingen videre inn i vårt eget århundre. En ting som ikke har forandret seg siden vikingtiden, er at kapteinen har ansvaret om bord, uansett om han sitter på skipskontoret eller ei. (Meling Jr., intervjuet 18.01.11)

Transkribering av intervjuet med Sverre Meling finnes i vedlegg nummer 1.

3.1.1 Et lukket minisamfunn

Et skip er som et lukket minisamfunn. Før gjenspeilte gjerne klasseskillene på land seg med klasseskiller om bord, men kapteinens plass har alltid vært tydelig. På linjeskip på 1950- og 1960-tallet, holdt kapteinen, overstyrmannen og maskinsjefen seg stort sett for seg selv. Det var svært liten kontakt mellom de ulike gruppene om bord, om noen i det hele tatt. Det var også store lønnsforskjeller mellom offiserer og øvrig mannskap. (Meling Jr., intervjuet 18.01.11)

3.1.2 Kapteinen som en gud å regne

Kapteinen var lenge som en gud å regne, og hans figur og rolle i det sosiologiske spillet var svært annerledes tidligere. Det er ikke lenger ansett som like gjevt å bli kaptein, og som andre autoritetspersoner hadde han høyere status i et samfunn før. ”Kapteinen har rett og slett blitt en litt mindre viktig person. Det er i grunn ingen som har en spesiell status i samfunnet i dag” (Meling Jr., intervjuet 18.01.11). Blant annet er uniformen nå borte, antall personer om bord er mindre enn før, og avstanden mellom mannskapet er mer eller mindre utvisket. Dette skjer parallelt med at mennesker generelt blir mer og mer like, man går over til fornavn, noe som gjør at avstanden minsker. Fordi mannskapet stadig ble mindre ble rollefordelingen om bord også endret. Kapteinen fikk en annen plass om bord, både sosialt og med hensyn til arbeidsoppgaver (Meling Jr., intervjuet 18.01.11).

På 1950- og 1960-tallet opplevde Norge det som kan karakteriseres som toppen av norsk sjømannskap. Verken før eller siden har Norge hatt så mange seilende sjømenn som da. Dette

toppet seg i 1964, og mange kaller denne perioden for gullalderen i norsk shipping. Etter dette sank imidlertid antallet norske sjømenn, og rasjonaliseringsarbeidet startet i begynnelsen av 1960-årene. Rasjonaliseringsarbeidet begynte fordi det var mangel på norske sjøfolk som kunne fylle stillingene om bord. I tillegg kostet norsk arbeidskraft stadig mer, og drivkraften ble etter hvert like mye det økonomiske. Kapteinens rolle endret seg stadig mer rundt denne tiden. Flere stillinger ble kuttet som følge av de nye kravene til bemanning, og arbeidsfordelingen om bord endret seg i takt med dette (Meling Jr., intervjuet 18.01.11).

3.1.3 Maritim utdanning i endring

Tidligere hadde man kun ett utdanningsløp for å bli kaptein i Norge. Først gikk man gradene fra dekksgutt til matros, deretter gikk sjømennene på land og tok styrmannsskolen, før de seilte igjen, for senere å ta en høyere styrmannseksamen. Utdanningsløpet var lagt opp på en måte hvor man fikk mer praksis underveis enn i dag.

Det var ikke før på 1980-tallet at man fikk to utdanningsløp slik som nå. På bakgrunn av en reform fra høsten 1980, startet den maritime høgskoleutdanningen i Haugesund opp. Det ble den gang gjort et skille, og man sa at det kun var høgskoler som skulle lede frem til de høyeste sertifikatene. Det ble imidlertid med tanken, det viste seg nemlig å være umulig å rekruttere nok studenter. Man ga derfor rom for at den videregående skolen også kunne utdanne folk til de høyeste sertifikatene. Som et tillegg, satt høgskolene da igjen med mer administrative fag og akademisk kunnskap (Meling Jr., intervjuet 18.01.11).

3.1.4 Papirmengden øker

Ingen spesiell historisk hendelse har gjort at kapteinen blir stadig mer hektet opp mot papirarbeid, men dokumentasjon i forhold til oppdragsgiver, krav til sikkerhet og flere sjekklistor kan spille inn. Dette er ikke spesielt for den maritime næringen; i de fleste yrker blir man pålagt langt mer papirarbeid enn før. Norsk skipsfart er blitt mer spesialisert i nisjer, og dette kan ha bidratt til at papirarbeidet øker.

Da telegrafistene forsvant, ble arbeidet deres overført til kapteinen. Ulykker som Sleipner og Bourbon Dolphin ga flere og strengere krav til sikkerhet, noe som igjen førte til mer kontorarbeid. Papirarbeidet kan gjøre kapteinen ufokusert. Det kan også føre til at han ikke får tilstrekkelig tid til operasjon av skipet. Det er samtidig viktig å ikke tro at slike type hendelser nødvendigvis fører til mer papirarbeid, det kan også gå motsatt vei, ved at unødvendig arbeid blir kuttet ut.

Selv om rollene om bord har endret seg over tid er det fremdeles ingen som kan rukke ved kapteinens kommando i en situasjon (Meling Jr., intervjuet 18.01.11).

3.2 *Telegrafisten forsvinner*

For å danne et bilde av kapteinens oppgaver for noen tiår siden, var det naturlig å søke kilder som den gang stod kapteinene nærmest. Dette resulterte i kontakt med to tidligere telegrafister, Harald Larsen, nå lærer på fagskolen, og John Oen, nå pensjonist. De sier mye det samme når de blir bedt om å beskrive kapteinens rolle og arbeidsoppgaver den gangen.

”Med alt som var å gjøre den gangen jeg seilte, så var det i aller høyeste grad behov for meg som kapteinens sekretær”, sier Oen. Han seilte som telegrafist i ni år, og gikk i land i 1964. Allerede den gang begynte det å bli synlig at det ikke var noen lovende fremtid for telegrafisten. Mange av Oens kolleger fikk seg jobb på plattformene som for fullt begynte å reise seg på den norske sektoren. Ønsket om å tilbringe mer tid hjemme sammen med familien var også en grunn til å søke seg jobb på land (Oen, intervju 22.03.11).

Telegrafistene lister opp følgende arbeidsoppgaver:

- hyreregnskap, inkludert alle skattelister og pensjonsavgifter. Trekk og oversending av penger og hyretrekk. Kort sagt alt som hadde med hyreregnskapet å gjøre
- på- og avmønstring av mannskap
- alt arbeid med tollister og pengelister ved ankomst havn. Hjelp til med innklarer og utklarer. Kontroll av pass og vaksinasjoner
- besøke konsulatet med papirer, og for eksempel å få nye dagbøker stemplet
- følge mannskap til lege og tannlege
- radiovakt: 08:00-11:30, 15:30-18:00, 20:00-22:00
- kapteinens personlige sekretær – utførte mesteparten av kapteinens papiroppgaver
- ansvar for alt som hadde med radioutstyr og radiobruk om bord å gjøre
- all kontakt med rederikontor

Dette er oppgaver som i dag i all hovedsak faller på kapteinen. Hyreregnskapet sendes i land, og blir ferdigstilt fra rederikontoret, mens øvrige oppgaver blir utført om bord. Telegrafistene nevner at noen kapteiner er flinkere enn andre til å delegere bort oppgavene. Derfor er det ofte vanskelig å se om arbeidsoppgavene kapteinen har overtatt bidrar til for mye papirarbeid i forhold til andre sentrale oppgaver om bord (Oen og Larsen, intervju 2011).

GMDSS/GOC-sertifikatets inntog i 1992 ble det endelige nådestøtet for telegrafistene. GMDSS-systemet kan best beskrives som et sett med internasjonalt godkjente prosedyrer for å øke sikkerheten og gjøre det lettere å redde fartøy og fly ved en nødssituasjon (Wikipedia.no u.å) (Kristensen 2009). Det blir dermed satt en stopp for utdanning av telegrafister i Norge, de som eksisterte ble i ferd med å bli ansett som overflødige, og ble satt i land. Telegrafistenes oppgaver falt over på kapteinen, noe som førte til at han fikk en rekke nye arbeidsoppgaver som han skulle få unnagjort på samme tid som før. Altså: mer arbeid – mindre tid å gjøre det på.

Ved innføringen av GMDSS-systemet, og at alle navigatører om bord ble pålagt å ta dette kurset, ble det mindre viktig å ha telegrafisten om bord. Det ble lettere for de øvrige offiserene å selv utveksle informasjon ved hjelp av radio og lignende. Telegrafien ble lagt ned i begynnelsen av 2000-tallet, og telefonien hadde da lenge vært den ledende kommunikasjonsvarianten til sjøs. Det ble ikke lenger ansett som like nødvendig å ha en egen person til disse oppgavene. Mobiltelefonen hadde også etablert seg som kommunikasjonsinstrument, og mannskapet om bord kunne nå ringe hjem til sine respektive familier.

En tidligere kaptein nevner dette med bruk av egne mobiltelefoner til sjøs. Da han seilte som kaptein på slutten av 1980- og begynnelsen av 1990-tallet, ble det stadig mer vanlig å se mannskapet snakke i egne private mobiltelefoner. Det at det nå ble lettere å kontakte ”land”, var starten på det man i dag kan kalle ”utvisking” av rollene om bord.

”Dette kan ha vært med på å påvirke kapteinens rolle når det gjelder hvordan han ser på seg selv som en autoritet. Det ser også ut til at reder har merket seg dette, og det har blitt lettere for sjefene på land å styre kapteinene i den retning de ønsker” (tidligere kaptein, intervju 27.01.11).

Det ble langt lettere å kontakte rederen, og det ble fort mer interessant for rederen å vite hva som til enhver tid foregikk om bord. Telegrafistkildene mener at kapteinens rolle sakte, men sikkert endres som følge av dette. Kontroversielle valg blir nå plutselig tatt i overensstemmelse med reder. Avstanden mellom skip og reder blir stadig mindre, og avgjørelsene blir stadig oftere tatt i samråd med rederikontoret (tidligere kaptein 2011).

3.3 Delkonklusjon

Det har aldri hersket noen tvil om at kapteinen er øverste myndighet om bord. Det har han alltid vært, og det er han også i dag. Han påvirkes av den generelle samfunnsutviklingen, og av konkrete endringer gjort om bord. Det er verdt å merke seg at nedleggelsen av telegrafien, og forbedret kommunikasjonsmuligheter gjør skipet gradvis mer tilgjengelig for rederen. Rederen kan nå følge skipet langt tettere enn tidligere, og han kan være med i de daglige avgjørelsene. Dette resulterer gjerne i at det ofte kan være fristende å rådføre seg med rederen i tilfeller kapteinen kunne tatt en avgjørelse selv. Dette fordi han kan, ikke fordi han må. Som en konsekvens av at telegrafisten går i land, får kapteinen stadig flere arbeidsoppgaver, men ikke ytterligere tid til å utføre dem på.

I neste kapittel vil metodene benyttet i denne oppgaven blir gjennomgått.

4 Empirisk del

4.1 Metodikk

I dette kapitlet vil de ulike metodene som har vært brukt for å innhente informasjon til oppgaven, bli presentert. Det vil her bli redegjort for fordeler og ulemper knyttet til de ulike metodene som er benyttet, og kriterier lagt til grunn for å velge nettopp disse.

En metode kan beskrives som en måte å ”erhverve seg ny kunnskap på” (Rongsaa 2003).

I oppgaven er det benyttet både kvantitativ og kvalitativ metodikk, da den kvalitative metoden er med å utdype og nyansere den kvantitative.

Den kvantitative metoden kjennetegnes ved at den tar sikte på å forme informasjonen om til målbare enheter, og som igjen gir anledning til å kunne foreta matematiske beregninger som gjennomsnitt og prosenter av en større mengde (Dalland 2007).

Den kvalitative metoden gjenkjennes ved at den i større grad tar sikte på å fange opp personlige meninger og opplevelser som ikke lar seg måle eller tallfeste (Dalland 2007) (Holme og Krohn Solvang 1996).

4.2 Metodevalg

4.2.1 Spørreundersøkelser

Det er valgt å bruke en spørreundersøkelse for å innhente data til bacheloroppgaven. En spørreundersøkelse gir muligheten til å generalisere kildenes synspunkt ved hjelp av statistikk. Et standardisert spørreskjema er der alle respondentene får de samme spørsmålene, og samme svaralternativ. Det ble valgt å legge inn spørsmål med åpne svaralternativer. Dette for at respondenten skulle slippe å velge et alternativ som gjerne ikke passer. At spørreundersøkelsen inneholder spørsmål med åpne svaralternativer, gjør at den i tillegg til å være kvantitativ, også blir kvalitativ.

4.2.2 Intervju

I tillegg til spørreundersøkelsen, ble det utført intervjuer med både seilende og avgåtte kapteiner og andre relevante kilder. Metoden gjør at man kommer i direkte kontakt med kildene man ønsker informasjon fra. Denne metoden er valgt fordi det gir større mulighet til å

innhente bedre og mer veloverveide svar på spørsmålene, enn det er mulig å oppnå med en spørreundersøkelse alene. Dette gir et bedre innblikk i temaet som er valgt. Det gir en bedre forutsetning for å forstå den enkelte kildes situasjon. Intervju som arbeidsverktøy øker oppgavens reliabilitet med mer utdypende svar enn det spørreundersøkelse gir rom for. Spesielt dersom det er samsvar mellom resultatene av spørreundersøkelsen og intervjuobjektens svar.

4.2.3 Observasjon

Observasjon er også benyttet som metode. Denne metoden anses som kvalitativ, da man selv kan registrere det som blir sagt og gjort. Observasjon kan være åpen eller skjult, aktiv eller passiv. Observasjonsmetoden i denne oppgaven er åpen og aktiv, ettersom skjult observasjon er vanskelig å gjennomføre om bord på en båt. Dette fordi kapteinen på forhånd må underrettes. I tillegg er det vanskelig å få en jobb om bord hvor man kommer nær nok kapteinen til å kunne vurdere hans arbeidshverdag. Åpen observasjon gir stor frihet, og kapteinen som observeres er forberedt på at det vil bli stilt spørsmål (Holme og Krohn Solvang 1996). Fordelen med en slik metode er at observatøren får se hvordan den han observerer arbeider, og på denne måten komme nærmere innpå rollen oppgaven omhandler.

4.3 Begrunnelse for metodevalg

Valget av tre ulike metoder for innhenting av data var et bevisst valg. Tre uavhengige metoder kan styrke validiteten og reliabiliteten av de innhentede data. Intervju ble gjennomført både før og under spørreundersøkelsen. Intervjuene utført på forhånd gjorde at viktigheten av å gjennomføre en kvantitativ undersøkelse ble tydelig, og var retningsgivende for spørsmålene til undersøkelsen. Å observere en kaptein i arbeid anses som et viktig ledd for forståelsen av hva han faktisk betyr for både rederi, mannskapet om bord og skipet.

4.4 Begrensninger i metoden

Metodene som er valgt, er alle gode hjelpemidler og fremgangsmåter til å innhente den informasjonen oppgaven trenger. Det er derfor viktig å være bevisst på metodenes begrensninger.

4.4.1 Spørreundersøkelse

Spørreundersøkelser, som metode, har sine begrensninger. Det er forskeren som utformer spørreundersøkelsen, og den som velger hvilke spørsmål som stilles. Det betyr at han har

ganske stor makt over hva respondentene skal mene om temaet. Det er viktig å være bevisst angående hva det ønskes svar på, og ikke minst hvordan respondenten blir spurt om dette, for å unngå ledende spørsmål. Det er fort gjort å stille spørsmål ut fra det man selv mener er det korrekte svaret. Det er valgt å bruke åpne svaralternativer slik at respondenten svarer etter beste evne. Åpne svaralternativ gjør analysen av dataene vanskeligere å sammenligne og generalisere, men gir til gjengjeld mer troverdige resultat. Det er også viktig å gi nyanserte svaralternativer i tråd med hvilken bakgrunn respondentene kan forventes å svare ut fra.

Sammenlignet med intervjumetoden, gir ikke spørreundersøkelser samme mulighet til å komme med oppfølgende spørsmål dersom noe er uklart. Respondenten har heller ikke samme mulighet til å be om tydeliggjøring av et spørsmål. Det finnes ingen anledning til å kunne avgjøre hvor lang tid respondenten har brukt på å overveie svaralternativene, og i hvilken grad de mener det de har svart.

Det må også fremgå tydelig hva som er hensikten med spørreundersøkelsen, og at full anonymitet er garantert. Noen kan være redde for hva svarene skal brukes til og hvem som skal lese dem, noe som kan påvirke svarene.

Programmet, Questback.no, gjorde at spørreundersøkelsen hadde en stor svakhet ved at respondentene kunne svare flere ganger. Det var nødvendig for å kunne distribuere undersøkelsen via rederikontorer til deres kapteiner. Dette kunne vært unngått dersom linken hadde blitt sendt til hver enkelt kaptein direkte. Dette ble vurdert som veldig tidkrevende og vanskelig å gjennomføre ettersom rederiene var restriktive med å formidle opplysninger om sine ansatte. Sjansen for at noen respondenter har svart mer enn én gang hver, vurderes som svært liten.

4.4.2 Intervju

Intervju som metode for innsamling av informasjon, har i likhet med spørreundersøkelsen begrensninger. Intervjuobjektet kan føle seg presset til å gi svar han tror intervjuer ønsker seg. Man blir derfor avhengig av at intervjuobjektet føler seg trygg, slik at han våger å si det han mener om temaet. Det kan likeledes være lett å manipulere respondenten til å svare slik det ønskes at han skal svare. Når det gjelder utvalg av intervjuobjekter, må man også være klar over at den respondenten man ønsket seg ikke er tilgjengelig. Da oppgaven er skrevet i Haugesund og omegn, en region med tung maritim bakgrunn, anses ikke dette for å være et nevneverdig problem.

Intervjumetoden er dårlig egnet til å sammenligne svar. Ulike spørsmål stilles til ulike kilder, og svar gis ut fra ulike kompetanseområder og nivåer. De innsamlede dataene lar seg med andre ord ikke så lett generalisere.

Det må også tas hensyn til at intervjuobjektene kan mene det samme, men at de ikke har nevnt det under intervjuet.

4.4.3 Observasjon

Observasjon som metode kan gi etiske dilemma. Metoden gjør at man kommer tett innpå kapteinen som observeres, og kan få frem sider ved ham som han selv ikke ønsker å vise. Ved åpen observasjon er kapteinen klar over at han, og hans utførelse av arbeidet og rolle om bord iakttas. Dette kan påvirke hans oppførsel, humør og arbeid; kanskje han gjør seg mer flid, og oppfører seg mer eksemplarisk enn ellers. Kanskje han gir ”politisk korrekte” svar, i stedet for å si sin egen mening, i frykt for hva som skal komme frem i rapporten.

Ved tilstedeværelse i et lite miljø vil det være umulig å ikke bli kjent med mannskapet og kapteinen. Dette kan by på utfordringer ved evnen til å være objektiv i analysen, og føre til at man ikke ønsker å ta med eventuelle negative sider ved det som er observert (Holme og Krohn Solvang 1996). Det må også tas i betraktning at det kan være personlig interesse i jobb hos det aktuelle rederiet som kan føre til at rederiet omtales i en mer positiv retning enn tilfelle. Kapteinens arbeidsbeskrivelse er omtrent lik uansett hvilket rederi han representerer, og hans opptreden gjenspeiler bare ham, ikke hans arbeidsgiver. Det er altså måten han gjør jobben sin på som er interessant, ikke hvordan han eventuelt måtte prøve å sette sin arbeidsgiver i godt lys, derfor har ikke dette vært et stort problem i denne oppgaven.

4.5 Validitets- og reliabilitetsproblemer

Konklusjoner må ikke trekkes for raskt, og man bør være skeptisk til dataene undersøkelsen genererer. Oppgaven skal ikke besvares ut fra egne ønsker, men ut fra hva innsamlede data forteller. Det er viktig å være kritisk til de spørsmål som er stilt, for å se om de er relevante for problemstillingen. Et eksempel på dette er spørsmål 10.5 om falsk trygghet i spørreundersøkelsen, som i etterkant vurderes som irrelevant for oppgavens hensikt.

4.6 Rammer for arbeidet

Det har i utgangspunktet vært god tid til å ferdigstille oppgaven, fra november 2010 til 15.mai 2011. Oppgaven er skrevet av tre studenter som alle har arbeid og skole i tillegg. At oppgaven

er skrevet av flere studenter gir stor arbeidskapasitet, noe som har vært en fordel fordi flere metoder kan brukes.

Det har vært gode forutsetninger for å finne kilder som kan belyse problemstillingen, da det er stor maritim kompetanse i Haugesund og omegn. For å få en mest mulig uavhengig oppgave, ble det forsøkt å ikke ha noen tilknytning til et spesifikt rederi og deres kapteiner. Likevel ble det gjennomført en studiereise med rederiet DOF ASA, men oppgaven er i liten grad basert på funnene gjort under denne turen. Oppgaven er heller bygd opp rundt resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene som ble gjennomført.

4.7 Delkonklusjon

Kvalitativ og kvantitativ metode er brukt i oppgaven, for å gi den validitet og reliabilitet. En spørreundersøkelse ble sendt ut, dette gir mulighet for å tallfeste synspunkter. En del av den kvalitative biten kommer frem gjennom intervjuene, som gir en bedre forståelse av kildenes standpunkt til problemstillingen. Det ble også brukt observasjon som kvalitativ metode, der fordelene er å kunne komme nærmere innpå kapteinens rolle enn ved intervju eller kvantitative metoder. Det er brukt flere metoder i oppgaven for å luke ut svakhetene til den enkelte metode dersom brukt alene.

5 Datainnsamling

5.1 Utvalg av informanter og representativitet

Siden sjøfarten generelt er omfattende og inneholder ulike typer fart, ble det naturlig å søke kilder innen de ulike feltene for å kartlegge kapteinens rolle. Dette for å sikre at dataene som er funnet kan være gyldige for hele populasjonen, alle kapteiner i Norge. Å sende ut en undersøkelse til alle norske kapteiner ble vurdert for omfattende. For å velge ut respondenter til spørreundersøkelsen ble det derfor foretatt et tilfeldig, men stratifisert utvalg. Det innebar at rederi som driver med ulike typer fart ble valgt, for slik å sikre representativitet. Utvalget ble dermed konsentrert rundt få rederier og undersøkelsen sendt ut til et relativt lite antall kapteiner. Ettersom spørreundersøkelsen inneholdt en del åpne svaralternativer veide det opp for et lite utvalg.

5.2 Spørreundersøkelsen

Respondentene i undersøkelsen ble stilt overfor identiske spørsmål, for å få sammenlignbare data.

Noen av spørsmålene bestod av flere svaralternativ, mens andre gav respondentene muligheten til å svare selvstendig og mer utfyllende. Flere svaralternativ gjør det lettere å få målbare data, mens åpne svarmuligheter gjør at man med større sikkerhet kan trekke ut konklusjoner basert på avgitte svar.

Man skal alltid være forsiktig med å trekke slutninger i forbindelse med spørreundersøkelser, fordi respondentene kan ha forskjellige oppfatninger av spørsmålene. Disse faremomentene er nærmere beskrevet i metodedelen. Undersøkelsen var anonym. Dette ble gjort for at respondentene skulle kunne føle seg trygge til å svare fritt på spørsmålene.

5.3 Utforming av spørreundersøkelsen

Mye tid ble satt av til utformingen av spørreskjemaet, for å gjøre det så forståelig som mulig. I prosessen med utarbeidelsen av spørreundersøkelsen, var det viktig at ordbruken var konkret og ikke skulle kunne misforstås. Skjemaet ble derfor sendt til veileder. Som tidligere kaptein besitter han kompetanse for å kunne vurdere om spørsmålene skapte forståelsen som var ment.

Forsøk ble gjort på å sette seg inn i respondentenes situasjon, for å avgjøre om de hadde forutsetninger til å svare på spørsmålene.

I spørreskjemaet ble det gitt flere påstander. Dette ble gjort for å ikke lede respondentene mot et spesifikt svar.

Ved utforming av undersøkelsen ble alle spørsmålene ansett som relevante. I etterkant er det likevel enkelte spørsmål som ikke blir vektlagt i like stor grad i resten av oppgaven. Etter at svarene som kom inn ble gjennomgått, ble det oppdaget at ikke alle hadde like stor relevans til problemstillingen som først antatt.

5.3.1 Beskrivelse av spørreskjemaene

Spørreskjemaet er laget med bakgrunn i problemstillingen. Den er relativ kort, med sine 16 spørsmål. Til gjengjeld er åpne svaralternativ benyttet, noe som gjør at responsen blir utfyllende og variert.

5.4 Presentasjon av spørreundersøkelsen

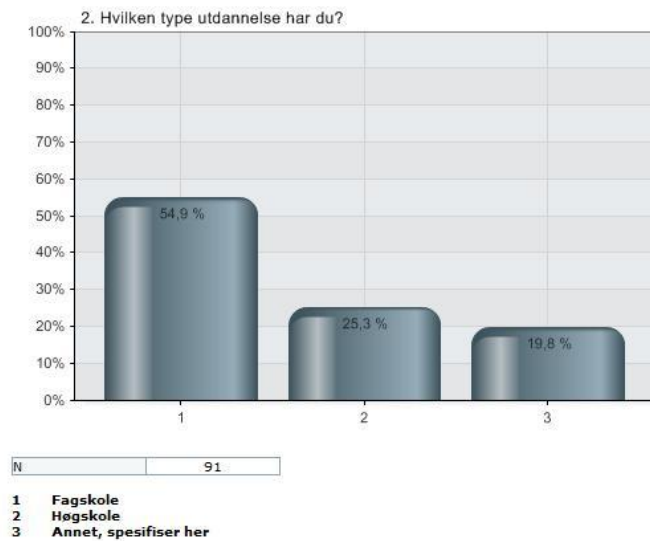
Spørreundersøkelsen ble sendt ut til 128 kapteiner, og genererte totalt 94 svar. Det er en svarprosent på 73 prosent.

Spørsmål 10.4, 10.5 og 10.6 er tatt ut av presentasjonen da disse ikke lenger ansees som relevante for problemstillingen. De ligger imidlertid vedlagt i vedlegg nr.11.

Spørsmål 1: Hvilken aldersgruppe tilhører du?

Av de som svarte på spørreundersøkelsen er 14 prosent (13 personer) i aldersgruppen 25 – 40 år. Flesteparten av respondentene er i aldersgruppen 41 – 55 år (65,6 prosent, 61 personer). I den siste aldersgruppen som var 56 – pensjonist svarer 20,4 prosent (19 personer) at de faller under denne kategorien.

Spørsmål 2: Hvilken type utdannelse har du?



Figur 1: Figuren viser hvilken utdannelse respondentene har.

Her kommer det frem at den største andelen (54,9 prosent, 50 personer) av de spurte kapteinene er utdannet ved en fagskole. Av respondentene som er utdannet ved fagskolen er hele 66 prosent (33 personer) i aldersgruppen 41 – 55 år. 25,3 prosent (23 personer) er utdannet ved høgskolen, mens 19,8 prosent (18 personer) har tatt utdannelse på annen måte. Her nevnes det blant annet den videregående skole og Skipperskole (gammel ordning).

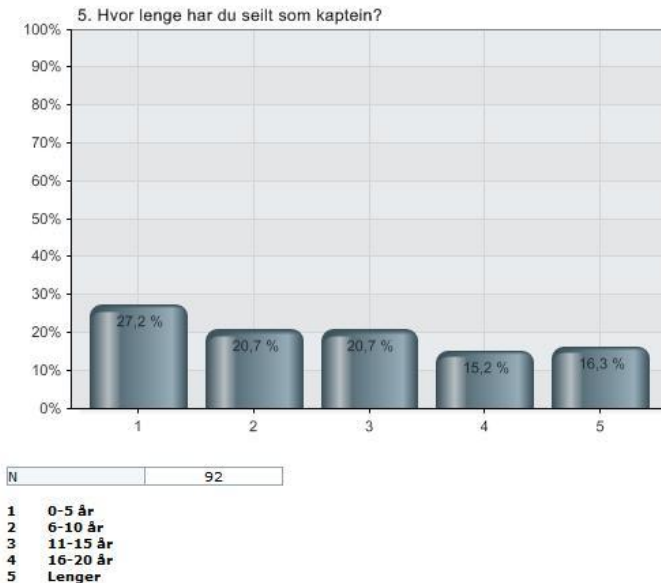
Spørsmål 3: I hvilken type fart er du kaptein?

40,9 prosent (36 personer) jobber i offshorefart (supply, ankerhandling, seismikk og lignende). 22 personer (25 prosent) svarer at de jobber med frakt (tank, bulk, etc), kun 8 prosent (7 personer) driver med passasjerbefordring, mens 26,1 prosent (23 personer) er i annen type fart. Respondentene legger til blant annet bøyelaster, taubåt og beredskap som annen type fart.

Ut fra krysstabulering kan man se at 22,2 prosent av respondentene som har en annen type utdannelse enn fagskole eller høgskole, driver med passasjerbefordring. Ingen utdannet ved høgskolen har valgt denne type fart. 50 prosent av respondentene som gikk ut av fagskolen har endt opp med offshorefart.

Spørsmål 4: I hvilket område seiler du?

Det kommer frem at 59,1 prosent (51 personer) seiler utenriks. 17,2 prosent (16 personer) seiler innenriks, og 23,7 prosent (22 personer) svarer at de er innom begge områder.

Spørsmål 5: Hvor lenge har du seilt som kaptein?

Figur 2: Figuren viser hvilken aldersgruppe respondentene tilhører.

Største delen av respondentene, 27,2 prosent (25 personer) har seilt som kaptein i kun 0 – 5 år. Mens 16,3 prosent (15 personer) svarer at de har seilt lenger enn tjue år. Som søylediagrammet viser er det ikke stor forskjell på respondentenes ansiennitet som kaptein.

Spørsmål 6: Dersom vi går ut i fra at din arbeidsdag består av 12 arbeidstimer, hvor mange timer bruker du på å fylle ut papirer, dokumentasjon og andre administrative oppgaver?

Av de som har svart på spørreundersøkelsen bruker 10,2 prosent (9 personer) 0 – 1 time på papirarbeidet per arbeidsdag. 38,6 prosent (34 personer) bruker 1 – 3 timer, 25 prosent (22 personer) bruker 4 – 6 timer, mens 26,1 prosent (23 personer) svarer at de bruker mer enn seks timer per arbeidsdag på administrative oppgaver.

Spørsmål 7: Dersom vi går ut i fra at din arbeidsdag består av 12 arbeidstimer, hvor mange timer bruker du på å delta i navigasjonen av skipet og andre papirløse oppgaver?

Her kommer det frem at 12 personer (13 prosent) bruker mindre enn en time per arbeidsdag på å delta i navigasjonen av fartøyet. 39,1 prosent (36 personer) svarer at de bruker 1 – 3 timer per arbeidsdag på papirløse oppgaver, mens 20,7 prosent (19 personer) sier at de deltar i

4 – 6 timer. 27,2 prosent (25 personer) svarer at de navigerer skipet eller driver med papirløse oppgaver mer enn seks timer per arbeidsdag.

Spørsmål 8: Hvilke rent administrative oppgaver har du?

Flere svar gikk igjen her. De administrative oppgavene som er mest fremtredende er rapportering og kontroll. Innunder rapportering kommer alt som har med korrespondanse mellom skip og land, for eksempel i forbindelse med havneanløp, tollpapirer, ISPS, og avtaler med los. Under reisen må kapteinen ha kontakt med blant annet befrakter, agent og reder. Her blir ETA, posisjon og andre relevante opplysninger gitt.

Kontroll innebærer blant annet å holde sertifikater og skipsdokumenter oppdaterte. En annen administrativ oppgave er å se til at prosedyrer innenfor HMS og kvalitetssikring er oppdaterte og følges. Dette innebærer at sjekklister fylles ut og logger blir ført. Ved revisjoner er det kapteinen som har ansvar for gjennomføring og oppfølging av resultater.

Kapteinene svarer også at de administrerer mannskapsskifter, øvelser, vedlikeholdsarbeid og lister i forhold til dette. Skulle det oppstå konflikter mellom mannskapet, er det kapteinens oppgave å prøve å finne en løsning på problemet. Kapteinen går også gjennom hviletidslistene til hele mannskapet før disse sendes til rederikontorene. Enkelte opplyser at de også fører regnskap over driften av skipet og hyreregnskapet til mannskapet.

Spørsmål 9: Hvordan er ditt forhold til resten av mannskapet om bord på dine frivakter?

11 prosent (10 personer) svarer at de prøver å holde en viss avstand til resten av mannskapet. 41,8 prosent (38 personer) sier at de tilbringer mye tid sammen med mannskapet, 40,7 prosent (37 personer) hevder det samme, men at de likevel opprettholder en viss distanse. Kun 6,6 prosent (6 personer) svarer at de ikke snakker så mye med det øvrige mannskapet på grunn av ulik nasjonalitet.

	Total	1. Hvilken aldersgruppe tilhører du?		
		25-40 år	41-55 år	56-pensjonist
	%	%	%	%
Jeg prøver å holde en viss avstand til resten av mannskapet	11,0	0,0	11,5	16,7
Jeg tilbringer mye tid sammen med mannskapet	41,8	50,0	41,0	38,9
Jeg tilbringer mye tid sammen med resten av mannskapet, men opprettholder likevel en viss distanse	40,7	50,0	41,0	33,3
Jeg snakker ikke mye med det øvrige mannskapet på grunn av ulik nasjonalitet	6,6	0,0	6,6	11,1
N	91	12	61	18

Figur 3: Figuren viser krysstabulering av spørsmål 1 og 9.

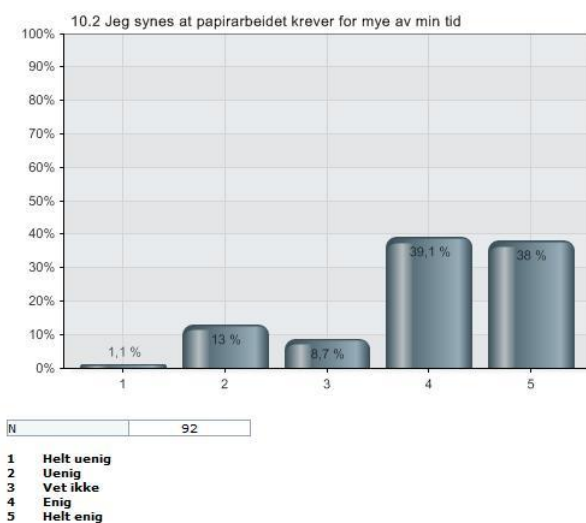
Spørsmål 10: I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord?

I denne spørreundersøkelsen fikk respondentene muligheten til å rangere en del utsagn ut fra egne meninger, fra helt uenig til helt enig.

10.1 Det er hyppig kontakt mellom meg og rederiet om hvordan oppdrag skal utføres.

4 personer (4,3 prosent) er helt uenig, 27 personer (29 prosent) er uenig, 58,1 prosent (54 personer) er enig og 6,5 prosent (6 personer) er helt enig. 2,2 prosent (2 personer) svarer vet ikke.

10.2 Jeg synes at papirarbeidet krever for mye av min tid.



Figur 4: Figuren viser i hvilken grad respondentene er enige med utsagnet de ble konfronterert med.

Kun en person (1,1 prosent) er helt uenig i dette utsagnet og 12 personer (13 prosent) er uenig. De fleste er altså enige i at papirarbeidet krever for mye av kapteinens tid. 39,1 prosent (36 personer) svarer nemlig at de er enig, mens hele 38 prosent (35 personer) er helt enig i utsagnet. 8 personer (8,7 prosent) svarer vet ikke.

10.3 Jeg synes at det er like mye papirarbeid nå som da jeg begynte å seile som kaptein.

Hovedtyngden av de spurte er her enten helt uenig (36,3 prosent, 33 personer) eller uenig (25,3 prosent, 23 personer) i utsagnet. 15,4 prosent (14 personer) og 16,5 prosent (15 personer) er enig eller helt enig. 6,6 prosent (6 personer) svarer vet ikke.

	Total	5. Hvor lenge har du seilt som kaptein?				Lenger	
		0-5 år	6-10 år	11-15 år	16-20 år		
10.3 Jeg synes at det er like mye papirarbeid nå som da jeg begynte å seile som kaptein	%	%	%	%	%	%	
	Helt uenig	35,2	12,5	26,3	50,0	50,0	53,3
	Uenig	25,3	16,7	36,8	16,7	28,6	33,3
	Vet ikke	6,6	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Enig	15,4	12,5	26,3	22,2	7,1	6,7
	Helt enig	16,5	33,3	10,5	11,1	14,3	6,7
N	91	24	19	18	14	15	

Figur 5: Krysstabulering av spørsmål 5 og 10.3.

10.7 Jeg synes at den økende mengden papirarbeid har gjort at min rolle som kaptein har blitt vanskeligere.

De fleste sier seg enig (45,7 prosent, 42 personer) i at den økende mengden papirarbeid har gjort rollen som kaptein vanskeligere. 21,7 prosent (20 personer) er helt enig i utsagnet. 14,1 prosent (13 personer) svarer at de ikke vet, mens henholdsvis 1,1 prosent (1 person) og 17,4 prosent (16 personer) er helt uenig eller uenig.

Spørsmål 11: Jeg synes at mitt forhold til resten av mannskapet har endret seg etter at jeg ble kaptein.

Navn	Prosent
Helt uenig	11,1 %
Uenig	41,1 %
Vet ikke	11,1 %
Enig	34,4 %
Helt enig	2,2 %
N	90

Figur 6: Figuren viser hvor stor andel av respondentene som er enig i at forholdet til resten av mannskapet har endret seg etter at de ble kapteinere.

På denne påstanden svarer 11,1 prosent (10 personer) at de er helt uenig. 41,1 prosent (37 personer) sier seg uenig, mens 34,4 prosent (31 personer) sier seg enig. 2,2 prosent (2 personer) er helt enig i påstanden. 11,1 prosent (10 personer) svarte vet ikke.

Spørsmål 12: Er det noen oppgaver du ønsker at du hadde mer tid til?

De fleste opplyser at navigasjon og tid på broen er det de synes de har minst tid til i rollen som kaptein. Mange svarer at de vil være mer deltagende i de daglige rutiner på bro, og ikke bare sitte foran en dataskjerm. De savner å være inkludert i navigasjon og planlegging, og slik få brukt sin erfaring som sjømann.

Samvær med mannskap og tid til aktiviteter utenfor kontoret, er også svar som går igjen. De samme svarer i tillegg at de kunne tenke seg mer tid til å motivere mannskapet.

Få respondenter svarer at de kunne tenke seg mer tid til oppgaver som omhandler vedlikehold, sikkerhetsøvelser og inspeksjoner. De legger imidlertid til at dette handler i stor grad om hvordan man som kaptein disponerer tiden.

Seks av de spurte kapteinene svarer at de kunne tenke seg mer tid til de administrative oppgavene. Her legges det til at mye av papirarbeidet hovedsakelig må gjøres under frivakten. Fire kapteiner legger også til at de ønsker seg mer tid til å sette seg inn i regelverk, for på denne måten å følge opp lover og regler på best mulig måte.

En sier han vil ha bedre tid til kapteinsoppgaver i stedet for opplæring av yngre styrmenn, mens fire svarer at det er nettopp dette de kunne tenkt seg bedre tid til.

Spørsmål 13: Føler du at noen prøver å påvirke avgjørelser som du skal ta som kaptein?

I så fall fra hvem, og i hvilke tilfeller?

Over halvparten av kapteinene hevder at det ikke er noen som påvirker deres avgjørelser som kaptein. Noen legger til at mange ytrer sine meninger, men at de ikke ser det som et problem å rådføre seg med enten senior offiserer eller rederi dersom man er usikker. En sier at det er litt mer demokrati om bord i båter nå enn før.

At rederiet prøver å påvirke avgjørelser som kapteinen skal ta, går igjen i mange av svarene. Spesielt i økonomiske saker. Svarene blir utdypet med at rederiet som regel lar kapteinen ta avgjørelsen selv, dersom han truer med å legge ansvaret over på dem.

Mange svarer også at klientene prøver å påvirke deres avgjørelser. Dette gjelder i hovedsak driftstekniske avgjørelser. Andre nevner eget mannskap, QA-ansvarlig, VTS-sentraler og plattformledelser.

Svarene kan indikere at selv om mange prøver å påvirke kapteinene, og at de får innspill fra mange forskjellige retninger, er alt som skjer kapteinens ansvar, og dermed hans beslutning når dagen er omme.

Spørsmål 14: Synes du at det er motstridende forventninger til din rolle som kaptein? I så fall hvilke?

Over to tredjedeler svarer at det ikke er motstridende forventninger til deres rolle som kaptein. Et utsagn er ”alle parter har den samme forventningen til min rolle som kaptein”.

Svarene fra de kapteinene som føler at det er motstridende forventninger til deres rolle som kaptein, går stort sett ut på det samme. De trekker frem at de føler de får motstridende forventninger fra rederiet, spesielt i økonomiske saker. Sikker drift og operasjon satt opp mot kravene til effektivitet og økonomi er et eksempel på dette. ”Følg alltid reglene, men ikke om det koster penger og tid” og ”å drive båt uten kostnader går ikke, men er ønskelig” er undertonen som går igjen i de fleste svarene. Mange sikter her til blant annet hviletidsbestemmelser og vedlikehold. Det blir gitt mer og mer arbeid, men man skal likevel alltid være uthvilt. ”Det forventes en ’supermann’ som aldri sover”.

En liten del sier også at det er ulike forventninger mellom rederi og mannskap. ”Rederiets mann, mens mannskapet mener *deres* mann”. I følge en av kapteinene er det det siste alternativet som oftest stemmer til slutt.

Spørsmål 15: Hva setter du mest pris på i jobben din som kaptein?

På dette spørsmålet var svarene svært varierte, men konsentrerte seg likevel i hovedsak rundt lønn, fritid, ansvaret og utfordringene som følger med rollen som kaptein. Også muligheten til å være selvstendig og kunne påvirke egen arbeidsdag, står høyt i kurs hos flere.

Flere sier at de setter størst pris på kontakten med både rederi og mannskap, og at man som kaptein har mulighet til å lede og administrere besetning og skip.

En god del svarer at på grunn av kapteinens ansvar, setter de stor pris på at oppdrag og oppgaver blir utført på en tilfredsstillende måte. Dette merkes spesielt dersom de får ros og

gode tilbakemeldinger fra rederiet. Noen legger også til at som kaptein kan man på en annen måte enn resten av mannskapet være en pådriver for god stemning.

Noen svarer også at det som blir satt mest pris på, er utfordringene jobben tilbyr. De vektlegger det å drive et skip på best mulig måte, og å få drive skipet etter egne prinsipper og ideer.

Å få muligheten til å navigere var også et sentralt tema som gikk igjen i svarene.

En svarer at det ikke er noe å sette pris på i jobben som kaptein.

Spørsmål 16: Har du noe du vil tilføye?

Det ser ut til at dette spørsmålet får kapteinene til å svare ærlig. For mye papirarbeid, følelsen av å bli overvåket og at stadig mer ansvar blir dyttet over på kapteinen dominerer svarene. Flesteparten sier at de kunne trengt en sekretær.

En del legger også til at prosedyrer ikke alltid henger sammen med virkeligheten, og at sammen med lover og regler kommer prosedyrene i et så raskt tempo at det er umulig å være fullt oppdatert til en hver tid. ”Vi snakker ikke lenger om generell sikkerhet kanskje mer papirfloskler.”

Kun få føyer til positive merknader, hvor de sier at de er fornøyd med deres arbeidsoppgaver og kontakt med rederiet. Andre går så langt at de anbefaler å velge en annen karriere.

Rundt en tredjedel har ingenting å kommentere. To kapteiner gir forslag til forbedring av spørreundersøkelsen og råd til oppgaven, og åtte kapteiner ønsker lykke til videre.

5.5 Intervjuene

For å danne et bilde av den tidligere kapteinen ble det gjennomført til sammen åtte intervjuer.

De tre første intervjuene skulle i utgangspunktet bidra til å skaffe bakgrunnsinformasjon om kapteinens rolle. Dette for å få frem om vesentlige hendelser har inntruffet de siste tretti årene som har hatt direkte innflytelse på kapteinens rolle om bord. Opplysningene som kom frem i disse tre intervjuene ble retningsgivende for hvem som videre skulle kontaktes for intervju.

Det ble gjennomført til sammen åtte intervjuer:

- Sverre Meling Jr., leder for Maritimt Forum Haugalandet og Sunnhordland

- en høgskolelærer og tidligere kaptein
- to representanter fra Sjøfartsdirektoratet; en tidligere kaptein og en tidligere overstyrmann
- John Oen og Harald Larsen, tidligere telegrafister
- Gustav Harald Hansen, tidligere kaptein og stasjonssjef ved Stasjon Haugesund
- tidligere kaptein og nåværende medarbeider ved Stasjon Haugesund
- en statslos og tidligere kaptein

Intervjurundens utvalg anses å være representativt ettersom de spurte representerer ulike innfallsvinkler til problemstillingen. De som ikke tidligere har vært kaptein selv, gir representativitet ved at de har sett ham utenfra eller fra andre stillinger om bord, eller har historiske kunnskaper.

Ettersom ulike personer fra ulike deler av fagmiljøet skulle intervjues, ble det ikke laget en felles intervjuguide. I stedet ble det utarbeidet intervjuguides tilpasset de ulike gruppene som skulle intervjues. Alle intervjuguidene hadde likevel fem felles elementer som skulle vektlegges under intervjuene.

Elementene var:

- bakgrunnsinformasjon om intervjuobjektet
- kapteinsansvaret og utdanning
- kapteinens sosiale rolle om bord
- kapteinens arbeidsoppgaver
- intervjuobjektets oppfatning av kapteinens rolle

Alle intervjuguidene er lagt som vedlegg fra nr. 1-8.

5.6 Begrunnelse for utvalg av spørsmål

5.6.1 Bakgrunnsinformasjon

Intervjuobjektens bakgrunn er sentral for å gi innblikk i hvilke forkunnskaper og hvilket utgangspunkt de har for sine uttalelser. Bakgrunnsinformasjonen er med andre ord viktig for intervjuobjektets reliabilitet.

5.6.2 Kapteinsansvaret og utdanning

Utdanning er et utgangspunkt for å kunne få en stilling som kaptein på et skip. Rollen som kaptein innebærer å ha øverste myndighet og ansvar for alt som foregår om bord. Det er derfor viktig å se på utdanning ettersom dette er med på å forme hvordan kapteinen utfører sin rolle.

5.6.3 Kapteinens arbeidsoppgaver

Hvilke arbeidsoppgaver kapteinen har om bord er med på å definere hans rolle. De forteller om hans arbeidshverdag og om hva som forventes av hans funksjon, og er derfor viktig å få frem i denne oppgaven.

5.6.4 Kapteinens sosiale rolle

Å være kaptein innebærer også et sosialt ansvar. Som øverste leder er det forventninger til hvordan man skal opptre. Det ble valgt å stille spørsmål om det sosiale forholdet mellom kaptein og mannskap har endret seg, fordi dette er en sentral del av problemstillingen. Hvordan man forholder seg til andre mennesker kommer selvfølgelig an på personlighet, men er like fullt en faktor som kan påvirke opptreden og rolle.

5.6.5 Endringer i kapteinens rolle

Intervjuobjektene kan ha ulike oppfatninger av hva som ligger i ordet rolle. Å stille et spørsmål om deres betraktninger rundt kapteinens rolle var derfor naturlig for å se hva de selv legger i begrepet, og om det var fellestrekk i deres forståelse av den og dens utvikling.

5.7 Presentasjon av intervjuene

5.7.1 Sverre Meling Jr.

Sverre Meling Jr. har en oppfatning av at kapteinens sosiale rolle har endret seg i takt med utviskingen av sosiale klasseforskjeller i samfunnet generelt. Dette har medført store endringer i sosial atferd, og mindre avstand mellom klassene. Overført til skipet kan dette ses ved at kapteinens uniform stort sett er borte og at man henvender seg med fornavn. Dette har ført til at avstanden mellom kaptein og øvrig besetning har minnet. At mannskapet er mindre har også bidratt til endret rollefordeling om bord. Mer papirarbeid i forhold til oppdragsgivere og i forbindelse med at telegrafisten går i land gjør at kapteinens oppgaver endres.

5.7.2 Tidligere kaptein

Intervjuet innhentet informasjon om endringer skjedd om bord som kan ha hatt innvirkning på kapteinens rolle. Under intervjuet ble det lagt vekt på at store endringer innen kommunikasjon fant sted på slutten av 1980-tallet og begynnelsen av 1990-tallet. Intervjuede mente at denne utviklingen har vært med å endre kapteinens rolle og myndighet. Dette ble begrunnet med at økt tilgjengelighet har gitt rederiet mer innflytelse på avgjørelsene som tas om bord, noe som igjen kan ha påvirket kapteinens syn på seg selv som en autoritet.

5.7.3 Sjøfartsdirektoratet

Under dette intervjuet ble det gitt uttrykk for to ulike oppfatninger av kapteinens rolle. Etter 34 år til sjøs, hvorav ni som kaptein, mener en sentral kilde i Sjøfartsdirektoratets beredskapsgruppe at rollen til kapteinen har endret seg. Han mener bakgrunnen for endringen ligger i den store ”kommunikasjonsrevolusjonen”, samt ved innføringen av ISM-koden som fant sted på 1980- og 1990-tallet. Han gir også uttrykk for at kapteinens sosiale rolle har gjennomgått forandring, han har ”gått fra å være Gud, til å være Jesus”. Begrunnelsen for dette finner man i samfunnet generelt hvor linjene mellom klassene gradvis er visket ut.

Den tidligere overstyrmannen, som også er del av Sjøfartsdirektoratets beredskapsgruppe, gir derimot uttrykk for det motsatte; kapteinens rolle er den samme ettersom det er han som har øverste myndighet og ansvar om bord, slik han alltid har hatt.

5.7.4 Tidligere telegrafister

Hyreregnskap og papirarbeid i forbindelse med ankomst til havner var noen av oppgavene telegrafisten gjorde for kapteinen. I tillegg hadde de lyttevakt på radioen og utførte nødvendig kommunikasjon. På begynnelsen av 1990-tallet kom GMDSS, og telegrafistens oppgaver ble overlatt til de øvrige offiserene om bord.

5.7.5 Gustav H. Hansen

Gustav Harald Hansen, tidligere kaptein og stasjonssjef ved Stasjon Haugesund, legger stor vekt på å forklare hvilke oppgaver som fulgte med jobben som kaptein og at arbeidet innebar stort ansvar. Det er et ansvar man ikke kan forberede seg til gjennom skole, kun gjennom å gå gradene om bord. Regimet om bord var strengt, noe han tror har endret seg gradvis med tiden. En faktor som viser dette er hvordan kapteinen i dag går kledd, likt det øvrige mannskapet, noe som kan være med å svekke kapteinens autoritet.

Det var mye som blant annet papirarbeid, telegrafisten bisto med. I tillegg var det anløp av mange havner der kapteinen måtte overvåke seilassen.

5.7.6 Stasjon Haugesund

Hovedvekten i intervjuet med en tidligere kaptein og nåværende medarbeider ved Stasjon Haugesund, ble lagt på kapteinens arbeidsoppgaver og kapteinens sosiale rolle om bord. Arbeidsoppgavene til kapteinen besto av administrative oppgaver i forbindelse med havneanløp, inspeksjoner og kontroll av arbeidet som ble gjort om bord, avholde øvelser og gjennomgå ISM-systemet. Det ble forventet at man som kaptein holdt en viss avstand fra mannskapet, men den sosiale rollen endret seg over tid.

5.8 Observasjon

5.8.1 Skandi Vega – 23. mars – 28.mars 2011



Figur 7: Skandi Vega, ankerhåndteringsfartøy eid av DOF ASA (bilde er brukt i samråd med DOF ASA)

Fra onsdag 23. mars til mandag 28. mars var det duket for tur med ankerhåndteringsfartøyet Skandi Vega. Skandi Vega eies og drives av rederiet DOF ASA, som har hovedkontor på Storebø i Austevoll. Skipet seilte ut fra verftet første gang sommeren 2010, og er blant de største i sitt slag.

Kaptein, Odd Magnus Stenevik (58), var svært imøtekommende og inviterte til tur for å få dokumentere hans hverdag.

Etter 20 år som kaptein, har han opparbeidet seg fordeler unge kapteiner bare kan misunne ham. I motsetning til det som har kommet frem i tidligere intervjuer, ble det raskt lagt merke til at Stenevik konsekvent brukte rederiets egen skjorte med logo på. Det gjorde det lett å se hvem som var sjefen, og fikk ham til å fremstå som autoritær og tydelig.

Det ble observert at Stenevik bruker god tid til å forberede seg og utarbeide blant annet egne arbeids- og huskelister og hadde en optimistisk holdning til arbeidsoppgavene.

”Kapteinene får mer gjennomslag for sine protester nå enn for en tid tilbake. Det gjør det også lettere for oss å faktisk gi beskjed dersom man mener det er uforsvarlig å sette i gang et oppdrag” (Stenevik, samtale om bord på Skandi Vega). Dette synspunktet står sterkt i strid med andre utsagn gjengitt fra intervjurundene og spørreundersøkelsen.

Det ble observert at kapteinen i likhet med store deler av respondentene på spørreundersøkelsen, setter det sosiale om bord høyt. Det fremstår som viktig for kapteinens trivsel å være sosial. Han mener dette øker prestasjonene, og jobbmiljøet styrkes.

5.9 Delkonklusjon

Spørsmål nummer seks og syv er relevante som sådan, men kunne med fordel vært omformulert annerledes for å få mer ut av dem.

Spørsmål nummer åtte er ment som en retningslinje til oss selv for å bedre kunne se helheten i vår egen oppgave. Vi spør i problemstillingen om kapteinen har gått fra å være skipsfører til å bli en administrator, og vil i den forbindelse vite hva kapteinene egentlig gjør.

I ettertid kan det stilles spørsmål til om alle påstandene i spørsmål ti var like relevante for vår problemstilling. Dette gjelder påstand nummer 10.4, 10.5 og 10.6. Vi har derfor valgt å se bort fra rangeringen av disse påstandene i vår drøfting.

Under intervjuene ble spesielt den sosiale rollen vektlagt, samt kapteinens arbeidsoppgaver. Det kommer også frem at det har blitt endringer i hans oppgaver som følge av teknologisk utvikling.

6 Drøfting av resultatene

6.1 Vurderingskriterier

Problemstillingen vil bli vurdert opp i mot de innsamlede data fra våre intervjukilder og resultatene fra spørreundersøkelsen.

6.2 Drøfting av resultatene

Vi vil her se nærmere på funnene som er gjort og om de kan brukes til å besvare spørsmålene stilt i problemstillingen: Har kapteinen fått en ny rolle? Har han gått fra å være en skipsfører til å bli en administrator?

I kapittel to ble ordet rolle definert som ”uskrevne regler og mønstre for oppførsel og handlemåte som knytter seg til en bestemt sosial posisjon”. I vår sammenheng blir dette uskrevne regler og mønstre som knytter seg til kapteinens sosiale posisjon.

I kapittel tre så vi at kapteinen tidligere var som en gud å regne om bord. Forholdet mellom kaptein og mannskap var preget av stor avstand og respekt; det var ikke mye kontakt mellom øverste leder og hans mannskap for bare noen tiår siden. I kapitlet om datainnsamling kan vi lese at en representant fra Sjøfartsdirektoratet støtter dette og legger til at i dag er kapteinen ”knappt Jesus”. En slik påstand kan tolkes som at kapteinens sosiale rolle er endret. Sverre Meling Jr. hevder at dette er tilfellet fordi sosiale skiller om bord er visket ut i takt med den sosiale utviklingen på land.

For å teste ut påstanden om kapteinens sosiale rolle, ble det i spørreundersøkelsens spørsmål ni, spurt om hvordan han forholder seg til resten av mannskapet. Der kom det frem at 75 av 94 kapteiner tilbringer mye tid sammen med mannskapet. Det er også en sammenheng mellom kapteinens alder og forholdet til øvrig besetning; tendensen er at etter hvert som alderen øker, desto større blir distansen mellom dem. Dette viser at avstanden mellom kaptein og mannskap, er mindre enn tidligere og taler for at det har skjedd en endring i kapteinens sosiale rolle.

Under flere intervju ble det hevdet at skipets tilgjengelighet har økt og resultert i at kapteinens rolle har endret seg. Derfor ble det valgt å se nærmere på dette i spørreundersøkelsen ved hjelp av påstand 10.1 ”Det er hyppig kontakt mellom meg og rederiet om hvordan oppdrag skal utføres” og spørsmål 13 ”Føler du at noen prøver å påvirke avgjørelser som du skal ta

som kaptein? I så fall fra hvem, og i hvilke tilfeller?”. 60 personer sa seg enig eller helt enig i at det er mye kontakt med rederiet om hvordan oppdrag skal utføres. Dette betyr ikke nødvendigvis at rederiet i dag tar kapteinens avgjørelser for ham. Derfor ble oppfølgingsspørsmålet: ”Føler du at noen prøver å påvirke avgjørelser som du skal ta som kaptein?”. Her svarer 29 kapteiner at blant annet rederi og oppdragsgiver forsøker å styre avgjørelsene, spesielt i økonomiske saker.

En representant fra Sjøfartsdirektoratet hevder imidlertid at kapteinens rolle ikke er endret, da det øverste ansvaret og myndighet fortsatt påhviler ham.

I problemstillingen spør vi også om kapteinen har gått fra å være skipsfører til å bli en administrator. For å få svar på dette, måtte de administrative arbeidsoppgavene til dagens kapteiner kartlegges. I spørreundersøkelsens spørsmål åtte kom det frem at papiroppgavene er mange. Dette måtte sammenlignes med tidligere kapteiners papirarbeid. Avgåtte kapteiner som ble intervjuet fortalte at de ikke hadde mye papirarbeid, og hevdet også at kapteinen har mer papirarbeid i dag enn de selv hadde.

I spørsmål seks svarer 45 av 94 seilende kapteiner at de bruker mer enn fire timer av sin arbeidsdag på papirarbeid og andre administrative oppgaver. I tillegg ble respondentene i spørreundersøkelsen bedt om å ta standpunkt til påstand 10.2 ”Jeg synes at papirarbeidet krever for mye av min tid.”. 71 kapteiner svarer at de er enig eller helt enig. Dette tilsvarer 77,1 prosent av respondentene og taler for at kapteinens arbeidsoppgaver er mer tilknyttet papirarbeid i dag enn tidligere.

Under kapittel 3.2, ”Telegrafisten forsvinner”, ser man at mange av oppgavene som listes opp av respondentene under spørsmål åtte i spørreundersøkelsen også var å finne om bord i skip før. Forskjellen var at disse var delegert til telegrafisten. Papirarbeid kan fremdeles delegeres til andre om bord, og trenger ikke nødvendigvis ha stor innvirkning på kapteinens rolle. Dette kom også til uttrykk i spørreundersøkelsens spørsmål 12, samt under vår observasjonsstudie av kapteinen på Skandi Vega.

6.3 Kritikk av undersøkelsen

Det kan diskuteres hvorvidt resultatene fra spørreundersøkelsen er troverdige. Gjelder de for hele vår populasjon som er alle kapteiner i Norge? Utvalget er lite i forhold til hvor mange kapteiner det faktisk er her i landet. Det er dermed ikke sikkert at det er representativt for vår

problemstilling. Påstander og spørsmål kan være misforstått, eller lite aktuelle om bord hos den enkelte kaptein.

Det kan hevdes at formuleringen av noen spørsmål kan ha vært ledende. For eksempel i spørsmål 13: ”Føler du at noen prøver å påvirke avgjørelser som du skal ta som kaptein? I så fall fra hvem, og i hvilke tilfeller?”. Dette kan tolkes som om vi mente det var negativt at andre prøver å påvirke avgjørelser. Det kan derfor hende at respondentene følte de ikke kunne svare ja i frykt for å stille seg selv og andre kapteiner i et dårlig lys.

Det ble likevel valgt å benytte spørsmålene fordi spørreundersøkelsen garanterte anonymitet. Det ble derfor regnet som sannsynlig at respondentene ville svare ærlig.

Man skal være forsiktig med å kvantifisere umålbare egenskaper, da disse uansett vil være personlige og unike. Det ble likevel valgt å gjøre et forsøk på dette, fordi den sosiale posisjonen kapteinen innehar er den samme, selv om kapteinenes utførelse av den er ulik.

7 Konklusjon

Vi vil nå prøve å trekke en konklusjon på grunnlag av drøftingen i forrige kapittel.

Spørsmålet vi har bygget oppgaven rundt er: Har kapteinen fått en ny rolle, og har han gått fra å være skipsfører til å bli en administrator?

Flere endringer har funnet sted om bord, fra 1960- og 1970- tallet frem til i dag. Telegrafisten har forsvunnet fra offisersstanden og mannskapet er generelt blitt færre. Samtidig er sosiale skiller mellom mennesker på land visket ut, og vi er mer og mer like. Slik er det også om bord i norske skip.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser som nevnt at 75 av 94 kapteiner tilbringer mye tid sammen med mannskapet. Som følge av dette vil vi si at svaret på første spørsmål i problemstillingen er: Kapteinens *sosiale* rolle har endret seg. Han tilbringer mer tid med mannskapet enn før, og distansen er minket. Det tas her forbehold om at alle mennesker er ulike og deres sosiale forhold er unike. Vi vil ikke gå så langt og si at *hele* kapteinsrollen er endret. Økt tilgjengelighet har kanskje ført til at rederi og oppdragsgivere forsøker å påvirke rollen i større grad enn før, men øverste ansvar og myndighet hviler fortsatt på kapteinens skuldre. Til syvende og sist er det fortsatt kapteinen som tar avgjørelsene om bord.

Innhentede data og det faktum at telegrafisten gikk i land på begynnelsen av 1990-tallet, viser at kapteinen har flere administrative oppgaver tilknyttet rapportering og dokumentering i dag enn før. Å være skipsfører innebærer mer enn bare det å føre et skip. Å si at kapteinen ikke lenger er skipsfører, vil være feil. Det kan imidlertid sies at kapteinen, i tillegg til å være skipsfører også er blitt en administrator. Dette er også tendensen i samfunnet generelt; krav til dokumentasjon øker, og bedriftsledere bruker mer tid på å flytte papirer.

Dersom det skal forskes videre på kapteinens rolle, vil vi antyde at det kan være behov for å se nærmere på hans rolle i forbindelse med utdanning. Intervjuede kilder hevder at de ikke var forberedt på ansvaret kapteinsstillingen innebærer, gjennom sin skolegang.

8 Litteraturliste

Dalland, Olav (2007): *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.

Dokpro.no: *Rolle*.

<http://www.dokpro.uio.no/perl/ordboksoek/ordbok.cgi?alfabet=n&renset=j&OPP=rolle>.

(Besøkt 10.02.11)

Ertesvaag, Egil (2002): *Fra "Vuggende Vågen" til de store verdenshav*. Bergen: Bergen Sjøfartsmuseum.

Holme, Idar Magne og Bernt Krohn Solvang (1996): *Metodevalg og metodebruk*. (3. utgave). Oslo: Tano.

Kristensen, Tor R. (2009): *Lærebok for GMDSS/GOC*. Leknes: Poseidon.

Lovdata.no: *Sjøloven kapittel 6*. <http://lovdata.no/all/tl-19940624-039-020.html>. (Besøkt 24.04.11)

Rognså, Aage (2003): *Prosjektoppgaven. Krav til utforming*. Oslo: Universitetsforlaget.

Ryen, Anne (2002): *Det kvalitative intervjuet, fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Bergen: Fagbokforlaget.

Snl.no: *Avmønstring*. <http://www.snl.no/avm%C3%B8nstring>. (Besøkt 05.05.11)

Snl.no: *Hyre*. <http://www.snl.no/hyre/arbeidsl%C3%B8nn>. (Besøkt 05.05.11)

Snl.no: *Kaptein*. <http://www.snl.no/sj%C3%B8kaptein>. (Besøkt 02.01.11)

Snl.no: *Skipper*. <http://www.snl.no/skipper>. (Besøkt 02.01.11)

Snl.no: *Skipsfører*. <http://www.snl.no/skipsf%C3%B8rer>. (Besøkt 02.01.11)

Snl.no: *Telegrafist*. <http://www.snl.no/.search?query=telegrafist>. (Besøkt 05.05.11)

Wikipedia.no: *GMDSS*.

http://no.wikipedia.org/wiki/Global_Maritime_Distress_Safety_System. (Besøkt 11.04.11)

Zachariassen, Aksel (1950): *Fra trellekår til frie menn. Norsk sjømannsforbund gjennom 40 år*. Oslo: Norsk sjømannsforbund i kommisjon med Tiden.

9 Vedlegg

9.1 Vedlegg nr. 1: Intervju med Sverre Meling Jr.

Transkribering av intervju med Sverre Meling Jr., 18.01.2011

1. *Finnes det noen register eller historiske fortellinger om når man valgte at man skulle ha en kaptein?*

Det jeg tror at jeg kan si er at om bord i en båt har det alltid vært behov for et lederskap, det tror jeg bare gir seg selv, fra langt tilbake i tid. Seilføringen kom i norsk skipsfart i vikingtiden, det var det som utløste vikingtiden, at en kom raskt over Nordsjøen med seil. Seilet kom inn i den norske vikingflåten rundt 800 år etter Kristus, og da begynte man å gjøre angrep over Nordsjøen og andre steder, og bare tenk det teknologiske skiftet med seilføring og hvordan seilet skulle brukes i forhold til roret. Man hadde jo skip som kunne ha hundre roere om bord, bare det forklarer jo at man må ha en som leder. Men før den tid rodde man jo også over Nordsjøen, før Vikingtiden, i fredfull handel, og selv med roere, så må en ha hatt en leder.

2. *Hvilke oppgaver hadde kapteinen før sammenlignet med nå?*

Som jeg har sagt før, så er det jo kapteinene, både de som seiler i dag og de som har seilt før, som dere må hente den detaljerte informasjonen fra om hva de gjør. Det er jo slik i dag, som det var før, at det er kapteinen som har ansvaret om bord, om han eller hun sitter på kontoret eller ei, så med tanke på arbeidsfordeling og hvor mye de var på broen før for eksempel i forhold til i dag, har jeg vanskelig for å si sikkert.

3. *Synes du at kapteinens rolle har endret seg?*

Det var 1950- og 1960-tallet som var toppen av norsk sjømannskap i den forstand at vi aldri har hatt så mange seilende sjømenn som i den tiden. Og året som var helt på topp, med hensyn til antall sjømenn, og sikkert da norske sjøfolk, og sikkert da også norske kapteiner og så videre, var i 1964. Det steg fremover mot 1964, og sank etter 1964. Noen vil kalle den gullalderen i norsk shipping, den tiden hvor det var mange norsk flaggede skip og veldig mange norske sjøfolk, og hvor de seilte på alle verdens havene i ulik type

fart. Kapteinens rolle da kan man se på sammenlignet med kapteinens rolle i dag, vel for det første så er det færre norske sjøfolk, men en annen ting er at det er en annen type skipsfart i dag. Altså, en ting er arbeidsfordelingen om bord og kapteinens rolle, at han eller hun har blitt en kontorrotte på et vis. Det er generelt mye færre folk om bord enn det var før. Kapteinens mannskap er mindre enn det var før, sånn jevnt over. Det var flere roller om bord før enn det er i dag. Men jeg vet ikke, her har man også en sosial dimensjon. Jeg vet ikke om dere skal se på det. Kapteinen som figur, det sosiologiske spillet var helt annerledes om bord tidligere enn hva det er i dag. En ting er at uniformen er borte, det er jo lenge siden, men avstanden mellom mannskapet er også mer eller mindre utvasket. Det var jo slik i sin tid at kapteinen var kaptein, og det var veldig stor forskjell på en kaptein og en matros, eller en motormann, de så ikke hverandre stort sett. La oss se på linjeskipene i 1950- og 1960-årene, for eksempel på stillehavet eller andre steder. Knutsen drev jo linje både på Sør Amerika i stillehavet, og Håland i Haugesund drev linje over New York og østkysten av Amerika til Iran. På disse linjeskipene og på andre skip, var det kaptein, overstyrmann og chief som spiste sammen og holdt seg sammen. Disse holdt til i øvre etasje midtskips med sine lugarer og messen. De hadde egne messepiker. Det underordnede mannskapet, med alt fra båtsmann, tømmer og matroser og så videre holdt seg akterut. Der var det jo ikke noen kontakt mellom disse gruppene, eller i veldig liten grad. Lenge i norsk skipsfart, i hvert fall til andre verdenskrig, var jo kapteinen som en gud å regne om bord. Stor avstand, og store lønnsforskjeller. Det var vel beslåtte folk. De bodde godt, tjente godt og levde godt, på lik linje med leger, tannleger og advokater. Mens vanlige sjøfolk var det annerledes med. Kapteinen tilhørte overklassen om bord, og om ikke overklassen, slik som skipsredere, så i hvert fall samme sjikt som annet fint folk på land. Tidligere var skillet mer markant, og har blitt mye mer utvasket. Selv om det i dag også er lønnsforskjeller om bord. Men så kommer den der siste overgangen da, eller ikke siste overgangen, men som dere kanskje er mest opptatt av, knyttet opp i mot den fasen hvor det altså blir stadig færre norske sjøfolk, og hvor norske sjøfolk og kapteiner etter hvert kun er om bord i cruiseskip, passasjerskip, i vårt eget nærrområde eller offshore. Dette skjer jo parallelt med at vi blir mer og mer like, vi går over til fornavn, så avstanden om bord blir mindre, dette skjer parallelt med at det blir færre om bord slik at rollefordelingen endres, og i så måte får kapteinen en annen plass om bord, både sosialt og med hensyn til arbeidsoppgaver.

4. *Hvorfor gikk telegrafisten i land?*

Rasjonaliseringsarbeidet startet i begynnelsen av 1960-årene. En begynte med dette rasjonaliseringsarbeidet i forhold til å få færre stillinger om bord. Det kom stadig bemanningsrevisjoner, stadig nye revisjoner av hva en måtte ha om bord for å tilfredsstille myndighetene. Denne utviklingen begynte fordi det var for få sjøfolk å få tak i. Til og med sjømannsorganisasjonene sa at vi måtte gjøre dette, ellers kunne ikke båtene gå. De fikk rett og slett ikke tak i folk. Dette var drivkraften i begynnelsen, og siden på 1960-tallet, når det etter hvert ble tydelig at norsk arbeidskraft kostet stadig mye mer i forhold til andre nasjoner, ja da ble drivkraften like mye det økonomiske. Det gjaldt å få bort folk, fordi det kostet for mye. Og da kom man også opp i det med utflagging og alle disse tingene. Slik at akkurat hvorfor en mister stillinger, og dermed at arbeidsdelingen om bord endrer seg har jo sammenheng med disse prosessene som går på krav til bemanning og det kan forklares på ulike vis, som jeg antyder her. Men jeg går ut fra at det hadde med den teknologiske utviklingen å gjøre at telegrafisten gikk i land, det er det rimelig å tro.

5. *Hvordan var utdannelsen for å bli kaptein før?*

Man hadde jo bare et utdanningsløp, ikke to slik som i dag. Det der litt rare med to utdanningsløp får man på 1980-tallet. Men det viste seg ganske snart, og da ble det bestemt, når en begynte med maritim høyskole, at det var bare lavere sertifikater man skulle ha på videregående skole nivå. Det viste seg at det ikke fungerte slik man hadde tenkt, så man ga anledning til at den videregående skole, gjennom fagskolene, kunne utdanne folk til de høyeste sertifikatene. Og det som da høgskolen satt igjen med av det som var spesielt, var mer administrative ting; språk, sjørett, mer akademisk kunnskap. Det ble man sittende igjen med på høyskolen som et tillegg. Men sertifikatene var egentlig det samme, og slik har det vært siden. Slik er det også i dag, og dette er fremdeles noe man diskuterer.

6. *Tror du det at man i dag har to utdanningsløp kan ha hatt noe å si for kapteinens rolle?*

Det kan vel ha hatt noe å si. Man har vel fått bekreftet også, at det er en forskjell på de som tar fagskole og de som tar høgskole når det kommer til hvor lenge de blir seilende. Høgskolestudenter finner ofte andre arbeidsoppgaver i rederiorganisasjoner, sjøfartsdirektoratet, og i annen sammenheng, på land. Jeg tror nok at kapteinens rolle, posisjon, status, lønn, det har nok ikke ført til noen forskjell at en har to utdanningsløp, men det er spørsmål om man ikke bør få et mastergradstilbud innenfor sjøyrket på en måte. Og at kapteinen etter hvert må ha en mastergrad. Det er jo en ansvarsfull stilling, store verdier, krav til sikkerhet, og da er det et spørsmål om at dersom man ikke får en mastergrad, så vil ikke kapteinen på en måte kunne beholde den sterke stillingen som en har hatt om bord, og holde den status som det tross alt er å være kaptein. Jeg vet ikke, men det går ikke så mye på skille mellom fagskole og høgskole.

7. Gir det like stor status å være kaptein i dag?

Jeg vet ikke lenger hva som er status jeg. Jeg synes det er vanskelig. Hvem er det som har status i Norge i dag? Jeg må nesten spørre dere som er unge i dag. Jeg føler at alle er like. Dette her har blitt en rar verden. Jeg tror at kapteinen, slik som andre autoritetspersoner, hadde høyere status i et samfunn før. I dag er man så like hverandre. Men det er vel fremdeles slik at en kaptein om bord på et skip, har relativt høy status. En har fremdeles den autoriteten i forhold til kommandoen om bord, det er ingen som kan rokke ved kapteinens kommando i en situasjon. Det er kapteinens avgjørelse som teller. Det er nok ikke like gjevt å bli kaptein i dag, men det er ingenting som er like gjevt som det var før når det gjelder slike posisjoner. Det var gjevere å bli lege, advokater og prest. Det har jevnet seg ut, og alle er mer like. Men dette er det nok psykologer som kan uttale seg bedre om enn meg. På mange måter så har skipet blitt brukt, for det første har skipet vært, for sosialantropologer og sosiologer, et interessant studieobjekt, for det har vært et lukket mini samfunn. Det er ikke så mange utenforstående faktorer som spiller inn, for er du ute på sjøen så er du et lite samfunn. Og samfunnet her hjemme har vært sammenlignet med samfunnet der ute, og klasseforskjellene hjemme har blitt gjenspeilet og studert som klasseforskjeller om bord. Om bord så er dette blir veldig karikert og synlig, slik som jeg sa så spiste kaptein og chief alene med eget tjenerskap og egne lugarer og så nedover i systemet, og helt akterut befant det underordnede mannskapet seg. Og for 100 år siden, om bord på dampskipene og på seilskutene, så var de jo ikke akterut, de var under bakken,

i ruffen, der var det et helsikes sted, fuktig og med kakkellakker, det var andre tider. Mens kapteinen kunne ha familien ombord for den saks skyld.

8. *Er det noen historiske hendelser som har gjort at kapteinen kan ha blitt mer en administrator?*

Jeg kan ikke si at det var en spesiell hendelse som gjør at kapteinen blir mer og mer hektet opp mot papirarbeidet. Kanskje på grunn av dokumentasjon som må til i forhold til oppdragsgiver, krav til sikkerhet og så videre. Regnskapsarbeid, gnisten forsvinner – få det over på kapteinen. Skipsfarten er blitt mer spesialisert i nisjer, og det vi driver med er veldig spesialisert, disse tingene kan ha hatt noe med at det har endret seg.

9.2 Vedlegg nr. 2: Intervju med Harald Larsen

Transkribering av intervju med tidligere telegrafist og nåværende lærer ved fagskolen, Harald Larsen, 09.02.11.

1. *Hvilken utdannelse tok man for å bli radiotelegrafist?*

Jeg gikk på skole i 1962-1963. Så reiste jeg ut. I den tiden var det ikke 14 dager på og 14 dager av. Det var 18 måneder. Så første båten jeg var om bord på var jeg bare i 26 måneder. Så det var jo ikke noe det.

2. *Hvor lenge seilte du?*

I 10 år. Jeg seilte første gang i 1963.

3. *Når gikk du i land?*

Siste jobben hadde jeg på en oljeboringsplattform i 1976. Så jeg gikk på skole innimellom. Det ble noen år. Jeg sluttet vel i grunn i 1970, så gikk jeg litt på skole og arbeidet litt på rederikontor. Så jobbet jeg i Nordsjøen i oljeindustrien, og så videre og så videre. Så begynte jeg her i 1977. Himmel og hav. Det er ikke lenge siden det.

4. *Hvilke arbeidsoppgaver hadde du?*

Ja, alt det foregikk jo ute. Med all hyreregnskapet til mannskapet, og selvfølgelig da alle papirene som skulle inn til sentraltrekkkontoret. Alt det ble gjort ute før. Skattelister og pensjonsavgifter osv. Det var litt av en jobb. Ellers skrev jeg trekk og oversending av penger, trekk, hyretrekk til familien. Alt dette som hadde med regnskap å gjøre. Når du kom til havner var det jo tollister og pengelister. Hjelp med innklarering og utklarering. Kontroll av pass og vaksinasjoner. Klarering av alt mulig sånt. God i husken enda.

5. *Hadde du eget kontor om bord?*

Ja. Der var jeg samtidig som jeg hadde radiovakt. Vanligvis var vakttiden, det er du vel interessert i, fra åtte om morgenen til halv tolv. Så var det fra 15.30 til 18.00 og fra 20.00 til 22.00. Det var litt av en arbeidstid. Det var det vanlige. Ellers når det var regnskap var det jo at du måtte fikse alt som heter trekk og oversending av penger hjemme. Det er ting

som foregår på kontor i dag, skulle en tro. Alt dette med radio er det jo bare å kutte ut. Det er det jo andre ombord som tar seg av i dag.

6. Så det var du som gjorde alt det som var av papirarbeid om bord da?

Jeg hadde jo ikke det som stewarden og chiefen, de hadde jo sitt eget. Men mesteparten av skipperen sitt var det jeg som gjorde. Ellers når du var i havn da, var det en ubehagelig jobb at du måtte følge folk både til doktor og tannlege. Engelskkunnskapene var jo ikke alltid så bra. Så det var jobben din. Så jeg har vært på mange legekontorer rundt om i verden. Ja, så av og til måtte du ha en tur på konsulatet med papirer også, når du skulle få stemple nye dagbøker. Ja.

7. Hvorfor sluttet du å arbeide som radiotelegrafist?

Jeg gikk på skole igjen da. Jeg så at det var ikke noe mer å hente.

8. Hva er din mening om utviklingen?

Ja det må jo utvikle seg. Men, kanskje det går feil vei? Dere kan jo tenke dere når dere går om bord i, la oss si en moderne supplybåt da, og skal være om bord i 14 dager, 3 uker, alt dette dere får foran dere som dere aldri har sett før, så skal dere lære dere det, dere lærer det aldri. Så begynner du sånn noenlunde å komme inn i det, så reiser du hjem, så kommer du tilbake igjen om en måned så har du glemt det ut igjen. Og så er du så uheldig da, at du skifter båt, til og med i samme rederiet, kommer om bord, så har de helt annet utstyr. Så der burde de jo da hatt litt mer likt utstyr på alle båtene. Etter min mening da. Og om de har forskjellig utstyr, så bør de jo i alle fall få tastatur eller trykkesekvenser likt, sånn som med en mobiltelefon hvor det er veldig mye likt. Får ikke håpe at dere kommer borti Furuno. Var det mer?

9. Generelt om radiotelegrafistens hverdag om bord.

Ellers så hadde vi jo en sånn velferdsfunksjon vet du. Det er det vel ingen som har lenger. Byttet filmer og viste filmer for mannskapet. Byttet bøker og bokkasser. Sånn som var i velferd før. Det er fremdeles, men nå er det vel konsulatene som har det rundt om, men det er jo ingen som bryr seg om det. Nå er det jo alt via TV tog satellitt.

10. Når tror du at det liksom var slutt på å ha telegrafister om bord?

Det var vel i, vi sluttet vel. I 1986 hadde vi siste kullet her (fagskolen, telegrafistutdanning?). Og telegrafisten var vel i 1992. Da var det vel slutt. Da begynte jo GMDSS. Men de hadde vel telegrafister om bord på enkelte båter frem til, ja passasjerbåter har dem vel enda. Eller kommunikasjon kaller de det vel nå. De har ikke telegrafi lenger. Telegrafien ble vel nedlagt i 2002, kan jeg tenke meg.

*11. Finnes det fremdeles radiotelegrafister? I så fall hva er deres arbeidsoppgaver nå?
Og hvem jobber som radiotelegrafist i dag?*

I Russland har de enda.

12. Hva tenker du da, du som har seilt som telegrafist. Hva tenker du om utviklingen? Vil telegrafisten være savnet om bord tror du?

De påstår det de som seiler at de savner det. Men jeg sier at den funksjonen som telegrafist, det å telegrafere, det er jo greit, den forsvant. Men det er jo mye annet om bord som de som seiler sier at de burde hatt en mann til å gjøre. kalt ham for kommunikasjon/regnskapsfører og lignende. Ett eller annet. Spørs akkurat hvilken fart båten går i. Ligge på en bøyelaster i Nordsjøen er vel ikke så veldig interessant.

9.3 Vedlegg nr. 3: Intervju med John Oen

Transkribering av intervju med tidligere telegrafist, John Oen, 22.03.11.

1. *Hvilken utdannelse tok man for å bli radiotelegrafist?*

Jeg ble utdannet telegrafist i Haugesund, søkte i Bergen, men det var stort press på den type utdanning den gangen, så jeg kom ikke inn der.

2. *Hvorfor valgte du dette yrket?*

Jeg hadde litt interesse for å reise, og for radiogreier, og hadde seilt to turer til sjøs tidligere, da som hjelpegutt/salonggutt. Endte til slutt opp i maskinen som smører, så jeg hadde litt peiling på hva som foregikk til sjøs, og ville utdanne meg til telegrafist. Jeg var 24 år da jeg startet studiet i Haugesund.

3. *Hadde du jobbet på sjøen før dette? I så fall som hva?*

Da jeg var 16 tok jeg jobb på Stella Polaris, og neste tur for Mowinchel, på Rhonda, den gikk mellom Europa og Amerika.

4. *Hvilke arbeidsoppgaver hadde du?*

Da jeg jobbet på hurtigruten var jeg ansatt som gnist og kapteinens sekretær. Jeg sto for hyreregnskapet og påmønstring og avmønstring av mannskapet om bord. Den gang måtte jeg følge de i land til mønstringskontoret. Gjorde stort sett dette i trondheim da det var der vi hadde lengst liggetid. Det kunne være travelt til tider, da det gjerne var 15-20 stk som skulle mønstres samtidig. Jeg leverte hyreregnskapet til kapteinen ved endt måned, så sendte han det inn til rederikontoret, så reviderte de det, og dersom noe ikke stemte, fikk vi det i retur, så måtte jeg gjerne regne det om igjen. Når det gjaldt overtidsoversikt, så var det overstyrmann som hadde det. Jeg hadde også ansvaret for alt som hadde med radiobruken å gjøre. Radioen sto på hele tiden, og vi hadde dagvakt. Det gikk stort sett i telefoni. Den gang kunne det på langfart gå ukesvik uten at vi hadde kontakt med rederikontoret. Ingen melding, ble tolket av rederikontoret som at alt var ok om bord.

5. *Når gikk du i land, og hvorfor?*

Jeg sluttet å seile som gnist i 64-65, så allerede da at det ikke var noen fremtid, mange av mine kollegaer fikk seg jobb på plattformene som begynte å komme, og jeg ville ha en jobb i land nærmere familien.

6. *Hva er din mening om utviklingen?*

Jeg tror kapteinene gjerne i dag gjemmer seg litt bak det at man så lett kan komme i kontakt med reder, og spørre om råd. Det er greit å ha noen å skyld på. Det er derfor viktig å sette grenser, og følge disse grensene så godt det lar seg gjøre. At man finner en balansegang; man kan gjerne spørre om råd, men man må vise tydelig at det er jeg som er sjefen, og jeg tar til syvende og sist avgjørelsen.

Med alt som var å gjøre den gangen jeg seilte, så var det i aller høyeste grad behov for meg som kapteinens sekretær, og sånn jeg har inntrykk av nå, med enda mer papirarbeid, og hyreregnskap og alle andre administrative oppgaver, så kan man godt stille spørsmålet om kapteinen gjerne skulle hatt en sekretær i dag mer enn noen gang. Dette vil vel også gjerne være avhengig av hvilken fart skipet seiler i. En supplybåt vil gjerne ha mindre tid mellom havnene og plattformene til å få unnagjort papirarbeidet enn for eksempel et skip som går i linjefart.

Kapteinen den gangen var som gudelig å regne. Man var ikke for løsmunnet med han. Noen var veldig greie, men noen var svært autoritære. Jeg vil tro at det har blitt en mer jovial tone mellom kaptein og øvrig mannskap i dag enn det var før. Folk tør mer også å ta kontakt med kapteinen. Det er jo veldig greit det, til en viss grad. Det bør jo ikke gå så langt at kapteinen mister sin respekt. Det er uansett hans ord som til syvende og sist gjelder. Man bør kjenne sin besøkelsestid.

Jeg tror kanskje de har fått det enklere i maskinen i dag enn før. Det meste går av seg selv, og man slipper unna det meste drittarbeidet som før.

9.4 Vedlegg nr. 4: Intervju med tidligere kaptein

Transkribering av intervju med tidligere kaptein, 27.01.11.

1) *Når seilte du som kaptein?*

Seilte som kaptein i fem år, og gikk i land i 1995.

2) *Hvorfor gikk du i land?*

Hadde jobbet veldig lenge som overstyrmann, fordi det ikke var mange ledige jobber som kaptein den gangen. De som var kapteiner satt lenger på jobbene sine, og det var ikke så ofte interne opprykk. Så da jeg hadde vært kaptein noen år, fikk jeg lyst å prøve noe annet. Jeg var da blitt nesten 40, og fant ut at det ville være letter å få en jobb på land da enn når jeg nærmet meg 50.

3) *Tror du kapteinsrollen har endret seg?*

Jeg tror nok det har vært en endring i kapteinsrollen over tid, og jeg føler at kapteinen glemmer rollen sin. Han tar ikke vare på den, og det er trist. *Er du kaptein, så er du kaptein!* Da har du det øverste ansvaret om bord, og må leve opp til det, sier Storesund.

4) *Hvorfor tror du dette er?*

Jeg tror det har med den økende graden av tilgjengelighet og forbedret kommunikasjonsmuligheter å gjøre. Det er lett for å bli overkjørt, og det er lett for å la seg bli overkjørt. Jeg husker på begynnelsen av 1990-tallet at korrespondansen mellom båt og rederikontor ble lagt hyppigere enn tidligere. Båtene fikk egne e-postkontoer og egne mobiltelefoner i tillegg til de vanlige telefonene om bord. Det ble også vanlig for mannskapet å ha med egne private mobiltelefoner. Dette gjorde det enda lettere enn før å holde kontakten med de på land. Dette tror jeg har påvirket kapteinens rolle når det gjelder hvordan han ser på seg selv som en autoritet. Det ser også ut til at de på land har merket seg dette, og det har blitt lettere for sjefene på land å styre kapteinene i den retning de ønsker.

5) *Har du noen eksempler på dette?*

Eksempler på dette kan være ulykker som Sleipner-ulykken. Der kom det frem til i ettertid at kapteinen først ville ringe rederiet fremfor å sende ut nødmelding. Det fikk jo

katastrofale følger. Jeg tror man rett og slett har blitt for tilgjengelige: det blir lett for å ringe rederiet for å rådøfre seg fremfor å ta egne beslutninger. Det gjør at man fort kan bli en nikkedukke om bord. Du KAN ringe å spørre, og da GJØR du det også. Dette syns jeg vitner om en innstilling at det er de på land som egentlig bestemmer, enten det er charterer, reder eller andre som har med det å gjøre.

6) *Var det bedre før?*

Ikke nødvendigvis. Kapteinen må være bevisst på hva det vil si å være kaptein, og opptre deretter. Før var man gjerne redd for å snakke til kapteinen, og det skal ikke være sånn. Men når linjene mellom kaptein og resten av mannskapet forsvinner, blir det viktigere at kapteinen er bevisst på sin rolle i forhold til mannskapet. Det er også viktig at kapteinen selv vet hvor stor påvirkning han har. Det er viktig for hans rolle og for miljøet ellers om bord. Han må være bevisst på hva det vil si å være kaptein, og opptre deretter.

7) *Hva kan skje dersom en kaptein ikke er bevisst på sin rolle?*

Det blir et tomrom hvis man ikke tar tak i sin egen rolle, og det er alltid noen som står klar til å fylle dette tomrommet. Jeg tror dette igjen fører til at kapteinens autoritet sakte, men sikkert viskes ut, og at dersom man trekker seg fra en rolle vil noen utnytte seg av det og ta over.

9.5 Vedlegg nr. 5: Intervju med Gustav H. Hansen

Transkribering av intervju med tidligere kaptein og nå medarbeider i Stasjon Haugesund, Gustav Harald Hansen, 03.04.11.

1) *Hvor lenge seilte du som kaptein?*

Jeg seilte ikke så veldig lenge som kaptein, det var vel 3 år før jeg gikk i land.

2) *Hvor gammel var du da du ble kaptein?*

Jeg var vel 39 tenker jeg. Jeg seilte ganske lenge som overstyrmann. I det rederiet som jeg seilte, der måtte du seile lenge som overstyrmann sånn var det bare.

3) *Føler du at det var en god ting?*

Ja. Jeg hadde veldig god ballast med meg som overstyrmann før jeg gikk opp til kaptein.

4) *Hvorfor ble du sjømann?*

Bare tilfeldigheter. Det var liksom vanlig at oss som ikke gikk på skole og ble noe av havnet på sjøen. Det var ikke så mye å velge i på bygda på den tiden. De glupste de for på realskole på Stord og i Haugesund, vi andre, slaurene holdt jeg på å si, vi ble sendt til sjøs. Jeg valgte det selv, jeg reiste til sjøs når jeg var 16 og sluttet når jeg var litt oppi 40 årene. 45. jeg har vært i land nå i gode ti år. Så jeg er kanskje ikke så oppdatert på siste utviklingen, men jeg ser en del når jeg er ute å reiser og besiktiger fartøy. Så hadde jeg en inspektørjobb der jeg reiste rundt og hadde ISM-revisjoner på en god del fartøy og så indiske kapteiner og russiske kapteiner og hvordan de drev fartøyene sine. Der var det litt av hvert. Noen hadde et kålhode i proviant når de kom til lands.

5) *Hvorfor gikk du i land? Gikk du lei?*

Nei, jeg var ikke lei, det var familiesituasjonen som gjorde det. Egentlig så ville jeg seilt mye lenger, men jeg kunne ikke, jeg måtte ta et valg og da var det familien.

6) *Hvilken fart seilte du i?*

Da seilte jeg på noe som heter Ro-Ro, slike ganske store bilskip eller ja, de tok rullende last. Vi hadde en lasterampe som vi la ned også hadde vi containere på dekk. Og vi lastet ganske mye. Det var vel 30-40 000 tonn. Det var sånn lastemaskin, vi kom inn der og la

ned og lasten ble rullet om bord. Vi begynte i Göteborg og gikk en rundtur på 4 og ½ måned og gikk innom flere havner å kontinentet, før vi gikk over til Canada og USA gjennom Panama og ned til New Zealand også hadde vi kysten på Australia opp til Singapore, så var det Østen og Kina, Korea og Japan på vei tilbake igjen til statene også endte vi opp da i Göteborg igjen. Så vi hadde ca 35 havner på den turen. Det var fullt kjørt hele veien. Det var en veldig god blanding av det å ha det hektisk og det å ha gode dager med lange overseilinger sånn som i Stillehavet. Så sant været var fint.

7) *Hvordan synes du at skolesystemet er lagt opp i forhold til det at du skal bli kaptein en gang?*

Da jeg begynte hadde jeg de yngste, VK 1 elevene. Jeg hadde sjøfartsfag med dem, jeg husker jeg skulle lære dem slike elementære sjømanns, f. eks fortøyning. Det ble gjort på en tavle. Så det første jeg sa når jeg kom dit var at dere må skaffe dere en båt, slik at de hadde noe å øve på. Men det ble ikke gjort, de lagde vel til et eller annet nede på kaien der som vi skulle holde på med. Jeg savnet den der praktiske tilretteleggingen. Ungdommene som begynte der hadde en voldsom forventning til at dette skulle bli så kjekt; spleise tau, wire, male. Så ble vi sittende i en hall der nede og ikke ha så mye å ta oss til. Så det var en nedtur. Men ellers så gikk det jo greit, jeg likte meg som lærer der borte.

8) *Hvordan var en typisk arbeidsdag for deg når du seilte som kaptein? Arbeidsfordeling mellom navigering og papirarbeid?*

Ja, det begynte å bli veldig mye e-post som kom inn, det var liksom begynnelsen av dette her. Men jeg hadde jo en telegrafist, han var jo som en slags sekretær, han hadde ikke denne typiske telegrafistrollen, men han ordnet med alt; havnepapirer som skulle signeres, lister. Alt kom, jeg hadde egentlig bare med å signere og å stemple dem. Det var alt jeg hadde med det. Så det var ofte det dagen begynte med. Jeg hadde jo en tur på broen og så hvordan det lå an med ankomst til neste havn. Det var det jo alltid spørsmål om fra rederiet og agenter. En måtte gi dem melding slik at de visste når vi kom. Så var det en runde på kontoret, ble sittende med en del papirarbeid frem til kaffen. Da samlet vi oss til kaffe. Ja, så formiddagen gikk stort sett med til administrative oppgaver. Litt inspeksjoner, gikk en tur på dekk og bro, men jeg ville ikke gå styrmannen for mye opp i næringen. Det var helt bevisst. Han skulle ikke føle at han på en måte ble overvåket. Jeg ville at han skulle få den friheten til å utfolde seg i arbeidet. Selvfølgelig under litt tilsyn. Ja, så utpå

ettermiddagen tok jeg meg som regel en strekk, og det hendte at jeg tok meg en tur på dekk for å kikke litt på sakene. Så var jeg jo oppe på broen, etter middagen var jeg alltid oppe på broen for å se det styrmannen hadde regnet ut hvor mye vi hadde seilt og andre detaljer om seilassen. Så kom det meldinger inn som vi måtte svare på, så det var alltid noe å gjøre. Men det hendte jo det at når man hadde seilas over Stillehavet at en kjedet seg litt. For en hadde mye mye mer oppgaver som overstyrmann, da var en ansvarlig for last, stabilitet og vedlikehold. Så når jeg kom opp til skipper så ble det på en måte en liten nedtur. Fordi de jobbene ble jo da tatt av andre, jeg ville jo ikke ta hans plass. Så hadde en jo dette ISM da, masse sjekklister som skulle kontrolleres og sjekkes, det var også en del av jobben.

9) *Følte du at sånne ting forbedret eller forverret sånne ting som hadde med sikkerhet å gjøre?*

Det gjorde det jo bedre. Det var jo et bedre system for sikkerheten. Så helt klart forbedret. Det ble jo et helt annet system. Vi hadde jo en svær, gul bok med oversikt over alle de sjekklistene vi hadde, det var system for hvor mange, vi hadde jo på hundrevis av sjekklister som skulle fylles ut ved forskjellige anledninger. Hvis vi hadde vært i havn og hatt folk om bord, så måtte vi fylle ut skjema for hvem som hadde spist. Vi måtte holde rede på kostøre, ikke sant. Skulle det gå noen inn i en tank, så skulle jo det også skrives sjekklister på. Så det var mye sjekklister.

10) *I forhold til navigeringen, føler du at det kan gi en følelse av falsk trygghet, med sjekklister?*

Ja, det som jeg opplevde det var jo at de helt nye navigatørene de stolte helt blindt på dette her med den elektroniske navigasjonen og det å bruke øynene og kanskje se ut i gjennom vinduet; de stolte mer på radaren enn det de så i virkeligheten. Så det kan gi en falsk trygghet, det blir så mye lister at en bare fyller de ut, bare for å få det unnagjort, så det kan nok skje ja.

11) *Følte du at du ble forberedt på det ansvaret du kom til å få gjennom skolen?*

Ikke gjennom skolen, nei. Jeg synes at skolen har altfor liten vekt på dette her med skipsadministrasjon. Det med hvordan du skal behandle personell om bord ikke sant, vi hadde litt om lover og regler på skolen, men det ble for liten vekt på selve

administrasjonen. Jeg gikk jo på en sånn skipsadministrativ linje her oppe i Haugesund, det var 4 år på navigasjonsskole da. Men, det var den tiden.

12) Synes du at det er noen grep som kunne vært gjort ved skolen som kunne gjort at du kunne forberedt deg mer på dette her?

Jeg tror det er vanskelig å lage det til på skoler, det tror jeg du må erfare om bord. Det er jo en læring om bord, og den læringen jeg hadde var veldig god. Jeg seilte på cruise til å begynne med, jeg seilte som overstyrermann på cruisebåter i Karibien. Så begynte jeg forsiktig da med denne kofferdifarten hos Wilhelmsen, og begynte som første styrmann og ble overstyrermann og gikk der i en, ja, syv-åtte år før det åpnet seg skipperjobb. Og da hadde du fått såpass god ballast at det var ikke så galt. Men en hadde jo ikke kjørt båt i noen grad, så det var jo en ny opplevelse; det der å legge til kai for første gang, det var jo svære båter det var snakk om. Det hadde en ikke gjort før en stod der med ansvaret og skulle legge til kai.

13) Følte du at det sosiale forandret seg fra når du seilte som overstyrermann til du seilte som kaptein?

Ja, jeg følte jo det, en måtte jo holde en viss, en måtte ikke bli for tjomslig. Ute til sjøs er det en slags naturlig linje for autoritet og en ble sittende litt mer for seg selv etter at en ble kaptein.

14) Føler du at den linjen er blitt mer utydelig eller?

Ja, det er jo klart. Når jeg begynte å seile i 1971, da sto jeg ute på brovingen som utkikk og måtte banke på og spørre om jeg kunne få komme inn. Men i dag så sitter jo matrosen inne i styrehuset i en stol med beina i vinduet, ikke sant. Ja, sånt er det blitt. Sånn var det ikke når jeg begynte å seile.

15) Var det slik som du hadde forestilt deg?

Som skipper? Nei, jeg synes det ble en nedtur, fordi at det var mye mer utfordrende å bli overstyrermann. Jeg husker at jeg sto og kjørte ballast, alt sto på deg, og hvis ikke du kunne dette her så stoppet lastingen. Du måtte holde båten bein, og de brekte jo om bord ti tusen tonn i løpet av en dag der borte i Göteborg. Så etter at du lært dette her med manøvreringen og å legge til kai, så ble det mye rutine ut av det.

16) Føler du at dette ble en skjev fordeling, i og med at det er kapteinen som har det største ansvaret?

Ja, på de båtene der, så var det mye som falt på overstyrmannen. Spesielt under land, i sjøen gikk vi jo sjøvakter. Så skipperen hadde det nok mye, mye lettere. Syns jeg da.

17) Vi har snakket litt om definisjonen på skipper og skipsfører, siden det er jo ikke han som er navigatøren sånn sett nå liksom. Hva tenker du om det?

Nei, jeg tenker jo på det at skipperen han, om bord i en båt har skipperen det fulle ansvaret og det må han fortsatt ha. Både når det gjelder navigering, omsorg av last og fartøyet generelt. Og jeg tror ikke du kan drive et fartøy ved hjelp av et råd eller noe sånt, du må ha en som sitter der og har øverste myndighet og tar avgjørelsene.

18) Men er kapteinen like myndig og autoritær i dag som han var for, si tjue år siden?

Nei, jeg tror nok ikke han er det. for disse grensene, det der hierarkiet og autoriteten har blitt mer utvasket.

19) Så det er lettere for andre å overkjøre ham da eller?

Ja, det vil jeg nok tro at det er mer demokrati i dag enn det var for tjue år siden. Det er jeg ganske sikker på.

20) Det er lettere å si ” nei er du sikker på at du vil gjøre det”. Det er lettere å stille spørsmål til det han bestemmer kanskje?

Ja, men så er det jo en plikt i dag også til å gripe inn hvis de ser at det går galt, men for tjue- tretti år siden ville jo det vært mytteri. Så jeg tror at det er blitt mer utvasket nå ja. I gamle dager så satt jo skipperen for seg selv og hadde sin egen messe med sine offiserer, i dag går han likt kledd som de andre ikke sant med olabukse og t-skjorte. Du ser ikke hvem som er skipper, før han sier det.

21) Føler du at det har vært en god eller dårlig utvikling?

Ja, jeg liker jo at det skal være litt sånn myndighet om bord jeg, jeg er litt delt der. På en måte var det for stivbent før og på andre områder så er det greit at det blir myket litt opp i det. Jeg kan ikke si verken ja eller nei på det spørsmålet der, fordi at, ja, takk begge deler.

Vi hadde det slik i Wilhelmsen hadde vi det ganske stivt, slik at om vi skulle på land så skulle vi sitte i uniformer å spise. Kommer du om bord i en supply-båt i dag så er det jo ikke noe sånt vet du.

22) Hvordan tror du kapteinens rolle kommer til å utvikle seg videre?

Sånn som det er nå så blir det jo mye mer papirarbeid og administrasjon. Jeg mener at kapteiner de bør frakte fartøy fra A til Å og ha omsorg for last, passasjerer og mannskap, ikke sitte med alt for mye administrasjon. Det kan de ta seg av i land. Det mener jeg. Og det skal ikke så forferdelig mange sjekklister til for å drive de båtene frem. Det er for omfattende, det bør de se på.

23) Tror du det ville vært en løsning å få sekretæren om bord igjen?

Ja, han avlastet meg noe helt enormt. Jeg slapp å tenke på, vi hadde jo masse havner rundt omkring på turene, og myndighetene kom om bord og skulle ha sine lister ikke sant. Bare det å komme inn til USA i dag så er det jo flere dagers arbeid å fylle ut sjekklister, og alt dette her slapp jeg å tenke på, det tok han seg av. Han åpnet mailen og sendte videre til meg det som jeg skulle ha og til chiefen det som han skulle ha. Nå er det jo sikkert blitt mer avansert når det gjelder e-post der ute, men den gangen måtte vi jo hente ut posten i fra en postkasse og det gjorde han. Pluss at han var radiokyndig og kunne jo brukes når vi hadde problemer med kommunikasjonen. Så jeg mener at han bør gjeninnføres. En annen ting som tok veldig mye tid, er jo disse her øvelsene som skal gjennomføres. I dag skal det øves nesten på alt, så skal du øve så går det. Noen rederier har nesten 30 øvelser som de legger inn i dette her programmet som skal øves på regelmessig. Kanskje hver 6 måned, hver 3 måned eller hver måned. De kommer opp hele tiden, det er øvelser, øvelser og øvelser. Det tar jo også mye tid. Det gikk mye tid til øvelser, sjekklister. Navigasjon og sånne ting var vel det enkleste å ta vare på. Det var krevendes, som der borte i Østen, der var det jo en enorm trafikk. Noe helt annet enn det en ser her til lands. Det vrirler av fiskefartøy og annen trafikk, og da ble det ofte at det ble lange dager på broen når jeg hadde relativt ferske styrmenn. Men sum og summarum så hadde jeg det godt som skipper og kunne godt tenkt meg å fortsatt. Men nå sitter jeg her.

9.6 Vedlegg nr. 6: intervju med John Inge Nilsen

Transkribering av intervju med statslos og tidligere kaptein, John Inge Nilsen, 01.04.11.

1) *Hva er din oppfatning av kapteinens rolle i dag? Er han like framtreddende og autoritær i dag som før?*

Nei, jeg vil si at det ikke er så veldig stor endring i kapteinsrollen, men det er en endring i nasjonalitetene. La oss si, de som vi møter fra Filippinene og Ukraina, de har en mye større respekt for land og kontoret. Det sitter kanskje en ung jente slik som dere nå, på charterkontoret eller på rasjon, sant, og har relativt liten peiling på vær og vind og last, og de tvinger båtene og kapteinene våger ikke å sette foten ned. Det var det mindre av når jeg seilte, vi hadde mer myndighet, sa vi nei så var det nei. Men det hadde litt med vår nasjonalitet å gjøre. Lover og regler og kapteinens stilling den er jo nokså lik, men landorganisasjonen har svært ofte blitt ganske mektig og de presser dem. Og de filippinerne lar seg presse lettere kan du si.

2) *Hvor lenge siden er det du var kaptein? Har det skjedd en endring i rollens karakter siden da syns du?*

Jeg sluttet jo å seile i 1992 jeg. Det er jo mange år siden, men jeg har hatt noen vikariater som kaptein i, la oss si 15 år siden kanskje. Det er lenge siden.

3) *Var det begynt å komme mye papirarbeid allerede den gang?*

Ja da kom den der ISM-koden, den kom litt etterpå, men jeg har jo selvsagt en god del kontakt med næringen, kollegaer og sånn som prates. Den kom en tid etterpå kan du si. Og mye av det er bra, og mye av det er arbeid på grunn av systemet som kanskje ikke genererer så veldig mye sikkerhet. Dessverre.

4) *Men hva tror du det kommer av? Ja du sa jo at det var på grunn av ISM-koden at mesteparten av papirarbeidet har kommet.*

Ja. Og det er en annen årsak også, slik som jeg ser det, så har jo administrasjonen på land, spesielt i oljeselskapene og de som chartrer bort båtene til oljeselskapene der er det blitt håpløst mye dokumentasjon og styr. De adopterer dette på rederikontorene også, det er jo selvsagt for å kunne selge sitt produkt til oljeselskapene, da kreves det en viss mengde

papirflyt. Da blir det ofte opp til ledelsen om bord i båten å sitte med dette her. Som jeg føler at det blir lite grann, eller veldig mye, meningsløst.

5) *Når du kommer som los om bord, pleier kapteinen å være på broen da?*

Ja, kapteinen er alltid på broen når jeg kommer, hvis det ikke er en liten båt, så er han alltid på broen når jeg kommer. Jeg hilser på ham, og jeg overtar praktisk talt seilassen og svært ofte så forsvinner han etter to minutt, fordi han har papirarbeid å gjøre. "I'm sorry, I have to leave you because of some paperwork" sier han. Så forsvinner han, det er ikke nødvendigvis noen fare for sikkerheten hvis bro-teamet er godt nok, hvis han har sine styrmenn der. Så det er for så vidt greit nok. Men på mindre båter er det et problem, det er mye papirarbeid også der. De har tovaktssystem, de jobber, de går 6 om 6, og de har ganske lange dager, pluss at de har dette her da. Så lurte de seg på broen og sitter med lys på og ser i pc-en og skriver, med lys på om natten for å få gjort dette her styret som de er nødt til å gjøre. Vi har også dette intense rapporteringssystemet, de kommer til Norge, og de klager på at Norge er det vanskeligste landet å komme til for det er rapport til toll, til forsvar, til safe-sea-net, ikke sant. Alt dette her, i stedet for å kunne gjort det til en base dette her. Det er det mange som klager på altså. Og de er redde selvfølgelig for å få bot.

6) *Slik du ser kapteinen og hvordan han oppfører seg og hva han gjør og ikke gjør.*

Hvordan er han nå, i forhold til når du seilte som kaptein?

Nei, jeg vil si at det ikke er så veldig stor endring i kapteinsrollen, men det er en endring i nasjonalitetene. La oss si, de som vi møter fra Filippinene og Ukraina, de har en mye større respekt for land og kontoret. Det sitter kanskje en ung jente slik som dere nå, på charterkontoret eller på rasjon, sant, og har relativt liten peiling på vær og vind og last, og de tvinger båtene og kapteinene våger ikke å sette foten ned. Det var det mindre av når jeg seilte, vi hadde mer myndighet, sa vi nei så var det nei. Men det hadde litt med vår nasjonalitet å gjøre. Lover og regler og kapteinens stilling den er jo nokså lik, men landorganisasjonen har svært ofte blitt ganske mektig og de presser dem. Og de filippinerne lar seg presse lettere kan du si.

7) *De har ikke kultur for å si nei?*

Nei, de er litt, de ser litt opp til europeerne og de som sitter litt oppe i systemet.

8) *Du mener filippinerne kanskje er mer redde for jobben sin, at de på land utnytter dette?*

Ja, og det er lett å få sparken ikke sant. Senest nå var jeg på en båt som hadde det problemet, de presset ham til å gå å ta en kornlast uten å få full last, de skulle til Island med det i forferdelig drittvær og de var pissredde vet du. Men de måtte gjøre det. Ja for alle andre skippere og rederier gjør det ble det sagt til dem. Jeg satt om bord og hørte alt dette her. Det var polakker. Selv om han var ganske myndig, så måtte han gi seg, selv om han gikk på akkord med sikkerheten.

9) *Tror du at dette med enorme mengder papirarbeid kanskje det kan endre seg litt tilbake?*

Ja, jeg tror kanskje det da. Men at dokumentasjonen for charteren og alt det er det vondt å få bort igjen. Men det har jo litt med at det må være nok folk om bord til å ivareta en sikker seilas. Så jeg syns at det er mer fremtredende på mindre skip dette her, at det er de som sliter mest med papirarbeid fordi det er så lite folk om bord og de blir i hjel trette.

10) *Tror du som los at den økte mengden av papirarbeid kan utføre en risiko i forhold til sikker drift av skipet? I så fall, hva kan/bør gjøres annerledes?*

De har det er travelt nok i fra før. De har kommet over Nordsjøen i drittvær, så har de ikke sovet, så kommer de inn under land, så er det masse papirarbeid som venter, så skal de laste og losse ikke sant. De blir i hjel trette.

11) *Men tror du at man kunne løst det ved å f. eks sende ut en sekretær?*

Det er jo klart. Det kunne jo vært mulig det, men det er jo et pengespørsmål.

9.7 Vedlegg nr. 7: Intervju med Sjøfartsdirektoratet

Transkript fra intervju med to medarbeidere i Sjøfartsdirektoratets beredskapsgruppe. En er tidligere kaptein, og en er tidligere overstyrmann, 24.02.11.

1. *Har det skjedd endringer med hensyn til hvilke rettigheter man har som kaptein og sertifikater?*

Tidligere overstyrmann: Det som har forandret seg, det er faktisk at de har forandret hva en kan føre på de forskjellige klassene, det har ofte hatt noe med at tonnasje reglene har forandret seg, at den båten du for eksempel er på nå, den er egentlig ikke så og så stor, vi har for eksempelvis noe som heter sikkerhetstonnasje, det er helst på nasjonalfart, men jeg vet om båter som går utenriks. Sikkerhetstonnasje går jo på at de har skrevet ned at den båten regnes ikke som større en slik og slik, så har man lagt noen regler til grunn, og så er den kanskje dobbelt så stor, men det er fra gammelt av tenker jeg. Gamle båter, som har fått den betegnelsen.

Du kan være kaptein selv om du ikke har D1. Så å være kaptein er ikke relatert til sertifikatet men til rettighetene du har til å føre en båt. Så du kan føre en båt uten å ha D1, du kan for eksempel føre en mindre båt dersom du har D2 eller D3.

2. *Hvilke administrative oppgaver har kapteinen?*

Det går veldig mye på rapportering, og det er veldig mye i forbindelse med oljeselskaper, spesielt på tankskip. Altså, først er man underlagt det flagget man har, dersom man går med norsk flagg er man underlagt oss, i tillegg så kommer klassen inn i en del og har inspeksjoner på deg, og i tillegg til det igjen så har man oljeselskapene som også skal ha inspeksjon på deg minst en gang i året. Så det blir veldig mye, i tillegg til det da, så er det rapportering de forlanger, og da forlanger de jo rapportering hver gang en går fra bøyen, hvor mye en har om bord, hvilken temperatur det har og alt mulig annet en skal rapportere, og så når en nærmer seg land skal en også rapportere lengde på skip, hvilket fortøyningsarrangement, hvor pullertene sitter, og du skal liksom tegne hele båten for dem, selv om du har vært på den akkurat samme plassen sikkert femti ganger. Og hver havn skal ha forskjellige ting, så i tillegg til det så har du også ditt eget, med utarbeiding av lasteplan, losseplan, stabilitetsberegninger, før en setter i gang med lastingen eller lossingen. Det var ikke så gale når en gikk på langfart, for da var det kanskje tre uker

seiling til neste havn, men når en kanskje har seks timer på seg til å gå fra Gullfaks og inn til Mongstad, ja, da blir det rimelig hektisk altså.

Veldig mye av dokumentasjon går på ISM, at man skal kunne legge frem at det du har gjort faktisk er utført. Vedlikeholdssystemer og alt slikt, det går under ISM.

3. Hvilke myndighets- og ansvarsområder har kapteinen?

Tidligere overstyrmann:

Skipssikkerhetsloven av 2007, og definerer klart hva som er kapteinens myndighets- og ansvarsområder, men den tar jo egentlig litt ansvar av kapteinen, og gir ansvar over på rederiet og andre som har sitt virke om bord. Den kan være verdt å lese gjennom. Den gir også oss myndighet til å kunne bøtelegge tilfeller som kan være graverende.

4. Har kapteinens rolle endret seg?

Tidligere kaptein:

Jeg vil si at kapteinens rolle generelt har endret seg. Kapteinens rolle var stort sett den samme frem til vi fikk den store IT- revolusjonen eller skal vi si kommunikasjonsrevolusjonen. Også en annen viktig ting som har med dette med kommunikasjon å gjøre; Helt frem til 1992, (i hvert fall på norske skip, det var vel en SOLAS-bestemmelse, så de fleste benyttet seg nok av det) måtte man, hvis man var over en viss størrelse og visst fartsområde, ha en telegrafist. Denne forsvant jo, og er nå forsvunnet på alle norske skip. I noen tilfeller ansatte man i stedet en sekretær, og i andre tilfeller så gjorde man det ikke. Og da ble dette overlatt til kapteinen og de som var gjenværende om bord, og dette var veldig uheldig. Fordi at jeg har gått på disse kursene, jeg har tatt dette her GMDSS og hele den pakken der, men det blir aldri som, selv om det var automatisert og man skulle trykke inn en knapp hvis man holdt på å synke eller ende opp, så er det ikke det samme som å ha en telegrafist. For telegrafisten gjorde så kjempe mye annet. Han hadde regnskap, han var egentlig kapteinens sekretær på en måte.

5. Hvordan var kapteinen sosialt?

Tidligere kaptein:

Frem til 1960- og 1970- tallet var kapteinen Gud. Og det er ikke overdrevet engang. Jeg var nesten 19 måneder om bord på min første båt, i løpet av den tiden hadde jeg to kapteiner, og den første kapteinen snakket ikke til meg. Det var ikke noe galt med kapteinen, det var heller ikke noe galt med meg, men kapteinen snakket ikke med førstereisgutter. Den andre kapteinen snakket med meg to ganger. Det var ikke noe galt med ham heller, han var en kjempe kaptein, og det var den første også, men hvorfor skulle de snakke med meg? Og hvorfor skulle jeg snakke til dem? Å snakke med en kaptein for en jungman eller dekksgutt i den tiden der eller for unge mennesker om bord var som for en god katolikk å få lov til å prate med paven. Det var ikke noe vi tenkte på en gang, nei fyttirakkeren, hvis noen hadde sagt til deg at nå skal du få lov til å gå opp til kapteinen for å prate litt, da tror jeg at du hadde løpt å gjemt deg. Men det var ytterpunktene, fra kapteinen var Gud og så til nå, nå er han knapt Jesus. Så rollen er nok en del forandret ja.

Tidligere overstyrmann:

Ja det er jo klart at skillet mellom kapteinen og øvrige besetningsmedlemmer var jo mye større før. Jeg kan jo nevne eksempelvis når du kommer ut på lokale rederiers supplybåter, og så kommer over på for eksempel tank, da kommer en tilbake til den gamle modellen. Det var ganske stor forskjell mellom eventuelt junior offiserer og skipperen. Men jeg vil ikke si at han har mistet noen myndighet, men det er jo klart at han er litt mer begrenset.

Men selve rollen til kapteinen vil ikke jeg si har endret seg så mye. Ansvar og myndigheten ligger fremdeles på kapteinen, men problemet er jo at i dag vet jo rederiet om hva som skjer om bord på skipet nærmest før kapteinen vet om det. Så da har en jo det at han må dokumentere og legge frem hvorfor han gjorde slik og slik. Så ansvars og myndighetsområdet er fremdeles like bra. Alt over så er han ansvarlig for alt som skjer om bord. Men det kommer an på hvilken situasjon vi snakker om: kapteinen er i dag mer en kontorist enn før. Han bruker store deler av dagen sin på kontoret.

9.8 Vedlegg nr. 8: Intervju med tidligere kaptein

Transkribering av intervju med tidligere kaptein, og avdelingssjef i Stasjon Haugesund, 03.04.11.

1. *Hvor lenge seilte du som kaptein?*

Jeg seilte i 20 år som kaptein. Kort fortalt så begynte jeg i 1959, da gikk jeg på Statsraad Lehmkuhl kurs, sånn ”sjøguttskolekurs”. Da vi var ferdig med det, så sendte de oss til New York. Der hadde de rederikontorer, det var rederiforbundet som betalte for oss, så ble vi distribuert på båter fra New York. Når jeg reiste til New York var jeg 14 år gammel, så jeg måtte gå et år der borte og vente på å bli 15. En fikk ikke mønstre ut før en var 15 år gammel. Jeg fikk da en bananbåt som gikk opp og ned på nord siden av Amerika og til Latin-Amerika med bananer. Der var jeg i to år. Begynte som dekksgutt og ble jungmann den gangen, og senere lettmatros da jeg mønstret av.

2. *Merket du noen spesiell forskjell på når du seilte som førstestyrmann og som kaptein?*

Ja. Det var stor forskjell. Spesielt ansvaret.

3. *Merket du noe på det sosiale?*

Ja, det er stor forskjell på folk, hvordan de håndterer folk rundt seg. Noen blir jo ganske stive når de begynner som kapteiner. Jeg har aldri blitt det, så jeg har stort sett gått over ens med resten av mannskapet. Men ikke alltid. Det var et veldig strengt regime før, man kunne trekke dem i hyre dersom de gjorde noe gale.

4. *Hvordan var en typisk arbeidsdag som kaptein, forandret deg seg i løpet av årene?*

Ja, det kom an på hvor man seilte. Fordi kapteinen sin oppgave er å ivareta navigasjonen og navigere båten inn og ut av havn. Noen av de båtene jeg hadde var linjebåter, og de går jo ut og inn av havnene hele tiden, og 20 av de årene jeg seilte, seilte jeg mellom Europa og Vest Afrika, en kan si fra Oslo og ned til Kongo. Det var mitt ansvar, men det var normalt førstestyrmann som la opp kurser og sa hvor vi skulle seile, under min oppsikt. Fant frem kart og la de i rekkefølge, rettet karter underveis og slike ting. Nå er det jo mye enklere med elektroniske kart hvor en bare stikker inn en cd. Da var det håndteringen utav båter som var det helt store. Men så hadde en noen dager hvor en seilte fra Bordeaux til

Dakar, det var 5-6 dager hvor en hadde tid til papirarbeid. Men så i Europa på ro-ro båter som jeg seilte, så kom en inn på morgenene, og det kunne være lange innseilinger hvor en som kaptein måtte være oppe og følge med. Så da var det på de fleste båter en seng, eller, ikke en seng, men en benk oppe på broen hvor en kunne legge seg litt nedpå, men fremdeles være ganske tilgjengelig. Da hadde vi mer enn nok med å holde oss våkne. Oppe hele natten. Så kommer en inn på morgenen, og da kommer agentene, så en fikk ikke sove på dagen heller.

5. *Følte du at du hadde mer papirarbeid enn det du fikk navigere?*

Ja, på slutten i den siste tiden. dette gjelder spesielt i tiden frem til 1989, da hadde vi jo telegrafist om bord som gjorde en hel del av papirarbeidet for meg, vi hadde også en stuert om bord som gjorde en del av papirarbeidet som klarering inn og ut av havner etc. Tollmyndighetene skal ha sitt, politiet skal ha sitt og havnevesenet skal ha sitt. Alle skal være utfylt på sine måter og med stempel fra kapteinen.

6. *Følte du at skolen forberedte deg på det ansvaret du fikk som kaptein?*

Nei. Ikke i det hele tatt, det som forberedte meg var tiden du hadde fra en var dekksgutt, og så fikk en større ansvar som jungmann, slik var det den gang, en fikk ikke lov til å forsøke å styre båten før en var jungmann, ja, slik var det den gang. Det var et helt annet regime, ”step-by-step”, så ser en hva kapteinene gjør, en ser forskjellige kapteiner, og en kan finne en måte å gjøre jobben på selv, så det ansvaret fikk jeg ikke forberedt meg så mye på under skolegangen, veldig lite. Jeg seilte på en tid hvor det vi lærte mest var å finne posisjoner, for jeg seilte jo i en tid helt til 1980-1981, hvor vi ikke hadde elektronikk for å finne ut hvor en var, en måtte bruke sekstanter og tabeller for å regne ut solhøyder og slike ting, og det ble jeg jo forberedt på under skolegangen. Og det var jo en stor ting det med kartseilas og slike ting, vi var også godt forberedt på å regne stabilitet, lasteberegninger og slike ting.

7. *Føler du det er noen grep som kunne blitt gjort på skolen, som kunne ha forberedt deg bedre?*

Det vet jeg ikke, tror ikke det er så lett. De fleste som underviser har jo ikke vært kaptein.

8. *Var det noen spesiell grunn til at du ville bli kaptein?*

Nei. Det var bestemt ganske tidlig, jeg hadde flere onkler som var kapteiner. De kom hjem med bilder fra fjerne havner, og dette virket spennende.

9. Tror du at kapteinsrollen har forandret seg, i så fall hvordan? Tenker fra rundt 1950 tallet og fremover.

Før så var de kapteiner, men nå tror jeg de har blitt mer operatører. Når en ser på de som sitter på disse bøyelasterne, de sitter jo med instrumenter hele tiden, før stod vi og gav ror kommandoer ”hardt styrbord” og slike ting, mens nå sitter de med stikker. Jeg opplevde litt av det før jeg sluttet, og jeg tror det har gått fra å være kaptein med stor selvtillit, til kun å være en operatør.

10. Tror du det har vært en god eller dårlig utvikling?

Nei, jeg vet ikke. Hele skipsfarten har forandret seg. Slik at den norske delen i dag, der som nordmenn seiler er veldig avanserte fartøy, slik at det er stort sett offshore fartøy og bøyelastere det er nordmenn igjen på.

11. Når telegrafisten gikk i land, skjedde det noen endringer for deg som kaptein da?

Jeg har jo vært med på denne utviklingen. En kunne reise flere uker i Stillehavet uten kontakt med noen. En hadde telegrafist som kunne sende telegrammer, men signalene var så svake, at det var vanskelig å få sendt ut noe. Og når jeg seilte så hadde en jo ikke telefon. De fleste båter hadde MF radio, som rekker ca 150 nm. VHF kom på midten av 60 tallet, og da kunne en plutselig snakke med loser og slike ting. Fantastisk utvikling. Før når losen skulle komme, måtte man sende et telegram, deretter måtte man avtale hvor man skulle møtes, og gjøre seg tilkjenne ved hjelp av signal lamper. Jeg seilte en stund på en slik båt på midten av 1960-tallet som annen og første styrmann. Under Vietnam krigen gikk vi med slukkede lanterner, og blinket inn til land og de blinket tilbake for å finne utav i hvilken posisjon vi skulle ankre opp.

Etter dette ble det plutselig HF-telefoni, så en kunne ringe. På slutten av 1970-tallet kom Inmarsat, og da ble det jo så lettvent. På midten av 80 tallet, kom jo også e-post og slike ting, og da begynte vi å pakke ned data, og sendte dette til rederiet. Så en kunne jo få oversendt mesteparten av informasjonen i løpet av få sekunder. Og da forsvant jo også litt av telegrafering og telefonering også, da hadde rederiet dedikert flere servere hvor man kunne sende telex og slike ting, og sende fax, dette gikk da til en spesiell server som videresendte det til faxmaskiner.

12. Hva tror du denne utviklingen har hatt å si for kapteinens rolle?

Nei, jeg tror den ble etter hvert redusert, så en måtte gjøre mer og mer av dette enn det vi hadde gjort før. Telegrafisten skrev jo ned det meste, men etter hvert ble jo det kapteinens rolle. Telegrafisten lyttet etter hvert kun til den påbudte lyttekanalen, pluss litt papirarbeid for kapteinen, skjemaer som skulle fylles ut og slike ting. Han ble nok overflødig, men det er jo ingen kapteiner på min alder som mener at han ble det. Wilhelmsen sine båter har beholdt en slags sekretær, og dette tror jeg kunne vært en løsning i dag, på de båtene som har behov for det. En må se det litt an på hvor mye papirarbeid det egentlig er. Rederiet gjør jo veldig mye papirarbeid de også. Hyreregnskapet gjør jo de nå. En sender kanskje en timeliste, men det er også det, og en sender jo alt elektronisk. Det blir jo så lett å ringe kontoret, det var det ikke før, så en måtte fikse problemet selv. Jeg tror mange kapteiner ringer veldig mye, og er veldig usikker. Mange av inspektørene prøver å hente opplysninger, og mange kapteiner følger ikke godt nok med på forskrifter, lover og regler og slikt. Mange ganger er det dårlig kommunikasjon om bord mellom de to kapteinene. De er, som jeg sa, blitt mer og mer operatører.

13. Hva tror du dette vil si for myndigheten til kapteinen? Tror du resten av mannskapet vil legge merke til det?

Nei, det tror jeg ikke de vil se. De ser ikke alt papirarbeidet, de ser jo kun når han håndterer båten, og dømmer han nok ut ifra det.

14. Føler du at kapteinene fremdeles har like mye respekt?

Nei, det gjør jeg ikke. Når jeg seilte så gikk kapteinene i svart bukse og dress, nå sitter de i dongeri bukse med hull i og slike ting. En kan se at dersom de i forbindelse med en dåp eller slike ting, må ta på seg en uniform, at det er veldig ukomfortable.

9.9 Vedlegg nr. 9: Arbeidsinstruks DOF ASA

General Information

- Department: All Vessel departments
- Reports to: The Management and Owner according to the Organization Chart
- Subordinates All crew & personnel onboard.
- Experience and Education: Class 1 Deck Officer (unlimited), Valid Medical Certificate & Vaccinations, Valid Training and Certification in accordance with company training Matrix for the vessel.

Responsibility

- Master has the overall authority for the health and safety of all personnel onboard the Vessel, the safety of the vessel and the environment. As such, he has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as required. The Position has a high level of safety responsibility. The Master has a responsibility towards managing the safety requirements on all aspects of the vessel.

Position Responsibilities

- Responsible for implementing the Company's policies and Safety Management System, motivating the crew in the observation of such policies, issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner, verifying that the requirements of the SMS are complied with and reviewing the system and reporting any deficiencies.
- Responsible for ensuring the vessel complies with all Flag State, Classification Society and Local Rules and Regulations which affect the safe and efficient operation of the vessel.
- Responsible for the overall management, planning, organization and control of all vessel activities. Although the Master cannot delegate his responsibilities, he should delegate certain duties to his management team in line with their specific job description to ensure such responsibilities are fulfilled. As such, the Master shall ensure that planned maintenance and routines are in place and being adhered to for all onboard equipment and systems, including safety equipment, engine and auxiliary machinery, cranes and dynamic positioning systems.
- Responsible for ensuring that all marine personnel onboard the vessel are in possession of the appropriate qualifications and certification for their respective rank and for ensuring that all new personnel are provided with appropriate familiarization and guidance on the vessels layout, procedures and safety systems.
- Responsible for ensuring that appraisals are conducted for all marine personnel.
- Responsible for ensuring that safety systems onboard, such as safety committees, inspections and permit-to-work systems are complied with.
- Responsible for the safe navigation of the vessel whilst in transit, on location and berthing and un-berthing in port. During DP Operations, the Master shall ensure that company requirements and IMCA Guidance are complied with.
- Responsible for the maintenance of the Ship Security Plan and for ensuring compliance with the ISPS Code.
- The Master is the primary link between the onboard management team and the Vessel Management. As such, the Vessel Master should ensure that the relevant shore

personnel are kept advised regarding any issues that may affect the safe and efficient operational capabilities of the vessel.

Financial Authority and Responsibility

- Lies with the Master
- For regular purchases the Company's purchasing system must be followed.
- Urgent purchase: The Master is authorized to purchase goods for a value agreed by management for the vessel.
- Take care of and follow up the budget and all economy aspects include monthly/quarterly report of cost.
- Make yearly budgets together with Management if required.

Operation

- The ability to understand interface relationship between marine and project personnel.
- Able to communicate effectively and articulately at all levels.
- Experience of maritime activities.
- An awareness of international Codes, Standards and Specifications.
- Take action in accordance with the Company disciplinary procedures for those who are negligent in failing to follow established safety and environmental procedures or misuse equipment provided for their health and safety.
- Emergency duties in accordance with vessel safety plan.

QHSE

Safety Management System:

- Total commitment to working safely and fully complying with the Company Safety Management System.
- Lead by example in demonstrating the correct behavior in implementing all QHSE programs.
- Recognize the 'ownership' of health, safety and environmental control within their sphere of activity and lead by example. Require reporting Supervisors to demonstrate effective control over health, safety and environmental responsibilities.
- Meet or exceed company and regulatory requirements and strive for continuous improvement. Ensure implementation of strategies through Performance and Results program.
- Ensure that a chain of command exists whereby responsibility and authority for safety matters are clearly determined, documented and understood.

QHSE & Maritime Courses and seminars:

- Attend as required by the Company.

This job description must not be interpreted as a complete summary of job responsibilities or limitation of job holder accountability. This job description should be recognized as a general requirement of experience combined with attributes considered advantageous to the safe and successful operation of the vessel.

9.10 Vedlegg nr. 10: Arbeidsinstruks Østensjø Rederi AS.

Job description - Master

Reports to: Assisting Managing Director.

Substitute: Chief Officer

GENERAL

The Master is the ultimate authority on board charged with carrying out the Company policies, rules and regulations and complying with all applicable national and international laws and regulations. This authority is vested in the Master by the government of the Flag State.

RESPONSIBILITIES AND ACCOUNTABILITY:

The Master's primary responsibility is the safety and care for the personnel, ship and environment, including the responsibility for mooring launch/barge dedicated to his ship.

The Master also has the following responsibilities and authorities:

Ensuring that the ship's officers and crew carry out their assigned ⚓ duties in the best seamanship manner at all times.

⚓ Maintaining a high standard of discipline and housekeeping on board using any lawful methods deemed necessary as the situation demands.

⚓ Ensuring that the Department Heads instruct the crew members in all relevant rules, regulations and company policies.

⚓ To take action as necessary to prevent or mitigate circumstances which place the ship, personnel or the environment in danger.

⚓ The Master may take command of the manoeuvring during certain operations, e.g. rig operations, salvage operations, etc.

⚓ The Master must ensure that all bridge officers receive frequent training in how to manoeuvre the ship, ref. instruction Bridge Procedures (see link above).

⚓ The Master shall have a thorough knowledge of the ship, including the construction, safety equipment, stability characteristics, ship handling procedures and emergency procedures.

He shall ensure that his officers have the same knowledge in their areas of responsibility.

⚓ In the event the ship becomes endangered, the Master shall use all available resources to minimise the effects of an incident to personnel, ship and environment.

⚓ The Master must ensure that all certificates and relevant documents are kept up-dated.

⚓ The Master is responsible for all outgoing formal communications and correspondence from the ship. This includes communication with offshore installations and other vessels.

⚓ The Master also has special responsibilities relating to the Company's Management System (S&QMS) as described in the Shipboard Management Manual.

⚓ To ensure that a safety representative is elected and that a Protection- and Environment Committee is formed.

⚓ To ensure that Charterers documents are available and that their requirements and documents are understood and complied with.

PREFERRED QUALIFICATIONS:

⚓ Masters already signed on: - holder of a certificate to serve as master on the specific ship.

⚓ When promoted to master: - Master's certificate, deck officer class I or equivalent.

⚓ Introduction to the Company's Management System.

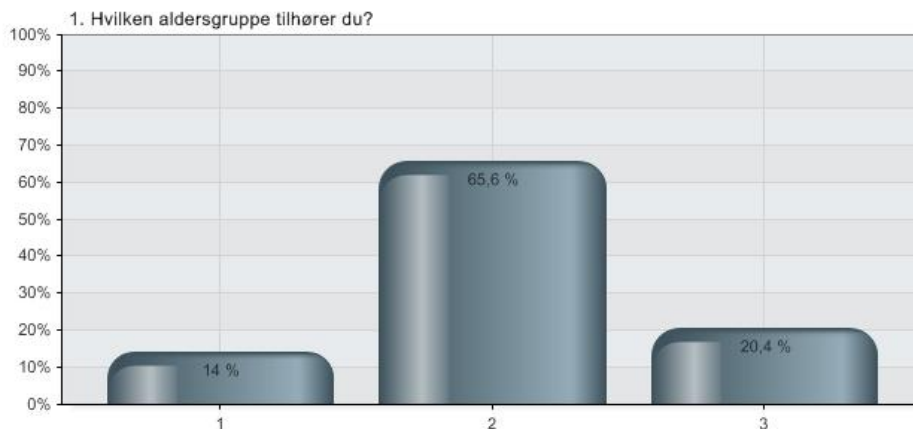
9.11 Vedlegg nr. 11: Spørreundersøkelsen med svar

Kapteinens rolle i dag

Publisert fra 01.03.2011 til 15.04.2011

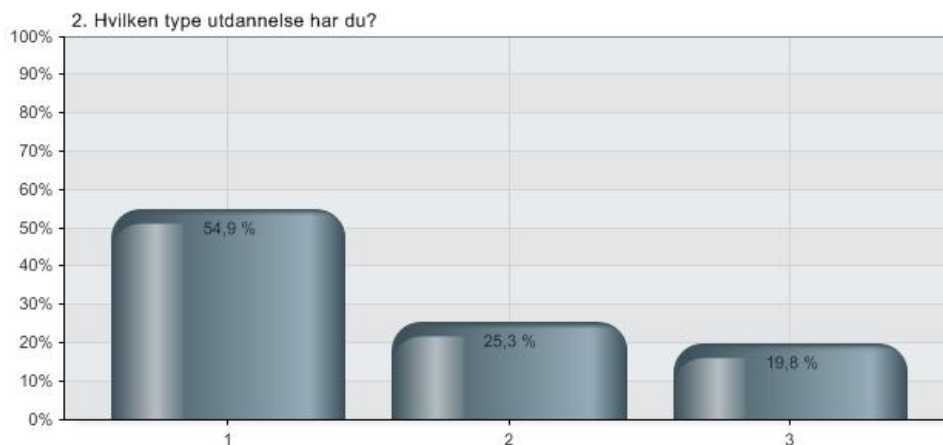
94 respondenter (14 unike)

1. Hvilken aldersgruppe tilhører du?



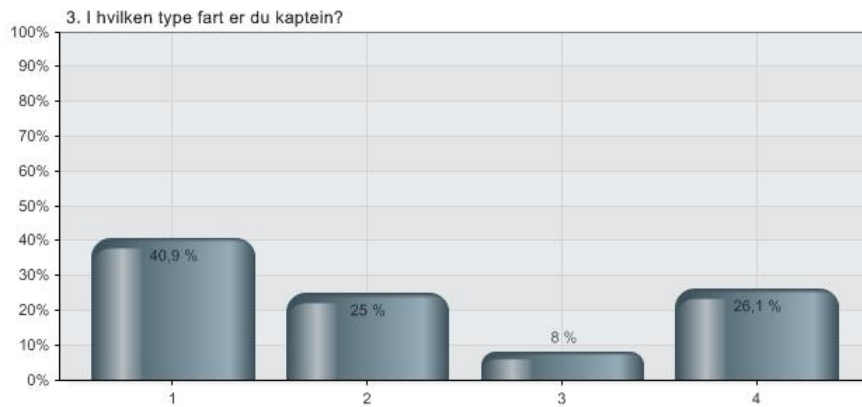
Alternativer	Prosent	Verdi
1 25-40 år	14,0 %	13
2 41-55 år	65,6 %	61
3 56-pensjonist	20,4 %	19
Total		93

2. Hvilken type utdanning har du?



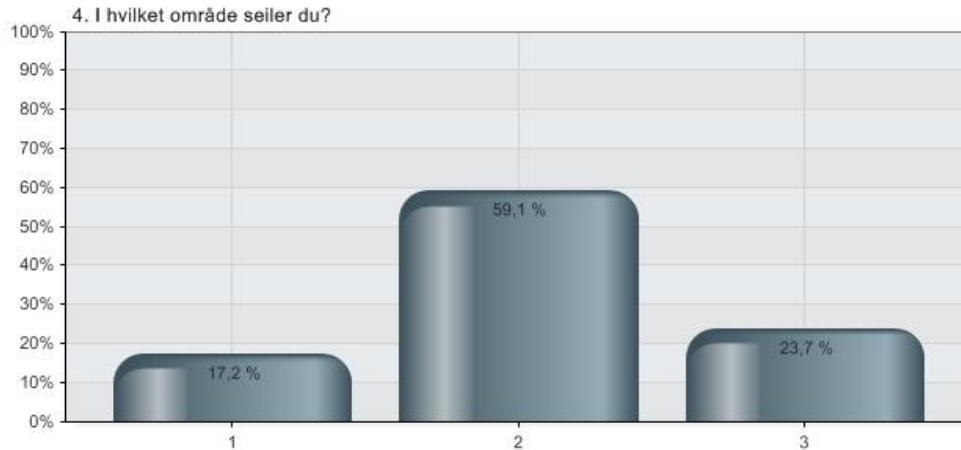
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Fagskole	54,9 %	50
2 Høgskole	25,3 %	23
3 Annet, spesifiser her	19,8 %	18
Total		91

3. I hvilken type fart er du kaptein?



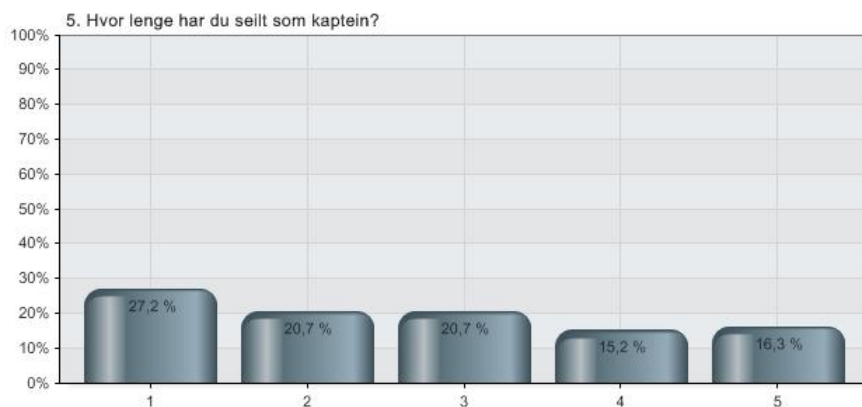
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Offshore (supply, ankerhandling, seismikk o.l)	40,9 %	36
2 Frakt (tank, bulk)	25,0 %	22
3 Passasjerbefordring	8,0 %	7
4 Annet, spesifiser her	26,1 %	23
Total		88

4. I hvilket område seiler du?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Innenriks	17,2 %	16
2 Utenriks	59,1 %	55
3 Begge	23,7 %	22
Total		93

5. Hvor lenge har du seilt som kaptein?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 0-5 år	27,2 %	25
2 6-10 år	20,7 %	19
3 11-15 år	20,7 %	19
4 16-20 år	15,2 %	14
5 Lenger	16,3 %	15
Total		92

6. Dersom vi går ut i fra at din arbeidsdag består av 12 arbeidstimer, hvor mange timer bruker du på å fylle ut papirer, dokumentasjon og andre administrative oppgaver?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 0-1 time	10,2 %	9
2 1-3 timer	38,6 %	34
3 4-6 timer	25,0 %	22
4 Mer	26,1 %	23
Total		88

7. Dersom vi går ut i fra at din arbeidsdag består av 12 arbeidstimer, hvor mange timer bruker du på å delta i navigasjonen av skipet og andre papirløse oppgaver?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 0-1 time	13,0 %	12
2 1-3 timer	39,1 %	36
3 4-6 timer	20,7 %	19
4 Mer	27,2 %	25
Total		92

8. Hvilke rent administrative oppgaver har du? (skriv stikkord)

rett. av kart.viletidlister.oppføling av m.prog.inn og ut post.

Vere sjef

retting kart, post arkivering, rettelser permer o.s.v

Sertifikat, klassing,

Vaktgående

Drift av skip, Mannskapets velferd og sikkerhet

Rapportering (til rederi, Charter, olje selskaper får den pågående reise, Agenter, havne mundigheter osv), Oppdatering av manualer, Møter med Eng/deck. dep., Sett meg inn i nye krav fra PSC, DNV, Oil majors, Vetting follow up, inspeksjoner ombord,

Adm kap alt av papirsystem

ISPS-ISM-Toll/innklarering-korspondanes Rederi/agenter

Ivareta rederiets interesser samt imøtekomme 2. party ombord og sikkerhet, personal politikk, sertifikater, styre info inn og ut fra skipet.

Drifte skipet,toll papirer, skipsdokumenter, lastepapirer, føre regnskap for skipets drift samt lønn, osv.

Client/kunde oppfølging, HMS, Mannskap, Økonomi, Klasse krav

Regnskap, reiseadm, klasse og sertifikater, Qa, HMS, charter krav, ect.

Safety / security, arbeidsfordeling, koordinering til rederi, regnskap

Mye møter med charter og client (safety møter etc)

Personell, koordinering, regnskap

accounting,crew change,pre-arrival documents,møter etc.

Budsjett, regnskap, bestillinger, kontakt med agent og leverandører, oppfølging av QA arbeid, rapporter, logger, referater, sjekklister, permitter, arkiv.

Alt - minus teknisk det er Chief Engineer.

ank,ism,isps

Generell kommunikasjon med rederi / QA / Mannskap

Alle

crew management, client contact, accounting, budget, ISM, ISPS, auditmanagement etc

mannskapskifte, kommunikasjon til charterer, kommunikasjon med innkjøper og inspektør, regnskap, oppfølging av prosedyreverk ombord

Personell, mannskapsskifte, regnskap, QA, forberedelser til inspeksjoner. svare på mail hele dagen, haugevis med rapporter.

Daglige møter,kontakt med rederi, problem løsning, kunde kontakt, klasse oppfølging, økonomisk oppfølging, teknisk oppfølging

reisen, lasten, vedlikehold, arbeids tiden, regneskap, hyre oppgjør, rapporter

Safety, healt and environment protection, management system

All kommunikasjon opp i mot klienter.

Vedlikehold,økonomi,sikkerhet,mannskap, følge opp krav fra myndigheter og klasseselskap

Møter,vedlikeholdsprogram,sertifikater,bestillinger,QA system o.s.v.

lede-tilrettelegge-følge opp mannskap og prosedyrer

overordnet vedlikehold, sertifikater, kompetanse, trivsel, lover regelverk blir fulgt. kontakt med charter rederi myndigheter.

Svare på mailer, sjekke at vi tilfredstiller regelverk.

Daglige møter

Rapportskrivning, tollpapirer, all system oppfølging til rederiets land organisasjon

Myndighetskontakt/DNV/HSE/Arb.ledelse/Befrakterkontakt

bare en navigatør omb.

Ha skipets sertifikat oppdaterte,Kontakte mottager/levrandør av last, Bilett bestilling til Mannskapskifte,Kontakt med rederi,Hyre regnskap budget,Safety HMS Sjekklister,

organisere mannskapsbytter, oppgjør for utelansk og norsk mannskap(Variabler)Sender lister og oppdatere agenter og loser.

HMS, budsjett kontroll, regnskap

Daglig drift, klareringer, regnskap, div korrespondanse, rapporter og sjit i hytt og gevær.....

besvare/skrive mailer - planlegge klasseselskap/sjøfartsdir./certificater etc

Havneanløp, lasting/lossing

Regnskap, budsjett, samkjøring, sertifikat, kommunikasjon

ISM-koden, div rapporter, Qa implementering, spørsmål angende vettinger

Regnskap, budsjett, tekn rapporter, vedlikehold, sertifikater

personellkonflikter, rutevalg, faglig støtte DP

Docmap,korr.,tm,manualer,møter,

QA , Div Oppdateringer , Regnskap , Risiko vurderinger,

Kontakt med rederi, chartrer,havner, myndigheter.

PMS ISM ISPS

Rapportering, oppdatere agenter/rederi, losbestillinger, ISPS, Bestillinger, Service på utstyr, reiser for mannskap, oppdatering av sertifikater, besvare utallige spørsmål fra rederiet, forbrede og delta på inpeksjoner fra ulike kjemikalie/oljeselskap+++

drift av skipet, klasse oppfølging, mannskasaker, budsjett, revisjoner o.s.v.

Tollpapirer, kommunikasjon rederi/befrakter, oppfølging leverandører av tjenester og varer, sertifikater/kurs mannskap,

Utrolig mye e-mail. Fra hovedkontoret, agenter charter osv.

Forberede papirer for havneanløp, mannskapsskifte, proviantering, stores, servicer, kommunikasjon med eier, charter og agent, oppfølging av QA system opp mot offiserer og mannskap, inspeksjoner og sjekklister, etc.....

Budsjetter, havnelister, all kommunikasjon til/fra skip, alle regnskaper, bestilling av reiser, proviant, etc etc

Oppfølging av mannskap/Chartrer.-Sikker drift av skipet

sikkerhet. vedlikehold, prosedyrer, tollere, immigrasjonsmyndigheter osv.

Daglige møter med clienter operatør, regnskaper, budsjettarbeider, personalsamtaler, osv,osv

Masse e-mail (sekretær jobb), bestillinger, møtereferater

Administrasjon, sikkerhet, regnskap,øvelser, planlegging

E-post,adm. safety-møter, ukentlige vedlikeholds planneggings-møter og contingency driller, inspeksjoner, etc.

Regnskap, hyre, kommunikasjon med kontoret, etc

olika listor, rapporter,froms etc.

Mannskap

Hovedansvaret for alt, enkelt og greit. Varierer med folket du har med deg.

Møter, driller, rapotering, bestillinger, verkstedlister, regnskap, ledelse.

Kontroll av bro, seilings planer, Innklareringer, Klargjøring av dokumenter

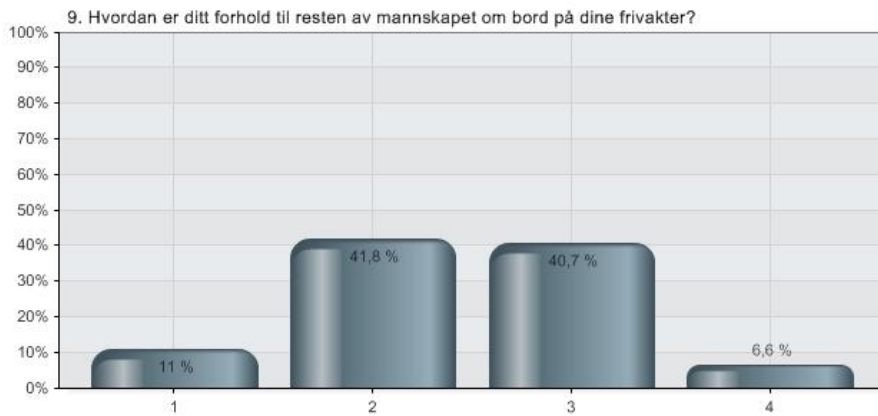
kommunikasjon, av/pa moenstring, reiser, biletter

Oppfølging HSE, personell, dokumentasjon QA++

follow up at company forms and manuals

regnskap,budsjettering,HSEQ,sjekking av navigatørenes arbeide som går på kartrettelser,sikkerhet etc,oppdatering av manualer etc

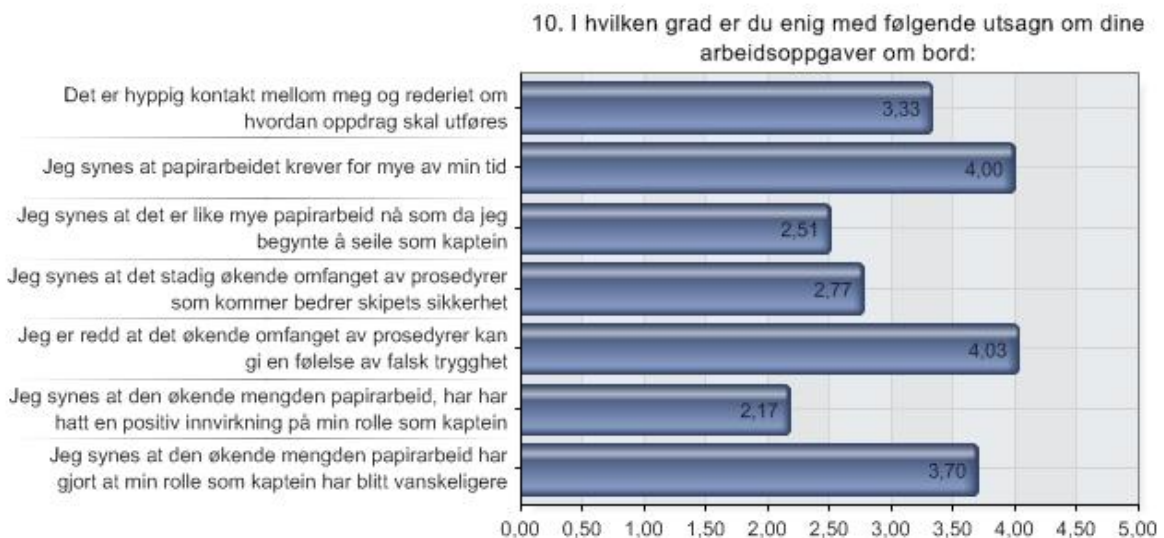
9. Hvordan er ditt forhold til resten av mannskapet om bord på dine frivakter?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Jeg prøver å holde en viss avstand til resten av mannskapet	11,0 %	10
2 Jeg tilbringer mye tid sammen med mannskapet	41,8 %	38
3 Jeg tilbringer mye tid sammen med resten av mannskapet, men opprettholder likevel en viss distanse	40,7 %	37
4 Jeg snakker ikke mye med det øvrige mannskapet på grunn av ulik nasjonalitet	6,6 %	6
Total		91

10. I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord:

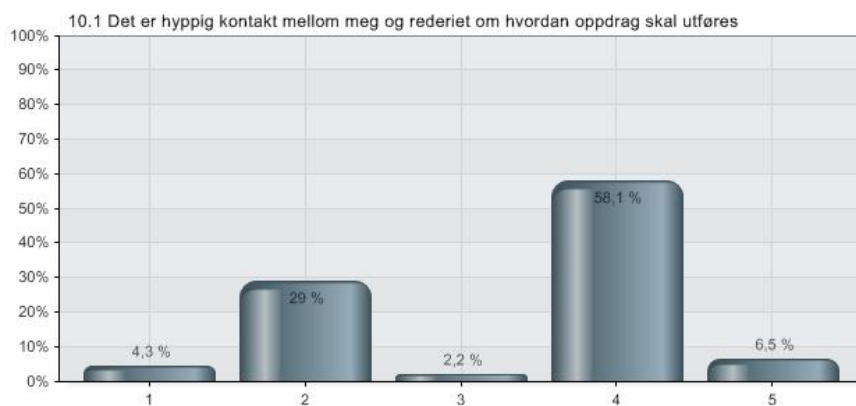
Ta stilling til de ulike utsagn og gi oss din personlige vurdering.



Alternativer	N
1 Det er hyppig kontakt mellom meg og rederiet om hvordan oppdrag skal utføres	93

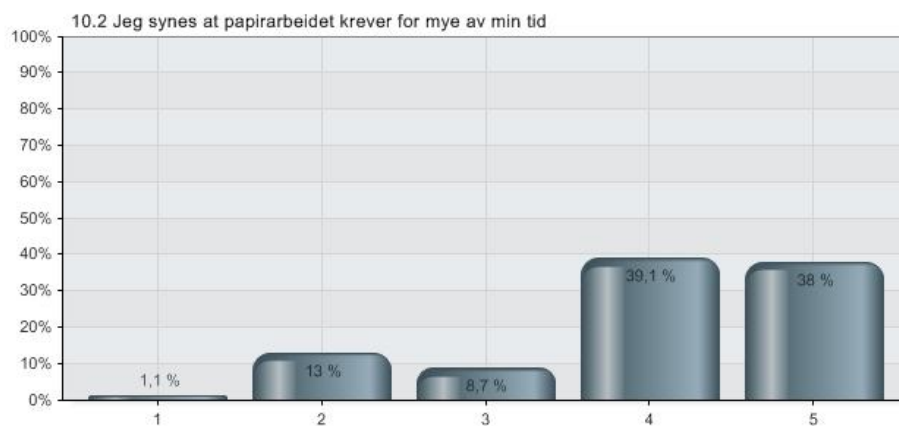
2	Jeg synes at papirarbeidet krever for mye av min tid	92
3	Jeg synes at det er like mye papirarbeid nå som da jeg begynte å seile som kaptein	91
4	Jeg synes at det stadig økende omfanget av prosedyrer som kommer bedrer skipets sikkerhet	93
5	Jeg er redd at det økende omfanget av prosedyrer kan gi en følelse av falsk trygghet	93
6	Jeg synes at den økende mengden papirarbeid, har hatt en positiv innvirkning på min rolle som kaptein	92
7	Jeg synes at den økende mengden papirarbeid har gjort at min rolle som kaptein har blitt vanskeligere	92

10.1 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord: - Det er hyppig kontakt mellom meg og rederiet om hvordan oppdrag skal utføres



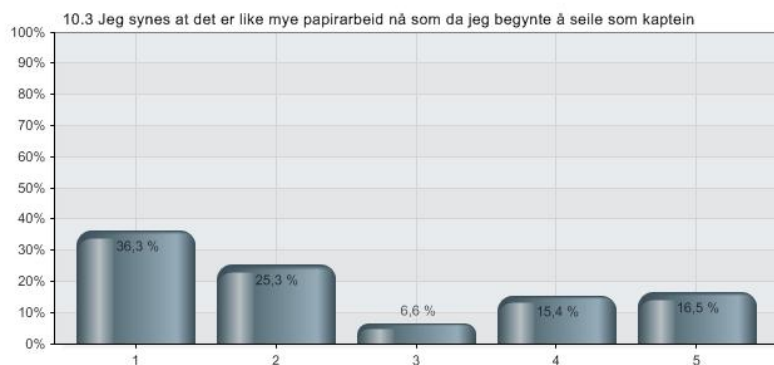
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	4,3 %	4
2 Uenig	29,0 %	27
3 Vet ikke	2,2 %	2
4 Enig	58,1 %	54
5 Helt enig	6,5 %	6
Total		93

10.2 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord: - Jeg synes at papirarbeidet krever for mye av min tid



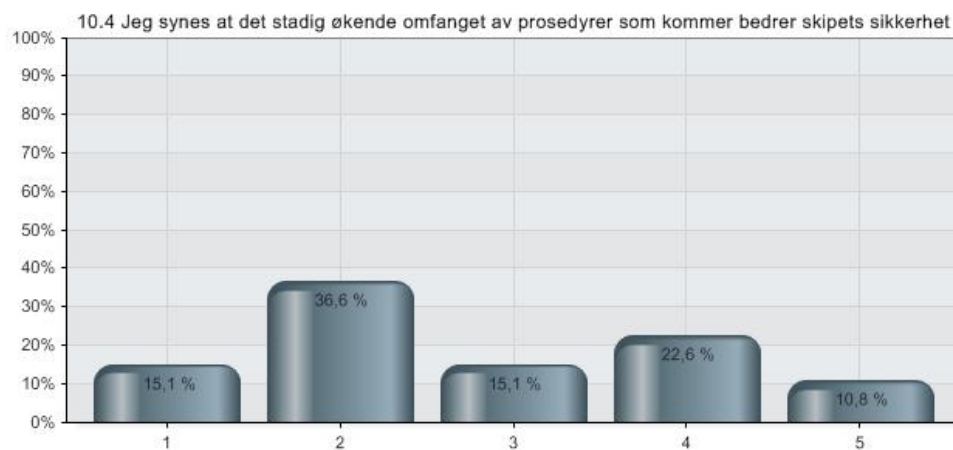
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	1,1 %	1
2 Uenig	13,0 %	12
3 Vet ikke	8,7 %	8
4 Enig	39,1 %	36
5 Helt enig	38,0 %	35
Total		92

10.3 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord: - Jeg synes at det er like mye papirarbeid nå som da jeg begynte å seile som kaptein



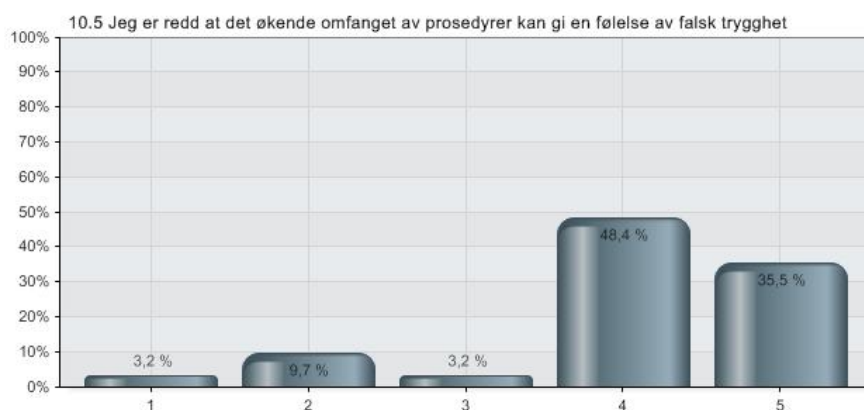
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	36,3 %	33
2 Uenig	25,3 %	23
3 Vet ikke	6,6 %	6
4 Enig	15,4 %	14
5 Helt enig	16,5 %	15
Total		91

10.4 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord: - Jeg synes at det stadig økende omfanget av prosedyrer som kommer bedrer skipets sikkerhet



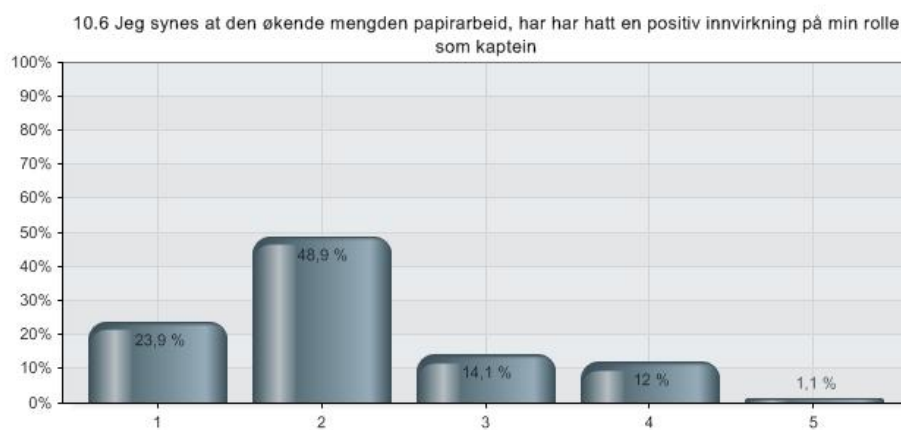
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	15,1 %	14
2 Uenig	36,6 %	34
3 Vet ikke	15,1 %	14
4 Enig	22,6 %	21
5 Helt enig	10,8 %	10
Total		93

10.5 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord: - Jeg er redd at det økende omfanget av prosedyrer kan gi en følelse av falsk trygghet



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	3,2 %	3
2 Uenig	9,7 %	9
3 Vet ikke	3,2 %	3
4 Enig	48,4 %	45
5 Helt enig	35,5 %	33
Total		93

10.6 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord: - Jeg synes at den økende mengden papirarbeid, har hatt en positiv innvirkning på min rolle som kaptein



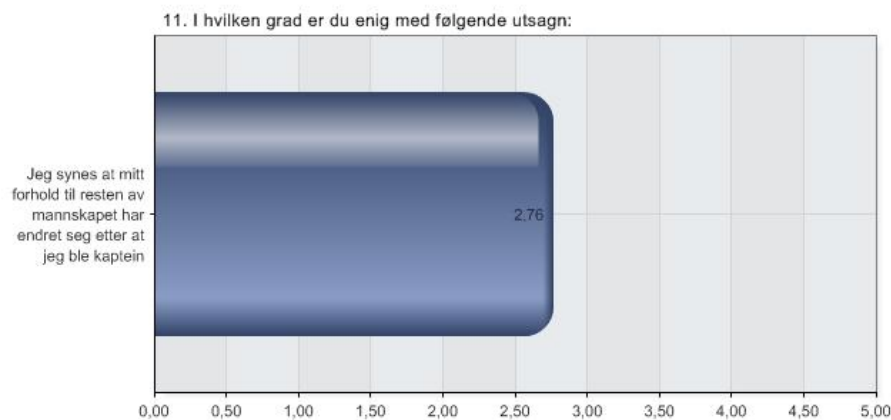
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	23,9 %	22
2 Uenig	48,9 %	45
3 Vet ikke	14,1 %	13
4 Enig	12,0 %	11
5 Helt enig	1,1 %	1
Total		92

10.7 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn om dine arbeidsoppgaver om bord: - Jeg synes at den økende mengden papirarbeid har gjort at min rolle som kaptein har blitt vanskeligere



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	1,1 %	1
2 Uenig	17,4 %	16
3 Vet ikke	14,1 %	13
4 Enig	45,7 %	42
5 Helt enig	21,7 %	20
Total		92

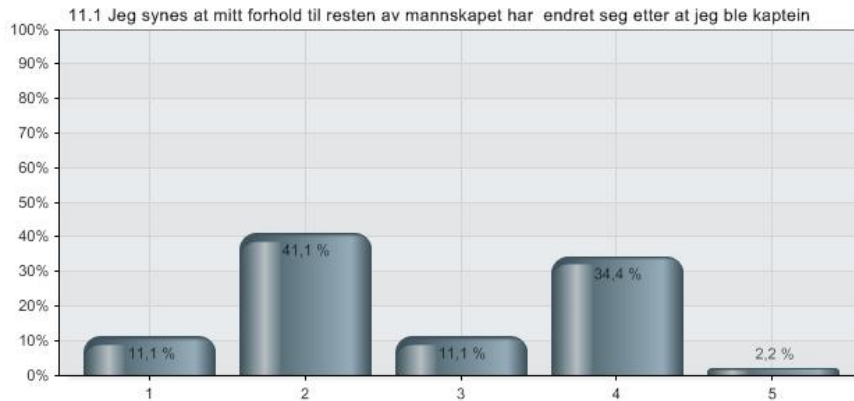
11. I hvilken grad er du enig med følgende utsagn:



Alternativer	N
1 Jeg synes at mitt forhold til resten av mannskapet har endret seg etter at jeg ble kaptein	90

11.1 I hvilken grad er du enig med følgende utsagn:

- Jeg synes at mitt forhold til resten av mannskapet har endret seg etter at jeg ble kaptein



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt uenig	11,1 %	10
2 Uenig	41,1 %	37
3 Vet ikke	11,1 %	10
4 Enig	34,4 %	31
5 Helt enig	2,2 %	2
Total		90

12. Er det noen oppgaver du ønsker du hadde mer tid til?

vedlikehold

sikkerhetsøvelser

prate med mannskapet og papirarbeid

Samvær med kona.

hvert med på ting som kontoret bestemmer over hodet vårt

Ja

Inspeksjoner og deltakelse.

Skulle nok brukt mere tid på Broen

Nei

Det administrative. p.g.a jeg går 6-6 vakt, og det administrative må gjøres mest på frivakt

Generelt alt, blir påtvunget for mye arbeidsoppgaver, er ikke nok folk til å få gjort alt. ISM en er en hvile pute for rederiet, for at de skal ha ryggen fri

Motivasjon av mannskap

Oppfølging av yngre styrmenn

Nei

Følge opp navigering

Får tid til det meste

Ingen oppgaver som eg kjem på.

Mere tid på bro og dekk.

Navigasjon, støttefunksjon til dekk og maskin for ulike operasjoner, oppfølging av mannskap og opplæring.

Vet ikke.

navigasjon

Oppfølging av styrmenn / Stor utskiftning

nei

Sjømannen som menneske.

training of the crew

I grunnen ikke, administrerer min egen arbeidsdag

Følge med på det som virkelig skjer ombord. Ikke bare sitte foran PC.

Konsentrert seg mer om navigasjonen i VTS områder

Inspeksjoner av skipet

Trening, Fysisk aktivitet.

nei har det meget bra

Mer drifts praktisk arbeid.

piker-vin-og sang

sette meg inn i regelverk. (man svelger bare unna oppgavene som kommer, men klarer ikke å følge opp lov /regeltekstene. da disse er vanskelig å forstå)

Mer tid til å bruke min erfaring på broen

Nei

Navigasjon - og det å være mer inkluderende!

Ja å følge opp sikkerhetssystemer vedlikeholdssystemer slik at en unngår å spill for galleriet

Mindre papirarbeid - mer praktisk arb./vedlikehold etc

nei

nei

Administrative oppgaver.

mer tid til å gå gjennom prosedyrer som er i systemet.

Det sosiale kanskje.....

med 2 eller 3 stm er det nok av tid bare en delegerer riktig.

Muligheten til å seile mere

Nei

nei

oppfølging og opplæring av 1.styrmenn

Planlegging

nei

Ettersyn,insp.

Kapteins oppgavene, i stede for opplæring

nei

lese en bok (skønliteratur)

inspisere fartøyets og dets utstyr selv.

Administrative oppgaver må stortsett gjøres på fritid

Tid til å sette seg inn i prosedyrer, lover og regelverk

Nei

Mer tid til inspeksjoner på skipet, men det handler også mye om å planlegge bruken av tid.

Alle, det er ikke nok tid...

Mere tid til den daglige driften av skipet så som navigering, vedlikehold og lastebehandling

Til å være sjømann / navigatør

Navigasjon/planlegging

Nei

Å være mer deltagende i de daglige rutiner på bro.

Vet ikke. Tar meg tid til det som må gjøres, og utsetter heller andre oppgaver.

Daglig seilas

Generelt mere tid til aktiviteter utenfor kontoret !

Oppgaver som løper med havneopphold.

øvingar/drills

Inspections,

I grunn ikke

Vet ikke

Spørreundersøkelser.

Kan fördela min tid ganske bra och kan styra dagen därefter

ønsker å ha mere tid til å gjøre ting skikkelig i h.h.t. manualer etc

13. Føler du at noen prøver å påvirke avgjørelser som du skal ta som kaptein? I så fall fra hvem og i hvilke tilfeller?

rederiet

nei

nei ikke dersom eg ikke ønsker det selv

Nei

nei

Nei

nei

Nei men alle mine nærmeste medarbeidere er oppfordret til å komme med innspill for at jeg kan ta de beste avgjørelser.

Eget mannskap

Rederi

I og med at det er både klienter fra oljeselskaper og seismikselskaper ombord hvor alle har interesser som kanskje kommer i konflikt med hva som direkte er forsvarlig og i det hele tatt, så kan det skje at en føler at enkelte har meninger om enkelte ting, men dette er aldri et problem. Når det gjelder sikkerhet for skip, folk og i det hele tatt som har med fremdriften å gjøre, så er det jeg som tar de avgjørelsene, og slik må det være for å holde en viss struktur.

Nei

Client/kunde,

Charter og rederi

Nei

Nei

Nei

Nei, ingen som påvirker avgjørelser som eg tar.

nei

Rederi= Personal og teknisk inspektør.

Nei.

nei

Nei

nei

Ref. procedyrer, sjekklister etc.

Yes. all that involves possible down time/loss for company. But this is as it should be, to be questioned makes me consider more options. This comes from vessel owner and charterer.

Nei, rollefordelingen er klar

Som kaptein har du desverre nesten ingen ting du skulle sagt lengre. Du blir totalt styrt av Oljeselskap og rederi. Det er en meget farlig utvikling som ikke ser ut til å stoppe. Vi sitter med kompetansen.

VTS sentraler i VTS områder

Nei

Nei

Client rep prøver å ta avgjørelser. Altså de som leier båten.

nei mine avgjørelser blir etterfulgt og respektert av rederi, men ofte tatt i samarbeid med rederi

Charter i driftsteknisk.

alle økonomiske

feks plattformledelse som vil ha skipet langs siden i dårlig vær.

nei

Klient, ikke noe stort problem

Rederiet generelt, men inspektør, QA ansvarlige og Crew manager utmerker seg spesielt her!

Av og til. De som booker lasten (chartrer) mottaker og avskiper. Det kan være værmessig forhold, arbeidstid for dekkspersonell, oppstarts tidspunkt (ikke nattarbeide) selv om kontrakter sier "laste/losse ved ankomst.

Nei

ingen

nei

Nei

Ja, av og til.

Charter

nei, ev fra rederi

nei

Nei

Ikke direkte, litt mere demokrati nå enn før så man får innsp.

nei

nei

nei

Tekn avd ved drifts problemer, underordnet mannskap

Nei

nei

Generelt ikke.

rederi prøver, men når du sier dei får ta ansvare trekker dei seg.

rederi , befrakter , lasteier.

kundene & i visse tilfeller rederi.

nei

ja, inspeksjonen

når noe skal bestilles.

Både reder og befrakter ønsker og påvirke kapeinens avgjørelser i mange tilfeller.

Nei

Ingen. Men jeg har en inkluderende lederstil og bruker mine senior offiserer til å rådføre meg med. Det samme med hovedkontoret hvis jeg er usikker.

Nei

Skipets inspektør på rederi kontroet

Rederi / mundigheter etc. Alle vil ha noe å si så lenge alt går bra. Mens den dagen noe går galt står man allene. Da er det med ett kapteinens ansvar alt.

Enkelte chartreere prøver av og til å påvirke dine avgjørelser

Nei

Clientrepresentanter, charterer sine representanter

Mest de andre offiserene ombord. Særlig da maskinsjef og overstyrmann. Men det behøver ikke å være negativt.

Nei

Nei

Jeg er åpen for innspill. Når du slutter å lytte til andre, kan du legge inn årene!

nej

Ingen som føles problematisk

Skal man få et skip til å drifte effektivt må man samarbeide på tvers av dep'ene, og ha en åpen dialog. Arbeide seg frem til løsninger. Ansvar er mitt når dagen er slutt.

USCG og EPA. Vanskeliggjør all operasjon i US waters. En lang historie....

Det hender, i så fall chiefen

Nei, Vi diskuterer situasjoner, men avgjørelsen er alltid kapteinens

av og til, valg av reiserute,

Kan bli litt mye fokus på kostnader fra rederiet

Nej

Noen ganger fra charterer når det gjelder spørsmål om hvor mange taubåter som skal brukes ved ankomst avgang etc

nei

14. Synes du at det er motstridene forventninger til din rolle som kaptein? I få fall hvilke?

nei

nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

Det er stor skilnad på forventninger fra kunde til det mannsket har.

Sikkerhet og effektivitet

Nei

Nei

Nei

Nei. Alle parter har dei same forventningar til mi rolle som kaptein.

nei

Sikker drift og operasjon opp i mot krav til effektivitet og økonomi.

Nei.

nei

Nei

nei

no

Nei, rollefordelingen er klar.

Ja. Vi blir pålagt mer og mer papirarbeid. men det blir ikke tilrettelagt for at vi skal ha tid og kunnskap til å utføre det. Vi skal og være IT eksperter.

Hviletids bestemmelsene og STCW kravene til spesielt endel offiserer.

Nei

Nei

Mannskapet ønsker at jeg skal tale deres sak hva angår lønn hviletid og fri. Rederiet ønsker at jeg skal tale deres sak, noe de fleste kapteiner gjør.

nei

Nei

glad i papir-begynte som kaptein pga ønske om praktiske utfordringer

ikke så motstridende, men det er store forventninger til kapteinen

man gir mer og mer arbeid, men skal likevel alltid være uthvilt.

Nei

Forventningene fra rederiet om å holde et gammelt skip i drift uten avbrekk og samtidig følge lovpålagte regler.

Av og til. Tidsbruk, seriøsitet samtidig som det forventes stor grad av useriøsitet ved ankomst til ubemannede kaier. (Ordne deg selv, stor fare for ulykker ved hopping iland fra en båt som er i bevegelse)

Nei

nei

ingen

Nei

Nei

nei

Nei

Rederiets mann men mannskapet mener deres mann :-)

nei

nei

nei

Manskap og rederi, økonomi

nei

Det er der i alle jobber.

Noen autoriteter krever bedre sikkerhet , andre mener at sikkerheten er dyr og shortcuts kan foregå dersom dette er ett billigere alternativ

Drive båt uten kostnader går ikke, men er ønskelig

nei

ja - følg alltid reglene, men ikke om det koster penger og tid.

allt skal være i topp stand, men vi skal ikke bruke (for mye) penger

Du skal tale rederiets, befrakter og mannskapets sak, svært ofte har disse fjorskjellige interesser.

Nei

Nei

Nei

Ja, kan være motstridende forventninger mellom hva rederiet ønsker og hva mannskapet ønsker

Nei, synes ikke det

Nei

Nei

Nei

Nei

nei

nej

Det forventes en "Supermann" som aldrig sover.

Nei

Nei

nei

Nei

Nej

føler av og til at vi ikke blir tatt på alvor når vi prøver og forklare vår arbeidsbelastning, det forventes at kapteinen skal drive hele butikken alene.

15. Hva setter du mest pris på i jobben din som kaptein?

tilbake meldinger etter en vellykket tur.ros fra rederiet

Utføre ein jobbb

frihet til å ta avgjørelser

Seile på bøljan blå.

at pax er fornøyde.mannskap og rederiet

Lønn

Betalingen

Har vært til sjøs siden jeg var 16 og jeg har likt alle stillingene fra Dekksgutt og opp til Kaptein så jeg liker å være Kaptein

Lange fri perioder og ha det kjekt på jobb

Har mulighet til å påvirke min arbeidssituasjon

Man blir en menneskekjenner og jeg synes det er spennende å komme seg gjennom å mestre ulike personal saker og få erfaring på å møte problemer ifra forskjellige vinkler.

At en er suveren, ingen over deg

Tilliten som reder gir meg for å drive dette skipet.

Å få navigere/manøvrere i utfordrene farvann

At have en ledende rolle i skibets drift.

Godt mannskap

Kontakten med medarbeidere, det være seg ombord som på land

Eg sitt pris på dei forskjellige utfordringer jobben og fartsområde gjev. Ikkje ein dag som er lik.

det å ha litt flexitid mellom travle dager.

Kontakten med mannskapet og de ansatte på kontoret. Mindre med personer som kan fortelle hva en skal gjøre og tenke.

Utfordringen.

Vaktene og å ha kontroll

Trivsel ombord / at oppgaver/oppdrag blir fullført tilfredstillende

ansvar/lønn

Menneskene ombord - alltid.

fritiden

Ansvar

Setter pris på den jobben som i utgangspunktet er en kapteins oppgave. Å føre båten fra A til B på en forsvarelig måte og holde en god dialog med de respektive avdelinger, kontor, samarbeidspartnere og personell ombord.

Å jobbe med mennesker og administrere

Den selvstendighet som finnes.

sjølivet

Fritiden

Ansaret.

muligheten til å øke trivsel på arbeidsplassen, utfordringene som ligger i jobben.

Å få være med på utviklingen samt utfordringen med å drive trygt og godt.

praktiske utfordringer og erfarings overføring

når man gjør tiltak og ser positivt resultat av det man har besluttet.

kunne drive og lede et mannskap for å best mulig få en bra båt

Opplæring av underordnede

Lønna!

Stor grag av frihetsfølelse, selv om denne ikke er reell. Ved endt reise å ha følelse av å ha gjort en god job. Seiling i godt vær. Stor variasjon i destinasjoner utenfor og i Norge

Arbeidet med flinke NORSKE mannskaper

tilbakemeldinger

At skipet til en ver tid er i god stand.

At vi har mye fritid. like mye hjemme som ombord

Flotte kollegaer

prøver å styre dagene mine "litt" selv

muligheten til å ta selvstendige avgjørelser, og friheten til å kunne ta disse.

Ansaret og samholdet om bord

Ta avgjørelser

godt forhold til mannskap og rederi

lønnen

Tar avgjørelsen selv, trenger ikke å spørre om det er greit

Lønn, fritid og gode kollegaer

At jeg er pådriver for god stemning

Min fritid.

Friheten , tilrettelegging , opplæring

Litt frihet, lønn & at man er den første som får sparken når noe går til helvete

Jobben generelt

Hyre, firhed, leder, manøvrering, sejlads på de norske fjorde

muligheten til å påvirke mannskapet, forhåpentligvis i positiv retning.

Lønna

Å få drive skipet på en god måte etter egne prinsipper og idéer

Mere ansvar og større påvirkningskraft på miljø og standard ombord.

Jeg liker å lede. Å bygge et lederskap som inkluderer alle offiserer, og med det øke sikkerheten ombord.

Variasjon i arbeidsdagen

Jeg disponere arbeidstiden som jeg selv ønsker. Brukbar lønn.

Slik det er blitt i dag er der ingen ting igjen til å sette pris på i denne jobben.

Store utfordringer, muligheter til utvikling. Godt miljø og seriøst rederi å jobbe for

Å ha Ansvaret

Lærerikt i flere forbindelser feks. personalansvar og håndtering, økonomi, administrasjon, prosjektarbeider ved nybygg m.m.

Egentlig lønna.

Omgås mange kjekke folk, har en del fritid til egen disposisjon

Den daglige drift av et skip, seilas og havneanløp. Opplæring av yngre sjøfolk.

At jeg har jobb.

stød fra Rederiet

Være leder for en flott gjeng.

At man har oppnådd det må man hadde satt seg, ellers er det snakk om å kunne samarbeide med folk, og da kan det jo være bra å ha litt erfaring.

Friperioden hjemme !!!!! og hyra...

Det å føre båt, navigere

Tiden på broen under manøver til og fra kai

Interessant å prøve å drive et skip best mulig.

ansvaret

Fritid, lønn

16. Har du noe du vil tilføye

Nei

mer alternativer på type fart og utdanning

Kontoret spør ikke oss hva vi synes om ting ombord.

Nei

Hadde jeg vært Kaptein på en Kyst båt hadde det ikke vært mulig å gjøre alt det papir arbeidet som gjøres på en Bøyelaster, håper virkelig de på kysten har under halvparten og vel så det, er så heldig her å ha fire(4) Styrmenner og det har de ikke på kysten. Har erfaring fra ferge og Hurtigbåt så jeg vet litt om hva det også er.

Ha en god dag

nei

Med den politikk som Norge fører, ta en annen utdanning.

Nei

Eg trives godt med arbeidsoppgåver og jobben min. Føler det at eg har alltid oppbakking fra rederikontor.

En Kaptein har et meget stort ansvar for ulike ting ombord f.eks.sikkerhet å det å få alle til å trives i ulike jobber ombord.

Ikke glem å følg opp en kvantitativ undersøkelse, med en kvalitativ undersøkelse/intervju. Lykke til!

Nei.

Stå på jente. Bra!

En krevende og spennende jobb som nok ikke "passer for alle".

Jeg som mange andre ser etter ny jobb grunnet altfor mye papirarbeid. Dette gjelder spesielt på bøyelastere som er nær knyttet opp mot oljeindustrien. Papirarbeidet tar så mye tid at hviletiden brytes mer eller mindre hele tiden. I tillegg skulle en ha gjort mye mer for å følge med på broen og på dekk. Men det blir det ikke tid til. Vi sitter nå med så mange rene sekretær oppgaver at nettop en sekretær hadde vært på sin plass, hvis vi i tillegg skal kunne ivareta sikkerheten på en forsvarelig måte. For 10 - 15 år siden hadde de sekretærere omboard. Da var det nesten ikke noe papirarbeid. Det som er spesielt i tankfarten er alle inspeksjonene vi har. På den båten jeg er hadde vi 12 vettinger fra oljeselskaper. I tillegg har vi de andre inspeksjonene de fleste andre båter og har. Med andre ord er det mer eller mindre en inspeksjon i hver havn vi er.

Det er forholdsvis lite papir arbeid på dette skipet grunnet alle lister er tilrettelagt på data. Safe seanet kreves stadig oppdatert på data, noe som kan være en fare for navigasjonen.

Nope

lykke til med oppgaven :)

Nei

Prosedyrer henger ikke sammen med virkligheten

Det kommer stadig nye lover, regelverk og prosedyrer i akselerende tempo. det forventes at dette skal følges opp som om det alltid har vært der. Sjøfolk skal ha øyeblikkelig kjennskap til alle emnene som omhandler drift av fartøy. de forskjellige emnene har eksperter med mange års erfaring men sjøfolk skal like godt kjennskap til alle emnene.

Nei

Hele tiden følelse av å være for kostbar for samfunnet

Ser frem til pensjonist-tilværelsen.

Vi trenger meir kontakt mellom mannskap og administrasjon

nei

Me er kun styrmann og kaptein ombord som går 6timer vakt og 6timer fri, alt pappis arbeid må gjøres på fritiden.

Skalle gjerne hatt kortere seilingsperioder om vinteren.

Folket på bro jobber kontinuerlig med sjekklister, rutiner, loggføring, rapporter osv. Får klage hvis papirarb ikke er 100%, det er klart at dette går ut over selve navigeringen!!!

Trives veldig godt i jobben min

nei

nei

nei

Lykke til

nei

Lykke til.

Har ikke valgt sjøen igjen om jeg skulle starte på nytt.

Jeg har alt for mange kasketter!

Det beste med å være sjømann er å reise hjem til familien :-)

Den økende mengde med administrative oppgaver som er blitt lagt til stillingen samt oljeselkapets kra om to naviatører på broen til en ver tid, gjør at man er navigatør i arbeidstiden og administrator på fritiden. Det sier seg selv at det på denne måten blir det svært vanskelig og rekke over alt man er pålagt og gjøre. Så er det noen som ønsker seg en jobb der man der man overhode ikke har mulig het til og innfri de forventnger som tillegger stillingen, så sats på en karriere som kaptein.

Ha en god dag

Nei

Skulle gjerne ha hatt en sekretær!

Jeg ønsker jentene til lykke med undersøkelsen.

Skal man få tid til å utføre sjømanns yrket på ett leveligt vis, må mengde med papir/ kontor arbeid reduseres.

Lykke til....

Nei

Nei

Synes HSEQ arbeidet har gått for, langt. Vi snakker ikke lenger om generell sikkerhet kanskje mer papir floksler.

Vi trenger flere opplærings-stillinger i utenriks sjøfart.

På fartøy som drives av et selskap, men som er bemannet av et annet, er det fryktelig mye papirarbeid, dobbel og trippel logg føring. Samt forvirring om hvemses prosedyrer som skal brukes hvor!!!!

nej

Å være kaptein er intet "one man show". Samarbeide er nøkkelen til det hele. Det er oss "som gjør skuta", og ikke omvendt. Ant.timer på broa varierer med hvor i verden vi befinner oss. I åpen sjø er det 2-3 timer daglig, langs kysten er man der oppe kanskje 12.15 timer, av og til mer, avhengig av de du har med deg, uerfarne eller erfarne.

Er lei av mitt yrke etter 38 år i denne industien. Meget vanskelige arbeidsforhold i US waters.

Overvåkes på alle bauger og kanter, rapportere her og der. Føler det er umulig å få gjort alt etter boken.

Nei

Alt for mye ansvar dyttes over på kapteinen men landorganisasjonene er mest opptatt av å fraskrive seg ansvar