



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

## ”Bør det gjøres strukturelle endringer innenfor nautisk utdanning i Norge?”



Bacheloroppgave utført ved  
Høgskolen Stord/Haugesund – Studie for nautikkfag

---

Av: Eirik Vormedal

Kand.nr. 6

---

*Haugesund*

*Våren 2010*

## **Sammendrag**

Denne bacheloroppgavens tittel og problemstilling er: ”Bør det gjøres strukturelle endringer innenfor nautisk utdanning i Norge?”. Tema for oppgaven har vært i fokus over lengre tid. Formålet har vært å se problemstillingen i lys av informasjon som har ligget til grunn for tidligere diskusjoner. Det har også blitt lagt vekt på informasjon som har kommet frem under intervjuer. I alt ble det gjennomført elleve intervjuer med personer med tilknytning til maritim næring og utdanning. Dette for å få kjennskap til hvilke holdninger og meninger det er omkring utdanningen og strukturen i denne.

Ut i fra resultatene konkluderes det med at det bør gjøres endringer med strukturene innefor nautisk utdanning. Det anbefales at det blir sett nærmere på hvilke løsninger som vil kunne fungere godt. Dette bør gjerne skje i form av at det utarbeides en NOU, da MARUT anbefaler at den maritime utdanningen i Norge må få en mer enhetlig struktur.

## **Forord**

Oppgaven er skrevet som en del av bachelorgradsstudiet i nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund. Oppgaven er obligatorisk, og gir 15 studiepoengs uttelling.

Arbeidet med oppgaven har foregått over en periode på fire måneder. Den er skrevet uten tilknytning til en enkelt bedrift eller organisasjon. Det har krevd mye tid og arbeid for å komme frem til den ferdige besvarelsen. Det sees på som en nyttig erfaring å ha arbeidet individuelt med et så omfattende prosjekt.

Det viste seg å være stor interesse og engasjement vedrørende tema for oppgaven. Av den grunn har det vært mulig å komme i kontakt med mange interessante personer. Jeg vil derfor benytte anledningen til å takke alle de som har bidratt ved å la seg intervju.

Jeg vil også takke Tor Inge Vormedal for hjelp og lån av teknisk utstyr.

Til slutt vil jeg takke Sverre O. Fagerland, som har vært veileder for prosjektet.

Haugesund, 30. april 2010

-----  
Eirik Vormedal

## Innholdsfortegnelse

<b>1.0 INNLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1 BAKGRUNN.....	6
1.2 PROBLEMSTILLING .....	6
1.3 FORMÅLET MED OPPGAVEN.....	7
1.4 GENERELL INNFORING I TEMAET .....	7
<b>TEORETISK DEL</b> .....	<b>10</b>
<b>2.0 HISTORIE OG UTVIKLING</b> .....	<b>10</b>
2.1 SJØFARTSNASJONEN NORGE .....	10
2.2 MARITIM UTDANNING HISTORISK SETT.....	11
<b>3.0 LITTERATUR</b> .....	<b>13</b>
3.1 EKSISTERENDE LITTERATUR, RAPPORTER OG FORSKNING.....	13
3.1.1 "Utredning om maritim utdanning".....	13
3.1.2 "En utdanning du kommer langt med" .....	14
3.1.3 "Maritim profesjonsutdanning" .....	15
3.2 KVALITET PÅ VALGT LITTERATUR.....	16
3.2.1 Oppdragsgivere .....	17
3.2.2 Tidsrammer .....	17
3.2.3 Mandat.....	17
3.2.4 Arbeidsgrupper.....	18
3.3 DELKONKLUSJON .....	19
<b>EMPIRISK DEL</b> .....	<b>20</b>
<b>4.0 METODE</b> .....	<b>20</b>
4.1 METODIKK .....	20
4.1.1 Begrunnelse for metodevalg.....	20
4.1.2 Begrensing i metoden.....	21
4.1.3 Validitets- og reliabilitetsproblemer.....	22
4.2 RAMMER FOR ARBEIDET .....	23
4.3 DELKONKLUSJON .....	23
<b>5.0 DATAINNSAMLING</b> .....	<b>24</b>
5.1 UTVALG OG REPRESENTATIVITET .....	24
5.2 INTERVJUET .....	25
5.2.1 Intervjuets oppdeling.....	25
5.2.2 Bakgrunnsinformasjon .....	25
5.2.3 Dagens maritime profesjonsutdanning.....	25
5.2.4 Praksis.....	26
5.2.5 Ny struktur i maritim utdanning.....	26
5.2.6 "Stø kurs" og MARUTs rapport.....	26
5.3 PRESENTASJON AV INTERVJUENE .....	26
5.4 Y-VEIEN NAUTIKK I ÅLESUND .....	28
5.4.1 Svakheter og feilkilder .....	29
5.4.2 Presentasjon av resultater y-veien.....	29
5.4.3 Sammenlikning av studenter fra fagskolen og HSH.....	30
5.5 DELKONKLUSJON .....	31
<b>6.0 DRØFTING</b> .....	<b>32</b>
6.1 VURDERINGSKRITERIER .....	32
6.2 DRØFTING .....	32

6.3 KRITIKK AV UNDERSØKELSEN .....	36
<b>7.0 KONKLUSJON .....</b>	<b>37</b>
<b>VEDLEGG .....</b>	<b>41</b>
VEDLEGG 1 .....	42
<i>Intervjuguide</i> .....	42
VEDLEGG 2 .....	45
<i>Intervjuinformasjon</i> .....	45
VEDLEGG 3 .....	46
<i>Intervju med kaptein på et avansert offshorefartøy</i> .....	46
VEDLEGG 4 .....	47
<i>Rederi nr. 1</i> .....	47
VEDLEGG 5 .....	49
<i>Rederi nr. 2</i> .....	49
VEDLEGG 6 .....	52
<i>Intervju med høgskolelærer nr.1</i> .....	52
VEDLEGG 7 .....	54
<i>Intervju med høgskolelærer nr. 2</i> .....	54
VEDLEGG 8 .....	55
<i>Intervju med Leiv Kåre Johannessen, studieleder på nautisk linje på Høgskolen Stord/Haugesund</i> .....	55
VEDLEGG 9 .....	59
<i>Intervju med Øyvind Bårdsen, daglig leder for Maritimt opplæringskontor Sør-vest</i> .....	59
VEDLEGG 10 .....	63
<i>Intervju med Sverre Meling jr., daglig leder i Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordaland, og sekretær i Haugesund Rederiforening</i> .....	63
VEDLEGG 11 .....	64
<i>Intervju med kaptein Hans Sande, direktør Norsk Sjøoffisersforbund</i> .....	64
VEDLEGG 12 .....	69
<i>Intervju med Jack-Arild Andersen, Sjøfartsdirektoratet</i> .....	69
VEDLEGG 13 .....	70
<i>Intervju med Arve Kambe</i> .....	70
VEDLEGG 14 .....	72
<i>Mandater</i> .....	72
VEDLEGG 15 .....	74
<i>Ordliste</i> .....	74
VEDLEGG 16 .....	75
<i>Oppbygging av studiet ved Universitet i Tromsø</i> .....	75
VEDLEGG 17 .....	76
<i>Oversikt studieoppbygging Høgskole i Vestfold</i> .....	76
VEDLEGG 18 .....	78
<i>Oversikt "Bachelor i nautikk" Høgskolen i Ålesund</i> .....	78
<i>Oversikt "Bachelor i nautikk Y-veien" Høgskolen i Ålesund</i> .....	79
VEDLEGG 19 .....	80
<i>Studiets oppbygging Høgskolen Stord/Haugesund</i> .....	80
VEDLEGG 20 .....	81
<i>Oversikt maritime sertifikater</i> .....	81
VEDLEGG 21 .....	82
<i>Martime Academy avtale og "ungdomsgaranti"</i> .....	82
VEDLEGG 22 .....	88
<i>Annonse H.A. 01.06.1966</i> .....	88
VEDLEGG 23 .....	89

# **1.0 Innledning**

## **1.1 Bakgrunn**

**Nautisk utdanning i Norge tilbys på fagskole og høyskole. Ved fullført utdanning kvalifiserer begge til øverste skipsoffiserssertifikat, D1. Maritim Utvikling (MARUT) har på vegne av Nærings- og Handelsdepartementet (NHD) utarbeidet en rapport hvor de ser nærmere på den maritime utdanningen i Norge. I rapporten, som var ferdig i november 2009, konkluderes det blant annet med at; ”Nåværende nasjonale struktur synes ikke å være bærekraftig.” (MARUT, 2009, s.13) MARUT kommer derfor med anbefalinger til tiltak som bør gjennomføres. Med denne oppgaven vil det bli gjort et forsøk på å gi en oversikt over maritim utdanning, og hva personer med tilknytning til denne mener om situasjonen.**

Nautisk utdanning er valgt som tema for denne oppgaven. Ved Høgskolen Stord/Haugesund (HSH) fikk man ny studieleder høsten 2009. Han informerte tidlig om at det var et ønske om å gjøre endringer i nautikkstudiet. I november samme år var MARUTs rapport om emnet ferdig. På enkelte forum på internett finner man diskusjoner rundt dette. Slike sider er med å vise at det er engasjement rundt tema maritim utdanning. (Skipsfarts-forum, 2010) Dette viser at tema for oppgaven er aktuelt.

I MARUTs rapport om ny struktur for maritim offisersutdannelse skriver de blant annet følgende: ”Antall fagskoler bør reduseres betydelig” og ”Det bør etableres en såkalt Y-vei til høyere maritim utdanning slik at søkere uten studiekompetanse, men med fagbrev som matros- eller motormann, kan tas direkte opp til høyere maritim offisersutdannelse.” Det vil i denne oppgaven bli sett nærmere på hva den maritime næringen, og andre med tilknytning til maritim utdanning, mener om strukturen og hvordan utfordringer knyttet til nautisk utdanning bør løses.

## **1.2 Problemstilling**

”Bør det gjøres strukturelle endringer innefor nautisk utdanning i Norge?” For å svare på problemstillingen er det valgt å hente inn informasjon på to måter. Den ene måten er å se på tidligere rapporter som omhandler maritim utdanning i Norge, mens det andre er gjennom intervjuer av personer med ulik tilknytning til maritim næring og utdanning.

### **1.3 Formålet med oppgaven**

Formålet med oppgaven er å undersøke om det er et behov for å endre strukturen innenfor maritim utdanning i Norge. Med strukturelle endringer er det å forstå oppbyggingen og gjennomføringen av studiet. Det vil derfor ikke bli lagt vekt på innholdet i de enkelte fag man må igjennom i løpet av utdanningen, men i større grad gjøre en helhetsvurdering av studiet i lys av anbefalinger som kommer i MARUTs rapport.

### **1.4 Generell innføring i temaet**

Etter å ha gjennomført nautisk studie på høyskole eller fagskole i Norge, har en fått tilstrekkelig teoretisk utdanning til å løse høyeste maritime skipsoffiserssertifikat, D1. Sertifikatet kan løses etter at krav til fartstid er tilfredsstillt. Utdanningen skal holde en viss minimumsstandard i henhold til IMOs STCW-95 konvensjon, noe som Sjøfartsdirektoratet etterser. Formålet med utdanningen er å gi studentene teoretisk kompetanse innen fag som blant annet navigasjon, lasting og lossing, meteorologi og ledelse, for senere å kunne seile som offiser eller kaptein på et hvilket som helst skip.

I alt er det tre høyskoler og ett universitet, i tillegg til 14 fagskoler, som tilbyr nautisk studie.

#### Universitetet i Tromsø

Universitetet i Tromsø har det eneste studiet hvor man utdannes til nautiker og kvalifiserer til ingeniørtittel. Studiet "Bachelor ingeniør –nautikk" går over tre år, og gir mulighet for å ta videre studier til master, for eksempel innen "Teknologi og sikkerhet for nordområdene". (UiT, 2010) (Se vedlegg 15 for studiets oppbygging.)

#### Høgskolen i Vestfold

Ved Høgskolen i Vestfold tilbyr de "Bachelor i nautikk". Utdanningen samkjøres med Fagskolen i Vestfold ved at høyskolestudentene har undervisning sammen med fagskoleelevene. Dette blir gjort for å dele på lærekrefter og for at elevene skal utfylle hverandre kunnskapsmessig. (HiV, 2010) (Se vedlegg 16 for studiets oppbygging.)

#### Høgskolen i Ålesund

Ved Høgskolen i Ålesund er det to bachelorprogram innen nautikk, "Bachelor i nautikk" og "Bachelor i nautikk Y-veien". Ved å ha et Y-vei tilbud i tillegg til ordinær nautikk, gir dette personer med bakgrunn fra yrkesfaglig videregående skole mulighet til å studere nautikk ved HiÅ. På tredje studieåret har man mulighet til å spesialisere seg innenfor dynamisk

posisjonering, hurtigbåt eller offshoreoperasjoner. For mer informasjon om Y-veien se kapittel 5.5. (Se vedlegg 16 for studienes oppbygging.)

### Høgskolen Stord/Haugesund

Ved Høgskolen Stord/Haugesund tilbys det bachelor i nautikk(HSH, 2010). Studiet er lagt opp slik at man på tredje året kan velge å fordype seg innenfor enten organisasjon og ledelse, eller offshoreteknologi og operasjon. (Se vedlegg 17 for oversikt over studiets faglige oppbygging.)



Bilde nr. 1: HSH avd. Haugesund

For å kvalifisere til nautikkstudiet på HSH, er det krav om å ha studiekompetanse eller realkompetanse. De som har allmennfaglig videregående skole kvalifiserer til enten studiekompetanse, eller realkompetanse, ut fra om hvor mye realfag de har studert. For å være kvalifisert til å studere nautikk på HSH må personer med bakgrunn i fra yrkesfaglig videregående skole enten ta allmennfaglig påbygning, ettårig forkurs for maritim/ingeniørutdanning, eller ha gjennomført toårig teknisk fagskole.

For å kvalifisere til å studere nautikk ved en maritim fagskole må man ha bestått toårig yrkesfaglig videregående skole, i tillegg til å ha fagbrev som matros. Det er også krav om å ha grunnleggende sikkerhetskurs IMO 60 for å kvalifisere til dette studiet. (NOF, 2010)



1. Fagskolen i Vestfold
2. Fagskolen i Kristiansand
3. Fagskolen i Rogaland, avdeling Karmsund
4. Bergen Maritime Fagskole
5. Austevoll Maritime Fagskole
6. Fagskolen i Sogn og Fjordane, maritim avdeling Måløy
7. Kristiansund Vgs. –Fagskolen
8. Fagskolen i Ålesund
9. Trondheim Fagskole
10. Ytre Namdal Fagskole
11. Bodin Maritime Fagskole
12. Lofoten Fagskole
13. Fagskolen Troms, avdeling Tromsø
14. Nordkapp Maritime Fagskole

Figur nr. 1. Viser oversikt over hvilke fagskoler som tilbyr nautisk linje skoleåret 2010/2011



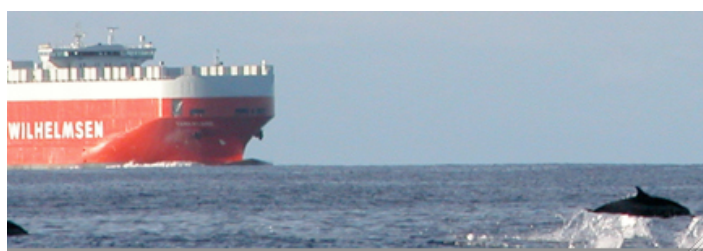
Figur nr. 2: Oversikt over utdanningsløpene slik det er i dag. Grunnskolen er ikke medregnet i utdanningstiden.

## Teoretisk del

### 2.0 Historie og utvikling

#### 2.1 Sjøfartsnasjonen Norge

Norge vokste frem som en moderne sjøfartsnasjon fra midten av 1800-tallet. (Norges Rederiforbund, 2010) Fra seilskutetiden på 1800-tallet og frem til dagens moderne og spesialiserte skip, har det vært en enorm endring. Enkelte norske rederier, som for eksempel Wilh. Wilhelmsen, (etablert i 1861) har klart å følge denne utviklingen over lang tid. Rederiet viste på verdensutstillingen i 2005 at de fortsatt er med i utviklingen, ved å presentere nullutslippsskipet E/S Orcelle. Et slikt skip regner rederiet med at det er teknologisk mulig å produsere rundt år 2020. (NHD, 2007) Wilhelmsen-rederiet kontrollerer i dag en flåte på omtrent 140 skip, og er blant de største rederiene i verden innefor Ro/Ro segmentet. (Wilhelmsen Group, 2010)



Bilde nr. 2: Et av Wilhelmsen rederiets Ro/Ro skip.

Den norske handelsflåten var i 2006 regnet som verdens 5. største, og besto av over 1800 skip (Bakka Jr., Arentz, & Rensvik, 2007). Norges Rederiforbunds medlemmer sysselsatte i juni 2009 10.370 norske sjøfolk på sine skip. Den maritime næringen i Norge blir sett på som den nest største etter oljenæringen. Næringen har en verdiskapning på nærmere 100 milliarder årlig, og sysselsetter opp i mot 100.000 personer.

Skip	Nordmenn	Utlendinger	Totalt
NOR	7 610	630	8 240
NIS	1 615	12 340	13 955
Utenlandsk flagg	1 145	29 910	31 055
Sum skip	10 370	42 880	53 250

Tabell nr. 1: Viser antall sysselsatte ombord på Norges Rederiforbunds medlemmers skip.

## 2.2 Maritim utdanning historisk sett

Prins Henrik Sjøfareren av Portugal blir sett på som pioneren innen navigasjonsutdanning. Han startet med systematisk utdanning innen navigasjon på 1400-tallet, og utrustet flere ekspedisjoner til ukjente farvann. Før dette foregikk navigasjonsundervisning ombord i form av utveksling av erfaring og kunnskap mellom sjøfolkene. (Pedersen, 1974)

Det første forsøket på å etablere en systematisk navigasjonsutdanning i Danmark/Norge ble gjort i 1605, av William Huntries. Dette varte kun for en kortere periode. Etter dette ble det gjort flere forsøk på å starte navigasjonsutdanning i landet, uten at disse tilbudene ble permanente. Den første navigasjonsskolen i Norge som fungerte over lengre tid, lå i Bergen. Skolen ble opprettet i 1684, og holdt uavbrutt i gang frem til 1820. (Pedersen, 1974)

I 1803 kom det krav til at man måtte ha navigasjonseksamen og fartstid for å kunne seile som styrmann eller skipper. Kravet kom i ”Forordning om Sjø-Indrullerings-Forordningen av 3. juni 1803, som ble vedtatt med lov i 1839. Allerede i 1874, 20 år etter at Haugesund ble etablert som by, fikk Haugesund sin egen navigasjonsutdanning. Stor økonomisk vekst kombinert med en tredobling i flåten og økt innbyggertall, spilte en viktig rolle for at sjømannskolen ble opprettet. (Ihle, 2006)

Haugesund Sjømannsskole utdannet styrmenn frem til 1906. Etter det fikk man også mulighet til å ta skippereksamen ved skolen. Navigasjonsskolen i Haugesund har frem til i dag vært kjent under ulike navn og holdt til på ulike steder. I dag er maritim offisersutdanning innen nautikk i Haugesund tilbudt ved to skoler; ved Fagskolen Rogaland, avdeling Karmsund og Høgskolen Stord/Haugesund.



Bilde nr. 3: Hovedbygget til Karmsund Vgs. i Haugesund, hvor også Fagskolen Rogaland avd. Karmsund er lokalisert.

Hovedårsaken til at høgskolene i dag har maritim utdanning er den nye modellen for videregående utdanning som ble skissert i Innst. O.nr. 43-1972-73.(NOU 1974:31) De

planlagte endringene medførte at rederiene og skolevesenet så et behov for å etablere maritim offisersutdanning med tilknytning til høgskolesystemet. Dette for at de elever som kom ut i fra allmenn videregående skole skulle ha mulighet til å velge maritim utdanning. Modellene som ble anbefalt å innføre, og bakgrunnen for disse, er beskrevet i Norges Offentlige Utredninger(NOU) 1974:31.

Haugesund Maritime Høyskole(HMH) ble etablert i 1984. På dette tidspunkt hadde staten bestemt at man måtte gå på maritim høyskole for å få øverste maritime sertifikat innenfor nautikk og maskin. I 1988 ble dette vedtaket endret, og i 1990 ble skipsfører og maskinsjefsutdanningen gjeninnført på den maritime tekniske videregående skolen i Haugesund. Samme år ble HMH slått sammen med Statens Sikkerhetshøyskole som også lå i Haugesund.

I dag er den maritime høyskoleutdanningen, nautikk, i Haugesund lagt under Høgskolen Stord/Haugesund, avdeling for teknologiske, økonomiske og maritime fag(ATØM). HSH er et resultat av de fire høyskolene; Statens Sikkerhetshøyskole, Haugesund Sjukepleierhøyskole, Stord Sjukepleierhøyskule og Stord Lærerhøyskule, som ble slått sammen i 1994 på grunn av innføringen av ny høyskolereform.

## **3.0 Litteratur**

### **3.1 Eksisterende litteratur, rapporter og forskning**

Det har vært vanskelig å fremskaffe litteratur, rapporter og forskning som omhandler nautisk utdanning. Noe av årsaken til dette kan være at nautisk utdanning på høgsolenivå er et relativt lite utdanningstilbud. I 2009 var det på landsbasis 439 registrerte studenter på bachelorprogrammet i nautikk, mens for utdanninger i ingeniørfag var det 8.391 registrerte studenter. (DBH, 2010) Litteratur som vil være med å danne grunnlag for oppgaven vil derfor være; ”Utredning om maritim utdanning” (Norgesnettrådet, 2002), ”En utdanning du kommer langt med” (Brand, 2008) og ”Maritim profesjonsutdanning” (MARUT arbeidsgruppe, 2009).

Selv om det utdannes relativt få nautikere på høgsolenivå, kan det synes som om maritim profesjonsutdanning innen nautikk anses som viktig. Arbeidet som er lagt ned i å evaluere og utrede den maritime utdanningen, tyder på at det er et ønske om å utdanne gode sjøoffiserer. På 1990 tallet ble det utført tre utredninger, ”Evaluering av maritim høyskoleutdanning”(Stensaker, 97), ”Norgesnett –teknisk sett”(KUF utvalg, 1996) og ”Evalueringsrapport Maritim høyskoleutdanning” (KUF utvalg, 1997) som et ledd i en omstrukturering og forbedring av maritim utdanning. Dette kan være på grunn av reformendringer i den videregående skolen, og at maritim utdanning skulle tilfredsstillende nye internasjonale krav i STCW-95 konvensjonen. Den reviderte STCW konvensjonen med tillegg tredde i kraft 1.feb 1997.(IMO, 2010)

#### **3.1.1 ”Utredning om maritim utdanning”**

Norgesnettrådets rapport, ”Utredning om maritim utdanning”, går inn på flere tema og utfordringer innenfor det maritime utdanningssystemet. Rapporten ble skrevet på oppdrag fra Utdannings- og forskningsdepartementet, og ble ferdigstilt i januar 2002.

Rapporten er skrevet av Norgesnettrådets sekretariat på vegne av et bredt sammensatt arbeidsutvalg bestående av aktører innefor maritim utdanning og den maritime næringen. I alt besto arbeidsgruppen av 14 representanter, hvorav to av disse var vararepresentanter.

Bakgrunnen for utredningen er St.meld. nr. 20 (2000-2001). Ut i fra denne påpekte Stortingskomiteen og Norges Rederiforbund at det var et behov for en utredning av det maritime utdanningssystemet. Rederiforbundets ønske om å se på den maritime

utdanningsmodellen ble begrunnet ved at de ikke hadde nok lærlingstillinger i forhold til hvor mange som utdannet seg ved de maritime videregående skolene i Norge. Stortingskomiteens målsetning ved en utredning var å se på ansvarsforholdet mellom fagskole og høyskole, struktur og oppbygging av utdanningen, og behovet for maritim kompetanse både på sjøen og i land. Det ble derfor bestemt at forholdet burde utredes, et oppdrag Norgesnettrådet fikk.

Ut i fra de undersøkelsene som ble utført av Norgesnettrådet, og de kriteriene som lå til grunn i mandatet, anbefalte arbeidsutvalget at det ble sett videre på to modeller for nautisk utdanning i fremtiden.

Modell 1: Denne løsningen forutsatte at alle sertifikatfag skulle legges til fagskolen, der det ville bli opprettet egne linjer for de som kom fra allmenn videregående, slik at disse også kan utdannes til sjøoffiser. Det presiseres her at høyskoleutdanningen ikke må miste relevans, og man bør også opprette linjer som er mer rettet mot maritim kompetanse på land.

Modell 2: Denne modellen skisserer en samkjøring mellom fagskole og høyskole, der disse har felles undervisning i sertifikatfagene. Denne løsningen forutsetter at det blir opprettet større maritime utdanningsentre rundt om i landet.



Bilde nr. 4: Simulatortrening ved Haugesund Simulatorsenter.

### 3.1.2 ”En utdanning du kommer langt med”

NIFU STEP rapport 18/2008 ”En utdanning du kommer langt med” er relevant i forhold til problemstillingen og tema for oppgaven. Utredningen er skrevet av forskeren Ellen Brand, som også var leder av prosjektet. Den ble skrevet på oppdrag fra Nærings- og Handelsdepartementet(NHD) og Kunnskapsdepartementet(KD).

Bakgrunnen for oppdraget er regjeringens maritime strategi, ”Stø Kurs”, som ble presentert i 2007. I ”Stø Kurs” står det blant annet følgende om maritim utdanning:

”Det er få som velger en maritim utdannings- og karrierevei. Spredte utdanningstilbud med lite samarbeid, mangel på lærerkrefter og store utfordringer i forhold til gjennomstrømming av kandidater indikerer at verken struktur eller kvaliteten på tilbudene er gode nok. Situasjonen for maritim utdanning og forventet behov for framtidig arbeidskraft tilsier at det må fokuseres på kvalitet og samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene.” (NHD, 2007, s. 29)

I utredningen ble det fokusert på de områder som er trukket frem i Stø Kurs; rekruttering til maritim utdanning, samarbeid mellom skolene, lærere og kompetanse blant disse, gjennomstrømming av studenter og den generelle kvaliteten på utdanningen.

Når det gjelder rekruttering, ser det ut til at søkingen til nautisk linje ved høgskolene øker. Det påpekes at årsakene til dette kan være aktivt bruk av rekrutteringskampanjen ”Ikke for alle”, stor kontrahering blant norske redere, avtaler om jobbgaranti, og at noen av kravene for å komme inn på høgskolene er fjernet.

Brand viser til at det er påbegynt samarbeid mellom fagskole og høgskole på enkelte plasser hvor disse er lokalisert i samme by. Likevel gir informantene fra de ulike skolene inntrykk av at det ønskelig å få et tettere samarbeid også høgskolene imellom, for å utveksle erfaringer og utvikle nye fag.

I rapporten blir det også sett på kvaliteten i utdanningen. Det blir da fokusert på rammekvalitet, inntakskvalitet, programkvalitet og resultat-kvalitet. Innenfor disse parameterne er det sett på for eksempel karakterfordelingen på nautikk, sett opp mot karakterfordelingen på ingeniør, en utdanning det vil være naturlig å sammenlikne seg med. Når det gjelder kvalitet, fremheves det at mangelen på gode lærebøker kan være med å gjøre læringsprosessen vanskelig, både for lærer og student.

Resultater og konklusjoner i Brands rapport er basert på innhentet data i form av statistikk, intervjuer, og erfaringer gjort under besøk på en del av skolene.

### **3.1.3 ”Maritim profesjonsutdanning”**

Denne rapporten er hovedutgangspunktet for oppgaven, og er bakgrunnen for at maritim utdanning ble valgt som tema. Rapporten er laget av et underutvalg satt ned av MARUT

Strategisk Råd, NHD og arbeidsgiver og arbeidstaker organisasjonene. Utvalget besto i alt av syv personer med ulik bakgrunn og interesser innenfor den maritime næringen. Bakgrunnen for rapporten er regjeringens maritime strategi, ”Stø kurs”.

Målet med rapporten var blant annet å se på dagens struktur i maritim utdanning, næringens kompetansebehov og muligheten for bedre ressursutnyttelse. I rapporten kommer utvalget med forslag og anbefalinger til regjeringen om hvordan dagens utdannings situasjon kan forbedres. Maritim næring er en kompetanseintensiv næring, og utvalgets anbefalinger i rapporten er begrunnet med at utdanningene som tilbys i dag ikke vil klare å møte næringens fremtidige krav til kompetanse. Utvalget har derfor kommet med flere anbefalinger til endringer.

Det blir blant annet foreslått at utdanning av skipsoffiserer i større grad skal samles og sentraliseres på større utdannings sentre. Utvalget mener at antall slike sentre ikke bør være mer enn fire. Etableringen av slike sentre bør legges til steder der det allerede eksisterer maritim fagskole og høyskole, og har gode maritime miljøer. Samtidig ønsker utvalget at utdanning som skal kvalifisere til D1 og D2 sertifikat, må organiseres som bachelorprogram, mens D3 går på fagskolene.

For å styrke maritim kompetanse på skolene, foreslås det at samarbeidet mellom institusjonene økes, at videreutdanningsprogrammer etableres og at institusjonene i større grad spesialisere seg innenfor enkelte felt.

### 3.2 Kvalitet på valgt litteratur

De tre nevnte rapportene er alle representative i forhold til oppgavens tema. For å kunne legge til grunn hvilken kvalitet de ulike rapporten har, er det nødvendig å se på enkelte forhold. Hvem som var oppdragsgiver, hvilken tidsramme som ble gitt, hvilket mandat og hvordan mandatet ble forstått, hvem som har bidratt til arbeidet og hvem som har utarbeidet rapporten, er forhold det må fokuseres nærmere på.



Bilde nr. 5.



### **3.2.1 Oppdragsgivere**

Rapportene som er nevnt har flere fellestrekk. Alle har blant annet fått oppdraget fra regjeringen, men fra ulike departement. Norgesnettrådets rapport er utarbeidet på oppdrag fra Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, NIFU STEP's rapport er utarbeidet på oppdrag fra Nærings- og handelsdepartementet og Kunnskapsdepartementet, mens MARUT's rapport er utarbeidet på oppdrag i fra Nærings- og handelsdepartementet.

### **3.2.2 Tidsrammer**

Tidsrammene som ligger til grunn for de nevnte rapportene kan være interessant, da det kan være med å gi et inntrykk av hvor mye arbeid som er lag ned.

KUF gav Norgesnettrådet opprinnelig en frist å uarbeide en rapport på fire måneder. Oppdraget ble gitt 14.08.01, og rapporten skulle være ferdigstilt til 15.12.01. Denne fristen ble utvidet til utgangen av januar 2002. I alt foregikk arbeidet over en periode på fem og en halv måned før den endelige rapporten var klar.

NIFU STEP's oppdrag hadde i utgangspunktet en kostnadsramme på tre månedsverk for en forsker. Arbeidet skulle starte 01.10.07, og være ferdig til 31.01.08. Grunnet at arbeidet med utredningen var svært tidkrevende, ble denne fristen utsatt, og forskningsarbeidet var ferdig i april 2008. I alt strakk arbeidet seg ut over en periode på nærmere syv måneder.

I rapporten fra MARUT er det ikke nevnt når oppdraget ble gitt, eller når arbeidet startet. Den ferdige rapporten var klar i utgangen av november 2009.

### **3.2.3 Mandat**

Hvilket mandat som ligger til grunn for de ulike rapportene er det relevant å ha kjennskap til. Dette forteller blant annet hva departementene var ute etter å vite mer om. I mandatene ligger det enkelte kriterier til grunn som vil spille en rolle i forhold til hvordan rapportene vinkles, og en eventuell arbeidsgruppes settes sammen. Mandatene er lagt til i vedlegg 14.

#### Norgesnettrådet

Ut i fra parametrene gitt i mandatet, ble rapporten bygd opp i tre deler. I de tre delene blir det gjort reder for struktur, behov for maritim kompetanse og ansvars- og arbeidsfordelingen mellom fagskole og høyskole. Arbeidsgruppen som ble satt ned besto av aktører i fra skolevesenet, næringen, myndighetene og tjenestemannsorganisasjonene, noe som kan synes å være i tråd med mandatet som ble gitt.

## BRAND

I Brands rapport er mandatet delt opp og fordelt på de enkelte deler av rapporten. I vedlegget er alle elementene av mandatet samlet.

Her blir det ikke videre beskrevet om det skal settes ned et utvalg, eller om en person kan utføre dette arbeidet alene. Likevel er det lagt føringer for hvordan arbeidet skal utføres. Oppdragets kriterier viser at dette skal være en omfattende rapport, noe Brands utredning er.

## MARUT

Ut i fra mandatet er rapporten bygd opp med beskrivelser av dagens system innenfor maritim utdanning, utfordringer innenfor utdanningen og utvalgets anbefalinger til forbedring. Dette er i stor grad en fullbyrdelse av mandatets mål, og poengene og anbefalingene som kommer frem er tydelige og enkle.

### **3.2.4 Arbeidsgrupper**

For en arbeidsgruppen som jobber med en utredning vil det være helt essensielt at resultatene og konklusjonene, som vil danne grunnlag for vider diskusjoner, er representative. I denne sammenheng vil det være å beskrive situasjonen innenfor maritim utdanning, og næringen som benytter seg av nautisk kompetanse. Utvalgenes beskrivelser vil være med som bakgrunnsmateriell i regjeringens videre diskusjoner på dette området.

For en utenforstående forsker som skal se på temaet maritim utdanning, vil det nok stilles forventinger til at studien baserer seg på kvantitativ forskning. Dette for å få en mest mulig objektiv rapport, slik at man får et bedre sammenlikningsgrunnlag for tidligere utredninger.

”Utredning om maritim utdanning” er en rapport som støtter seg opp om en bred og omfattende referanseliste fra nyere forskning, stortingsmeldinger og andre kilder. I tillegg besto utvalget av flere aktører med interesser i den maritime næringen som er helt avhengig av at sjøoffisersutdanningen i Norge er god. Dette gjør at denne rapporten kan fremstå som en rapport der det kommer frem drøftinger og løsninger basert både på erfaring og kunnskap, i tillegg til nyere forskning og statistikk. Utredningen kan på grunnlag av dette antas å være av god kvalitet. Samtidig ser man at det er et anerkjent forskningsråd, Norgesnettrådet, som fikk tildelt oppdraget.

”En utdanning du kommer langt med” stiller i en litt annen kategori. Dette er en forskningsrapport produsert av en profesjonell forsker, Ellen Brand, ved NIFU STEP. I denne oppgaven ble rapporten sett på som et arbeid utført av en person som i utgangspunktet ikke hadde kjennskap til maritim utdanning og næring. Dette kan også sees i lys av at oppbyggingen av utredningen og begrunnelsen for resultatene, i stor grad er basert på konkrete resultater. Disse kommer fra en mengde intervjuer, statistikk fra varierte kilder, og egne undersøkelser og observasjoner.

”Maritim profesjonsutdanning ” er også skrevet av et sammensatt utvalg av personer med tilknytning til maritim utdanning- og næring. Personene i utvalget er satt sammen av MARUT. Utvalget gjorde rede for utdanningen slik den er i dag, og kommer med anbefalinger til endringer som kan være med å gjøre maritim utdanning i Norge enda bedre. Anbefalingene er et resultat av de utfordringer utvalget mente maritim utdanningen står, og begrunner dette med data og statistikk hentet fra NIFU STEP 18/2007.

### 3.3 Delkonklusjon

De tre rapportene som er gjennomgått anses å være representative. Likevel må det stilles spørsmål vedrørende sammensetningen av de to utvalgene i ”Utredning om maritim utdanning” og ”Maritim profesjonsutdanning ”. I førstnevnte er utvalget bredt sammensatt, likevel kan det synes som om fagskolesystemet har vært lite representert. I MARUTs rapport er fagskolene ikke direkte representert, ei heller Sjøfartsdirektoratet. Dette kan være en faktor som har spilt inn i forhold til hvordan rapportene er blitt vektlagt ved politiske diskusjoner rundt maritim utdanning og utfordringer knyttet til denne. Likevel ser man at det er fremmet ulike forslag om endringer i strukturen innefor nautisk utdanning, men det har kun skjedd små forandringer innenfor utdanningen.

Med bakgrunn i de tre rapportene som er beskrevet blir problemstillingen ”Bør det gjøres endringer innfor nautisk utdanning i Norge” ansett som aktuell. Dette fordi den kompetansen studenter oppnår i dag, er av betydning for den maritime næringen i fremtiden.



Bilde nr. 6: Viser containerskip med Ulstein X-Bow design, noe vi kanskje får se i fremtiden?

# Empirisk del

## 4.0 Metode

### 4.1 Metodikk

I dette kapitlet vil det bli lagt til grunn hvorfor det er valgt å bruke en bestemt forskningsmetoder for å samle inn ønsket informasjon under arbeidet med oppgaven. Det vil også bli gjort rede for hvilke fordeler og ulemper som er knyttet til bruken av metodene.

Det finnes flere forklaringer på hva en forskningsmetode er. Vilhelm Aubert, tidligere professor ved Universitetet i Oslo, har sagt dette om metode: ”En metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener dette formålet, hører med i arsenalet av metoder” (sitert i Dalland, 1997, s. 14)

Når man velger metode, velger man hvilken fremgangsmåte som skal benyttes for å komme frem til resultater for det som blir undersøkt. I store trekk er dette kvantitativ og kvalitativ forskningsmetodikk. Kvantitative forskningsmetoder brukes i sammenhenger hvor det som undersøkes kan tallfestes eller gjøres om til målbare enheter.

Ønsker man å undersøke noe det vil være vanskelig eller unaturlig å tallfeste, vil det ofte benyttes kvalitative forskningsmetoder. Ved bruk av disse metodene ser man i større grad på personers oppfatninger og inntrykk, som grunnlaget for informasjon og data. (Dalland, 1997)

#### 4.1.1 Begrunnelse for metodevalg

I denne oppgaven er det benyttet kvalitativ metode i form av intervjuer, knyttet opp til utredningene som er beskrevet.

Bakgrunnen for at intervju ble valgt som forskningsmetode, er at det vil være vanskelig å kvantifisere og knytte talldata til hvorvidt det bør gjøres strukturelle endringer innenfor utdanningen. Ved å benytte seg av et kvalitativt orientert studie har man større mulighet til å gå i dybden innenfor det man undersøker. (Dalland, 1997) En annen årsak er at det kun har vært en person som har arbeidet med oppgaven. Å arbeide med kvantitative metoder for innsamling av data, for eksempel gjennom en spørreundersøkelse, er ressurskrevende.

Under arbeidet med oppgaven ble det gjennomført i alt elleve intervjuer med personer med tilknytning til den maritime næringen og maritim utdanning. I oppgaven er det da gjort et forsøk på å få frem de ulike aktørenes holdninger og forhold til maritim utdanning, og hvilket syn de har på situasjonen innefor denne. Resultatene det er kommet frem til under intervjuene blir sett opp mot de utfordringene og konklusjonene gjengitt i de tre rapportene som er beskrevet.

#### **4.1.2 Begrensing i metoden**

Som nevnt er et det brukt en kvalitativ metode i form av intervjuer under innsamling av informasjon til oppgaven. Dette medfører at det må gjøres rede for hvilke fordeler og ulemper det er knyttet til bruken av intervju som forskningsmetode.

Å planlegge og gjennomføre intervjuer er tidkrevende. Det er derfor begrenset hvor mange intervjuer som kan gjennomføres innenfor den tidsrammen som ligger til grunn for arbeidet med denne oppgaven. De som har deltatt i undersøkelsen er derfor nøye valgt i forhold til deres arbeidssituasjon og interesse innenfor maritim utdanning. Begrensninger i forhold til utvalgte personer i sammenheng med intervjuer kan være at man enten ser på et for smalt eller et for bredt sammensatt utvalg. (Dalen, 2004) Også selve intervjuene har sine begrensninger. Intervjuene må være velgjennomtenkte og godt planlagte. For eksempel ved at en intervjuguide er utarbeidet på forhånd. Denne må da være satt opp på en slik måte at temaene kommer i logisk rekkefølge. Andre problemer som følger intervju som metode er selve intervjueren og dennes egenskaper. Intervjueren må være klar over sine begrensninger i forhold til å stille relevante spørsmål og å gjøre seg forstått på en ordentlig måte.

Hvordan informasjonen tolkes og bearbeides i ettertid er også noe som kan sees på som en begrensning ved denne forskningsmetoden. Å diktere, enten fra notater eller diktafon, gir forskeren utfordringer og frihet i forhold til å gjengi informanten på en mest mulig korrekt måte. (Dalland, 1997) Dette medfører også at etiske problemstillinger vil dukke opp. Kildene som brukes er mennesker, og deres rettigheter må ivaretas. Det må derfor gjøres en del avveininger for hvordan informasjonen skal legges frem, og hvordan intervjuene skal brukes uten å stille informantene i et dårlig lys. (Befring, 2007) Dette kan påvirke resultatene i oppgaven ved at man kanskje må utelukke interessant informasjon. Etiske utfordringer knyttet til intervjuer bør derfor sees på som en begrensning for den kvalitative forskningsmetoden.

For å eliminere en del av disse faktorene, ble det på forhånd utarbeidet en intervjuguide. Når intervjuene var avtalt, ble intervjuguiden sendt via e-post noen dager i forveien. Dette gjorde at intervjuobjektene fikk innsikt i hvilke temaer som ville bli tatt opp.

Når det gjelder etiske dilemmaer, ble det utarbeidet et eget skriv til intervjuobjektene, da HSH selv ikke har utarbeidet et slik skriv som skal benyttes i forbindelse med studentoppgaver. Det ble derfor utarbeidet et eget skriv hvor intervjuobjektene rettigheter ble lagt frem. Det ble også gjort tiltak i forhold til anonymisering av enkelte intervjuobjekter. Dette ble avtalt i forkant av intervjuene, av hensyn til følsomheten i enkelte av temaene som ble tatt opp. Skrivet er med som vedlegg nr. 2.

#### **4.1.3 Validitets- og reliabilitetsproblemer**

Under arbeidet med oppgaven har det vært viktig å være klar over hvilken gyldighet og pålitelighet det kan knyttes til bruken av intervju som forskningsmetode. Informasjonen som har kommet frem under intervjuene er et resultat av den bestemte forskningsmetoden som er benyttet. Det må derfor vurderes om datainnsamlingen har gitt informasjon innenfor det området som faktisk undersøkes, og hvilke feilkilder som er tilstede. (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005)

Når det gjelder validitets- og reliabilitetsproblemer i forbindelse med metoden brukt i dette studiet, må flere faktorer tas i betraktning. Hvilke personer som har blitt intervjuet, intervjuet i seg selv, intervjuerens egenskaper og om dette er en metode som kan benyttes i liknende studier.

Når det gjelder informantene i denne undersøkelsen, er de valgt på bakgrunn av deres kjennskap til maritim utdanning. De er også valgt ut i fra at de har ulik tilknytning til utdanningssystemet. Det er gjort for å vise bredde, og for å ha et sammenlikningsgrunnlag. Det kan også knyttes problemer til hvor gode forberedelser det har blitt gjort til intervjuene. Om intervjueren har utarbeidet en intervjuguide som er logisk oppbygd, og om det tekniske utstyret som blir benyttet er testet på forhånd, er forhold som spiller inn. (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2005) Man må også se på om intervju som kvalitativ forskningsmetode kan benyttes i liknende studier.

Intervju som kvalitativ forskningsmetode er brukt i tidligere undersøkelser av maritim utdanning, for eksempel benyttet Brand seg av denne metoden. Det indikerer at man kan

bruke intervju, hvis man er klar over hvilke begrensninger og utfordringer som er knyttet til bruken av denne.

## 4.2 Rammer for arbeidet

Denne rapporten er som tidligere nevnt utarbeidet av kun en student. Dette har lagt enkelte begrensninger i forhold til hvilke metoder som er benyttet, og hvilke kilder som er brukt.

Den tidsmessige rammen for arbeidet strekker seg ifra begynnelsen av januar 2010 til innlevering av oppgaven 30. april samme år. I realiteten kan man si at den faktiske tidsrammen er noe kortere.

Dette ettersom HSHs godkjenning av problemstillingen ikke var klar før i slutten av januar. Arbeidet med prosjektet har til en viss grad blitt påvirket av at det har vært nødvendig å prioritere eksamener, da disse har blitt lagt utenfor den gjeldende eksamensperioden.



Bilde nr. 8: Solstads Normand Pioner under arbeidet med Hywind utforbi Karmøy. En avansert operasjon som krever gode rammer.

Oppgaven er blitt skrevet uten tilknytning til noen form for rederi eller organisasjon. Dette var et bevist valg fordi det er et ønske om at rapporten skal fremstå som et uavhengig arbeid. Likevel har dette lagt sine begrensninger på oppgaven ved at det ikke har vært tilgang til økonomiske bidrag. Det kunne vært ønskelig med større økonomisk frihet til å foreta studiereiser, for eksempel til Ålesund, Tromsø og Tønsberg. Dette for å få bedre innsikt i hvordan deres utdanningsmodeller fungerer. På grunn av at oppgaven er skrevet uten økonomisk støtte, ble det kun foretatt en reise. Denne for å gjennomføre et intervju med kaptein Hans Sande, direktør i Norsk Sjøoffisersforbund i Oslo.

## 4.3 Delkonklusjon

Å bruke en kvalitativt orientert metode i denne oppgaven blir sett på som det mest hensiktsmessige, da det er vanskelig å kvantifisere de temaene innefor maritim utdanning som blir sett på i oppgaven. Valget av denne metoden gjør at man tydeligere kan få frem nyansene i ulike personers meninger om maritim utdanning. Begrensningene knyttet til metoden kan ha påvirket resultatene. Rammene for arbeidet bør også tas i betraktning når disse vurderes.

## **5.0 Datainnsamling**

### **5.1 Utvalg og representativitet**

Det ble tidlig klart at intervju som forskningsmetode ville bli benyttet for innhenting av informasjon. Som tidligere nevnt er maritim næring nest størst etter oljenæringen i Norge. Av den grunn måtte det gjøres prioriteringer i forhold til hvem som skulle kontaktes, da det er mange som har kjennskap til maritim utdanning. Det ble derfor brukt mye tid på å komme i kontakt med informanter som kunne ha interesse og kunnskap innenfor maritim utdanning. Det ble også gjort strategiske avveininger i forkant av utvelgelsen av informanter for å finne et utvalg som kan være bekreftende eller avkreftende i forhold til problemstillingen. Utvalget skal representere bredde og variasjon innenfor den valgte interessegruppen. Det var også et mål at det skulle være et sammenlikningsgrunnlag til stede. Dette for å gi mulighet til å trekke paralleller til partenes uttalelser.

På grunnlag av dette ble det bestemt å ta kontakt med rederinæringen, utdanningsinstitusjoner med som tilbyr nautisk utdanning, det offentlige ved NHD og S.Dir, organisasjoner knyttet til maritim næring og andre med interesse innenfor maritim utdanning. Dette resulterte i at det ble opprettet kontakt og gjennomført intervjuer med i alt tolv personer.

Disse var som følger:

- To offshorerederier. Under ett av disse intervjuene var det to personer som deltok.
- To høskolelærere
- En kaptein på et avansert offshorefartøy
- Leiv Kåre Johannessen, studieleder for nautikkutdanningen ved HSH
- Øyvind Bårdsen, Maritimt Opplæringskontor Sør-Vest
- Sverre Meling Jr., Maritimt Forum Haugalandet og Sunnhordland
- Kaptein Hans Sande, Norsk Sjøoffisersforbund
- Jack-Arild Andresen, Sjøfartsdirektoratet
- Arve Kambe, Stortingspolitiker for Rogaland Høyre

Formålet med denne oppgaven har ikke vært å undersøke alle aspekter som vedrører den maritime næringen i forhold til maritim utdanning i Norge. Utvalget som har vært med i denne undersøkelsen vurderes derfor som representativt ved at de representerer ulike interesser som vedrører den nautiske utdanningen. Om deres synspunkter er representative for



den maritime næringen som helhet er vanskelig å fastslå. Det ble gjort forsøk på å velge et ut personer som kan vise til variasjon og bredde, da dette kunne være med å indikere hvilke synspunkt det er omkring maritim utdanning i Norge.

## **5.2 Intervjuet**

I forkant av intervjuene var det utarbeidet en intervjuguide. Denne inneholder spørsmål som er ansett som relevante i forhold til hvilke synspunkter objektene har til strukturelle endringen innefor maritim utdanning. Intervjuguiden er bygget opp etter prinsipper beskrevet i Johannesen, Kristoffersen & Tuft (2004), der den skal være logisk satt sammen, samtidig som den skal være fleksibel for oppfølgingsspørsmål. Intervjuguiden er lagt til som vedlegg 1.

### **5.2.1 Intervjuets oppdeling**

Intervjuguiden ble delt inn i fem deler; bakgrunnsinformasjon om intervjuobjektet, dagens maritime profesjonsutdanning, praksis, ny struktur i maritim utdanning og Stø kurs/MARUTs rapport. Bakgrunnen for hvorfor det ble valgt å dele intervjuet inn på denne måten blir beskrevet under.

### **5.2.2 Bakgrunnsinformasjon**

For å kunne si noe om hvilke forutsetninger objektet har til å uttale seg om maritim utdanning, ble det stilt spørsmål om hvilken bakgrunn de har i fra den maritime næringen og hvilken stilling vedkommende sitter i. Svarene som er avgitt på dette området har vært med på å antyde hvilken forkunnskaper objektet har om temaet maritim utdanning. Det vil også kunne si noe om hvilken reliabilitet man kan knytte til intervjuobjektet og hvilket ståsted denne har i diskusjonen rundt maritim utdanning.

### **5.2.3 Dagens maritime profesjonsutdanning**

Når det gjelder spørsmål som er stilt om dagens maritime profesjonsutdanning, er dette gjort for å få innsyn i hvilke synspunkter det er rundt den eksisterende ordningen. Enkelte av spørsmålene i intervjuguiden under dette punktet ble ikke brukt i praksis. Dette på grunn av at det er vanskelig å rangere utdanningen, da dette også vil kreve en sammenlikning med et topp og bunnivå. Å for eksempel få en vurdering av dagens utdanningsmodell fra flere hold hvor maritim kompetanse blir benyttet, kan være med å vise en tendens til hvilke utfordringer det er knyttet til denne.

#### **5.2.4 Praksis**

Bakgrunnen for at dette temaet er tatt opp er at de som studerer nautikk ved en høyskole i teorien kan være ferdig utdannet nautiker uten å ha fartstid. Det er også slik at de som tar maritim fagskole har vært i lære ombord på skip, og har derfor en viss erfaring med både arbeidet og livet ombord. Ved HSH har skolen et tilsynelatende godt samarbeid med lokale rederier gjennom "Ungdomsgarantien", der 75% av nautikkstudentene vil få sommerjobb som kadett ombord en gang i løpet av studiet. Det ble derfor stilt spørsmål vedrørende om dette er en ordning som anses som hensiktsmessig, eller om det bør vurderes å se på andre modeller for å gi studentene praksis. Se vedlegg 21 for mer informasjon om avtalen.

#### **5.2.5 Ny struktur i maritim utdanning**

Når det gjelder spørsmål rundt utarbeidelsen av en ny struktur i maritim utdanning i Norge, tar disse utgangspunkt i MARUTs rapport, hvor det er fremmet et forslag om ny struktur. Poenget med spørsmålene under dette temaet er å klargjøre hvilke utfordringer som er knyttet til forslaget. Det er også ønskelig å vite mer om andre modeller bør vurderes og om det kan være andre årsaker til at forslaget er fremmet. Å få informasjon på dette området kan være med å si noe om behovet for strukturelle endringer innenfor maritim utdanning, og om enkelte løsninger favoriseres.

#### **5.2.6 "Stø kurs" og MARUTs rapport**

I denne delen av intervjuet ble det stilt spørsmål om hvilket syn den enkelte hadde til MARUTs rapport, og de anbefalingene som kommer frem i den. Det ble også stilt spørsmål vedrørende "Stø kurs", for å kunne si noe om dens innflytelse på maritim utdanning. Dette ble gjort med tanke på at det er ønskelig å få informasjon om fremtidsutsiktene til maritim utdanning i Norge, og hvilke forhold som kan være med å begrense en positiv utvikling.

### **5.3 Presentasjon av intervjuene**

Intervjuene kan leses i sin helhet i vedleggene 3-13. Her presenteres kun noen hovedtrekk fra enkelte intervju.

#### HSH

Ved HSH ble to lærere og studieleder intervjuet. (Se vedlegg 6, 7 og 8.) Under de respektive intervjuene ble det lagt vekt på at studiet burde vært bedre tilrettelagt med tanke på videre masterstudier. Dette ønskes løst ved å øke studentenes kompetanse innen realfag. Hvorvidt utdanningen bør endres var det noe uenighet om. Likevel ble det påpekt at endringer kunne ha

positiv effekt på utdanningstilbudet, og for hele det maritime miljøet. Studieleder Leiv Kåre Johannessen forklarte hvilke modeller HSH har ønske om å jobbe videre med. De områder Johannessen fokuserer på, er å få inn mer praksis, og utvikle et tettere samarbeid med fagskolene i Haugesund, Bergen og Ausetvoll. Det kom også fremt at det vil bli søkt om å få starte opp et y-vei tilbud innefor nautikk allerede høsten 2011.

### Kaptein

En kaptein på et avansert offshorefartøy ble intervjuet. (Se vedlegg 3.) Han påpekte at utdanningene i stor grad var dekkende teoretisk. Likevel sees det på som svært viktig å ha arbeidet til sjøs, før man begynner å studere til sjøoffiser eller skal ta kadett tiden. Kapteinene stilte seg ikke videre positiv til forslaget i MARUTs rapport vedrørende å legge ned en del fagskoler. Årsaken til dette, er at det gjennom fagskoleutdanningen blir ”produsert” mange flere sjøoffiserer enn hva det gjøres ved høgskolene.

### Rederi 1

HR-manageren i rederiet gav uttrykk for at noe bør gjøres med strukturen innenfor maritim utdanning. (Se vedlegg 4.) Rederiet er i stor grad enig i det som blir nevnt i MARUTs rapport på dette området. Det ble gitt uttrykk for at det faglig må satses mer på språk og ledelsesfag. Dette fordi det er viktig grunnkunnskap som trengs for å kunne gå inn i ledende stillinger ombord. Når det gjelder hvordan utdanningen skal utformes, presiseres det at man må få i stand løsninger som faktisk fungerer, og ikke bare ser bra ut på papiret.

### Rederi 2

Representantene fra rederiet mente at det innenfor dagens utdanning kan være behov for mer samarbeid. (Se vedlegg 5.) Rederiet mener også at det bør gjøres en vurdering på om det skal settes krav til å ha gått ett år på høyskole for kunne kvalifisere til kl. 1 sertifikat. Det ble også trukket frem at i tillegg til maritime fag, bør ledelse og administrasjon prioriteres.

Utdanningsløpet kan gjerne legges opp til at de to første årene er like over hele landet, og deretter vil det siste året kunne brukes til spesialisering. Rederiet presiserte at hvis det blir aktuelt med en slik løsning, må det sees etter at de ikke blir for mye konkurranse mellom skolene.

### Øyvind Bårdsen

Øyvind Bårdsen satt i utvalget som utarbeidet MARUTs rapport om maritim utdanning i 2009. (Se vedlegg 9.) Under intervjuet ble det lagt vekt på at den strukturen som eksisterer innenfor maritim utdanning i dag, ikke er hensiktsmessig. Det savnes også et større fokus på tilleggsfag som dekker andre relevante fagområde. For eksempel administrasjon, ledelse og drift av skip. Når det gjelder HSH, påpekte Bårdsen at den nautiske linjen utgjør en relativt liten avdeling sammenliknet med sykepleier eller ingeniørutdanningen ved skolen. Den bør derfor vies mer oppmerksomhet for å se om det er mulig å opparbeidet et større fagmiljø.

### Hans Sande

Hans Sande, direktør i Norsk Sjøoffisersforbund, satt også i utvalget som utarbeidet MARUTs rapport. (Se vedlegg 11.) Et av de områdene han har satt fokus på er at det må satses på færre utdanningsinstitusjoner. Han er også opptatt av at utdanningen i større grad skal være tilpasset den flåten norske redere kontrollerer. Under intervjuet ble det også lagt vekt på at man må være mer bevisst på at STCW konvensjonens krav kun representerer et minimum. Den norske utdanningen bør ligge på et nivå som gjør at disse blir innfridd på en god måte. Årsaken til dette er at norske sjøfolk er dyre. Kompetansen må derfor være høy for å kunne være konkurransedyktige internasjonalt.

## **5.4 Y-veien nautikk i Ålesund**

Under arbeidet med oppgaven ble det opprettet kontakt med Høgskolen i Ålesund for å høre hvilke erfaringer de har med deres ”Bachelor nautikk Y-veien”. Studieretningen ble startet i 2008, og drives fortsatt som et prøveprosjekt. Høgskolen i Ålesund er for tiden inne i en evalueringsprosess når det gjelder denne modellen for utdanning av nautikere.



Bilde nr. 7: Høgskolen i Ålesund.

Y-veien er en forkortelse for ”Yrkesfaglig Videregående til Ingeniør” (Hagen, HiT, 2009). Dette betyr at kandidater som velger å gå denne linjen må ha relevant utdanning i fra yrkesrettet videregående utdanning og fagbrev. De som velger denne studieretningen har i utgangspunktet ikke studiekompetanse, dette er derfor lagt inn i bachelorprogrammet.

I forbindelse med oppgaven ble det gitt tilgang til karakterinformasjon for studentene på nautikk Y-veien. Karakterinformasjon for studentene på ordinær nautikk er hentet fra database for høgre utdanning(DBH).

#### **5.4.1 Svakheter og feilkilder**

Dataene som er brukt i forbindelse med nautikk Y-veien ble sendt på e-post fra Høgskolen i Ålesund. Det er derfor grunn til å tro at dette materialet er korrekt. Når det gjelder data i fra DBH, er det materiale som opprinnelig er hentet fra skolens administrasjon. Informasjon fra DBH er blitt brukt i annen forskning innenfor maritim utdanning, for eksempel av Brand(2008). Tallmateriale hentet i fra DBH blir derfor ansett som troverdig.

Det kan knyttes feilkilder og svakheter til tallmaterialet fra HiÅ. En svakhet med materialet er det er svært få som går på dette studiet, kun 9 studenter fordelt på to årskull. En må også ta hensyn til at det ikke har blitt uteksaminert studenter på denne linjen til nå.

Sammenlikningsgrunnlaget er derfor for lite til å kunne fastslå om det er noen trend eller forskjeller mellom de to studentgruppene. Å sammenlikne studentene ved HiÅ med nautikkstudenter på andre skoler, bør heller ikke gjøres, da innholdene i fag innefor samme emne kan være ulike. Det er også slik at det ikke har vært mulig å dokumentere eventuelle forskjeller i karaktersnitt for opptak til de to nautiske linjene ved HiÅ. Andre feilkilder kan være knyttet til menneskelige feil.

#### **5.4.2 Presentasjon av resultater y-veien**

Nedenfor er det satt opp en oversikt over karakterene som er gitt til studenter som går y-veien og ordinær nautikk ved HiÅ. I utregningene er det kun beståtte karakterer som ligger til grunn for gjennomsnittskarakterene.

For å regne ut gjennomsnittet har bokstavkarakterene disse tallverdiene:

A=1	B=2	C=3	D=4	E=5	F= ikke bestått
-----	-----	-----	-----	-----	-----------------

Tabell 2. Y-veien nautikk, HiÅ

Fag	A	B	C	D	E	F	År	Kull	Gj.snitt	Strykprosent
Navigasjon 1 001	2	3					2008	2008	1,6	0 %
Navigasjon 1 002	1		1	3			2008	2008	3,2	0 %
Navigasjon 2		1	2	2			2009	2008	3,2	0 %
Mekanikk/fasthetslære	1	1	1	1		1	2009	2008	2,5	20 %
Maritim engelsk 001			1	3		1	2009	2008	3,75	20 %
Maritim engelsk 002	1	2	2				2009	2008	2,2	0 %
HMS		1	1	2	1		2009	2008	3,6	0 %
Navigasjon 1 001	2	1		1			2009	2009	2	0 %
Navigasjon 1 002	1	1		1			2009	2009	2,34	0 %
									2,71	4,44 %

Tabell 3. Ordinær nautikk HiÅ

Fag(år 2009)	A	B	C	D	E	F	Gj.snitt	Strykprosent
Navigasjon1 001	7	6	6	6	6	15	2,93	32,60 %
Navigasjon1 002	6	19	7	5			2,29	0 %
Navigasjon 2		2	13	14	6	5	3,68	12,50 %
Mekanikk/Fasthetslære	2	6	8	13	12	7	3,66	14,60 %
Maritim Engelsk	3	8	14	13	3	5	3,12	10,90 %
HMS	1	4	8	5	3	3	3,23	12,50 %
							3,15	13,85 %

Tabell 2 viser en oversikt over de karakterene som er gitt til Y-vei studenter på HiÅ. Som tidligere nevnt er det kun ni studenter på dette studiet, 5 på 2008 kullet og 4 på 2009 kullet. Dette gjør at det er vanskelig å sammenlikne resultatene for disse studentene opp mot studentene som går på den ordinære nautikklinjen. Det er også vanskelig å antyde en tendens da dette ikke har pågått over lengre tid. Det som viser seg fra de resultatene som er presentert er at Y-vei studentene gjør det noe bedre enn de ordinære i navigasjon og mekanikk/fasthetslære. I engelsk og HMS er det noe bedre hos de ordinære. På grunn av et svært lite utvalg får resultatene store utslag, spesielt når det gjelder stryk. Likevel kan det synes som om det er lite stryk blant y-vei studentene kontra de ordinære.

### 5.4.3 Sammenlikning av studenter fra fagskolen og HSH

Det ble også gjort forsøk på å gjøre et sammenliknende studie av studenter fra HSH og fagskolen i Haugesund. Begge studentgruppene har ett felles fag som blir gitt ved HSH, Helsevern og medisinsk behandling. Undervisningen blir gitt av personale fra høgskolen. Fagskolen i Haugesund sendte en karakteroversikt for deres uteksaminerte studenter fra de

siste tre årene. Dette viser at samarbeidet har pågått i hvert fall i tre år. Likevel er disse data ikke blitt benyttet. Årsaken er at det tilgjengelige tallmaterialet ikke strekker seg over en tilstrekkelig lang tidsperiode for å kunne indikere noen trend. Bakgrunnen for forsøket var at det kunne være interessant å se hvordan fagskole- og høgstulestudentene har klart seg i dette faget i forhold til andre fag. Dette for å si noe om fagskulestudentene er komfortable med undervisningsformen som benyttes på høgstulene.

## **5.5 Delkonklusjon**

Innsamlingen av informasjon som kan være med å belyse problemstillingen i oppgaven har vært et omfattende og tidkrevende arbeid, spesielt med tanke på å få gjort et godt forarbeid for undersøkelsene. Dette har også vært tilfelle når det gjelder å finne ut hvilke personer som har kunnet bidratt på en god måte. Likevel synes det å ha vært mindre anstrengende å få de utvalgte personene til å stille opp til intervju enn forventet. Årsaken til dette var at problemstillingen vekket interesse hos de aktuelle objektene.

Vurdering av relevans og kvalitet, og beskrisjon og tolking av intervjuer har krevd presisjon og møysommelighet. Når det gjelder HiÅ, har ansatte ved skolen vært behjelpelig med å fremskaffe informasjon og dele erfaringer, men har ikke kunnet uttale seg i detalj, da de for tiden evaluerer nautikk y-veien.

Når det gjelder kvaliteten på informasjonen som er innhentet, vil den bli ansett som god med tanke på det utvalget som er har deltatt. Relevansen av informasjonen vil bli sett opp i mot hvilken tilknytning vedkommende har til nautisk utdanning. Dataene som omhandler Y-veien er nok ikke representative i så måte at man kan bruke statistikken. Likevel vil denne være med å gi en indikasjon på hvor godt denne utdanningsretningen fungerer. Det ville også vært interessant å sett y-veien i sammenheng med en sammenlikning av fagskole- og høgstulestudenter.

## **6.0 Drøfting**

### **6.1 Vurderingskriterier**

For å kunne foreta en totalvurdering vedrørende om det bør gjøres strukturelle endringer innenfor nautisk utdanning i Norge, vil enkelte kriterier ligge til grunn for den videre diskusjonen. Det må være klart at denne undersøkelsen ikke har til formål å ta standpunkt til hvorvidt fagskolesystemet skal legges ned eller ikke, da det finnes liknende system i sammenliknbare land, for eksempel Tyskland. (Norgesnettrådet, 2002, s. 9) Det må også være klart at med strukturelle endringer menes det hvordan nautisk utdanning bør bygges opp og organiseres. Det faglige innholdet i utdanningen vil ikke bli vurdert, men det vil bli sett på hvilke retninger og profiler det er interesse for å utvikle.

### **6.2 Drøfting**

I MARUTs rapport har det blant annet blitt sett på strukturen innenfor maritim utdanning. ”Nåværende nasjonale struktur synes ikke å være bærekraftig.” (MARUT, 2009, s.13) Videre påpekes det at det er behov for å gjøre tydelige nasjonale inngrep i utdanningssystemet. Dette for å kunne løse institusjonelle utfordringer. Utvalget kom i sin rapport med flere anbefalinger for hvordan ulike utfordringer kan løses. Når det gjelder oppbygging av nautisk utdanning ønsker utvalget at den skal organiseres ved at det etableres et differensiert studieløp. I praksis ser utvalget for seg at utdanning som skal kvalifisere til D1 og D2 sertifikat, blir gitt ved høyere utdanningsinstitusjoner. Mens nautisk utdanning som skal kvalifisere til D3 sertifikat blir lagt til fagskolesystemet. Det påpekes også at det er ønskelig å få etablert flere Y-vei tilbud innenfor maritim utdanning ved høyskolene.

Når det gjelder den nåværende strukturen innefor nautisk utdanning består den av tilbud innenfor høyere utdanning og fagskolesystemet. De to utdanningsveiene kvalifiserer til de samme maritime sertifikater. Det kan derfor oppfattes som en noe tungvint løsning, men det må tas i betraktning at systemet skal fange opp mange. Systemet er lagt opp til at både de med bakgrunn fra allmenn videregående skole, og de med yrkesfaglig videregående skole og fagbrev, skal kunne ta sjøoffisersutdanning. Det at fylkeskommunen og staten tilbyr nautisk utdanning, medfører at de økonomiske midlene skolene får, kommer fra ulike hold. I følge Norgesnettrådets rapport fra 2002 kostet det omtrent 50.000 kr i året å utdanne en elev på nautisk linje på fagskolen. En høgskolestudent på nautikk kostet rundt 60.000 kr i året. Ved at



man har 18 utdanningsinstitusjoner som tilbyr nautisk utdanning, fører dette til at de økonomiske midlene blir spredt. Leiv Kåre Johannessen sa i intervjuet at det blir brukt for mye penger på nautisk utdanning i Norge. Med dette siktes det nok til at ved å få konsentrert de økonomiske midlene, vil man kunne utnytte og koordinere disse på en bedre måte. Dette er nok en viktig grunn til at det både i Norgesnettrådets rapport(2002) og MATUTs rapport(2009), har blitt lagt vekt på at man bør etablere større utdanningsentre.

Ved Høgskolen i Ålesund ble det i 2008 opprettet en egen linje for studenter med bakgrunn fra yrkesfaglig videregående skole og fagbrev som matros, "Bachelor i nautikk Y-veien". HSH vil forsøke å etablere en liknende linje. Dette utdanningstilbudet har skolen mål om å starte høsten 2011. Høgskolen i Telemark(HiT) har siden 2002 hatt et Y-vei tilbud for elektroingeniørutdanning. Hovedkonklusjonen i HiTs evalueringsrapporten fra 2009, er at deres prosjekter med Y-vei studier er svært vellykket. (Hagen, 2009, s.21) Ut i fra karakterene tilsendt fra HiÅ er det vanskelig å trekke noen konklusjon hvorvidt deres prosjektet fungerer godt. Det er også vanskelig å si noe om hvordan det går med studentene på Y-veien, sett i forhold til de ordinære nautikkstudentene. Harald Eide påpekte i en e-post at studentene som tar Y-veien er blant de beste, og fungerer veldig godt sammenliknet med de ordinære. (Se vedlegg 23) Hvilke krav det er satt til karakterer for å komme inn på denne linjen er ikke nevnt. Det ble derfor tatt kontakt med DBH, men det viste seg at de ikke har informasjon om dette. Ved HSH ser man for seg at kun de faglig sterkeste elevene skal bli tatt opp til et slikt studium. Hvis dette også er tilfelle ved HiÅ, er det noe som må tas hensyn til med i en vurdering av hvor godt linjen faktisk fungerer.

Ut i fra intervjuet med Leiv Kåre Johannessen kom det frem at HSH vurderer flere utdanningsløsninger det kan bli aktuelt å innføre. Intervjuet tolkes di hen at det vurderes fem ulike alternativer, inkludert den nevnte y-vei linjen. To av disse løsningene det blir sett på vil i stor grad holde seg til den oppbyggingen som eksisterer, men det vil legges inn mer praksis. I den ene av disse to vil det legges opp til at det åpnes for at studentene skal ut i praksis i både sommer og juleferier. I løpet av den normerte studietiden på tre år vil dette gi fire måneder praksis. I den andre av disse to modellene, legges det opp til at utdanningen utvides til et fireårig bachelorgradsstudium. Det skal da være mulighet for å fullføre kravene til tolv måneders praksis som kadett, i løpet av den normerte studietiden. Vedlegg 22 viser en annonse fra Haugesunds Avis fra 01.06.1966. I annonsen søker Wilh. Wilhelmsen rederiet etter ungdom med bakgrunn fra realskole eller med examen artium, som ønsket en fremtidig

karriere som sjøoffiser. De kandidatene som ble utvalgt skulle få mulighet til å få erfaring ombord, før de skulle utdannes. Dette er en løsning som ikke blir praktisert lengre. Hva som er bakgrunnen for dette ønskes det ikke å spekulere i. Likevel bør det stilles spørsmål ved hvorfor det ikke er slik lengre, og om hvor mye praksis det bør legges inn i studiet. Hans Sande påpekte at det kan være vanskelig å tilpasse opplæringen ombord, i forhold til den kompetansen studentene har når det gjelder praksis under studiet.

Det blir også sett på en løsning hvor nautikkutdanningen rettes mer mot ingeniørutdanningen. Dette for å gjøre studentene bedre rustet for å kunne ta mastergrad. Den siste modellen HSH vurderer å innføre tolkes dit hen at de faglig svakeste kandidatene fra yrkesfaglig videregående skal gå på en mer praktisk rettet linje på fagskolen, mens de resterende skal ta nautikkutdanningen på høgskolen.

For å kunne innføre enkelte av modellene som er skissert, vil det kreve et godt samarbeid med fagskolene. Leiv Kåre Johannessen kom inn som studieleder høsten 2009, og har allerede innledet samtaler med fagskolene i Haugesund, Bergen og Austevoll. Skolen har nylig også videreført et samarbeid med Sjøkrigsskolen. For enkelte ved HSH kom dette kanskje som en overraskelse, da tilsynelatende få studenter var klar over at det eksisterte et samarbeid. Fra før har HSH også et samarbeid med fagskolen i Haugesund gjennom prosjektet Maritime Academy of Haugesund, hvor lokale rederier også er involvert. Dette kjenner nok studentene best ved at "Ungdomsgarantien" inngår i dette partnerskapet. Sverre Meling Jr. sa under intervjuet at samarbeidet som allerede eksisterer, kan bidra til at Haugesund er bedre posisjonert til å få et maritimt utdanningscenter, hvis det blir aktuelt å etablere slike. Øyvind Bårdsen, daglig leder for Maropp sør-vest, påpekte at når det gjelder et slikt samarbeid mellom fagskole og høgskole kan dette bli begrenset på grunn av politiske føringer. Han vil gjennom Maropp jobbe videre med å se på relasjonene mellom skolene og staten, for å kunne løse de politiske og institusjonelle utfordringene på en god måte. I MARUTs rapport er det et av hovedmålene å samle den nautiske utdanningen i større sentre. Utvalget anbefaler at disse etableres der hvor det allerede tilbys høyere utdanning inne nautikk.

Det tas utgangspunkt i at det som har kommet frem under de respektive intervjuene til en viss grad kan overføres til den generelle oppfatningen som gjelder maritim utdanning.

Helhetsinntrykket fra intervjuene som ble gjennomført i forbindelse med denne oppgaven, viser at det vil bli positivt mottatt hvis det gjøres endringer innenfor nautisk utdanning.

Enkelte påpeker også at det er et behov for at noe må gjøres. Øyvind Bårdsen har arbeidet

med problemstillinger knyttet til maritim utdanning siden 1998. Et område han har hatt fokus på er å få til bedre overgangsordninger til nautisk utdanning på høyskolene for de som har fagbrev som matros. Arve Kambe påpekte at det må gjøres drastiske endringer innenfor fagskolesystemet hvis denne type maritim utdanning skal kunne fortsette å eksistere. Han mener at fagskolene må sentraliseres og organiseres på en helt annen måte i forhold til hvordan det er i dag. Representantene for rederiene som har deltatt i undersøkelsen støtter også opp om at noe må gjøres med den maritime utdanningen. Forslaget om å etablere større utdanningssentre på strategiske plasser blir sett på som noe positivt. Rederiene påpekte at for dem er viktigere å få godt kvalifiserte folk, enn om de har høyskole eller fagskoleutdanning.

Hvilke områder det ønskes å satses på, og hvilke studiespesialiseringer studentene skal kunne velge er interessant. Dette fordi det kan være av betydning for hvordan studiet utvikles og struktureres. Det er også viktig at brukerne av nautisk kompetanse, og undervisningsinstitusjonene, har fokus på de samme områdene. Under intervjuene med representantene fra HSH, ble det lagt vekt på at man må legge til rette for at nautikerne skal kunne studere videre til mastergrad. Dette bør gjøres ved å øke studentenes forkunnskaper innen ingeniørfag som matematikk og fysikk. Ved den nautiske linjen på Universitet i Tromsø, (tidligere underlagt Høgskolen i Trømsø) blir man utdannet til ingeniør, i tillegg til nautiker. I Brand(2008) påpekes det at nesten halvparten av studentene på denne linjen bruker mer enn tre år for å fullføre studiet. Man kan med dette si at det er et mål å ”akademisere” utdanningen ved å legge til rette for at flere skal studere videre til mastergrad. Behovet for nautikere innefor den maritime næringen på land er også stort i følge Øyvind Bårdsen. Det kan derfor tenkes at det er et behov for nautikere med høyere utdanning her. Likevel er høyskolens hovedoppgave å utdanne sjøoffiserer. Det kan derfor synes å være motstridene å legge opp til at studentene i større grad skal ta mastergrad, da rederiene har påpekt at det er behov for annen tilleggskompetanse. Under intervjuene med de to rederiene ble det lagt vekt på at det er ønskelig at offiserer får et bedre grunnlag innenfor ledelse og administrasjon. Dette ble begrunnet med at mange av de marine operasjoner fartøyene involveres i, krever kompetanse utover den maritime kunnskapen offiserene innehar.

Under intervjuet med Hans Sande, direktør i NSOF, ble det poengtert at man må rette større fokus mot å spesialisere seg til den flåten norske redere kontrollerer. Ved HSH kan man velge mellom to profiler innenfor bachelorgraden. Organisasjon og ledelse eller offshoreteknologi og operasjon. Studieleder Leiv Kåre Johannessen sa at høyskolene har ønske om at

spesialisering i hovedsak skal skje på mastergradsnivå. Når det gjelder å få til en nasjonal rammeplan for å få utdanningen mer enhetlige, der for eksempel de to første årene er like, ble det lagt vekt på at dette er noe høyskolene ikke er positive til. Dette fordi utdanningen er styrt av STCW-95 konvensjonen. Studentene skal oppnå de samme kvalifikasjonene, og det vil derfor ikke være nødvendig å ha en nasjonal rammeplan. Likevel anbefaler MARUT i sin rapport at dette er noe som må vedtas i forskrift for å få en mer lik struktur innefor den nautiske utdanningen i Norge.

### **6.3 Kritikk av undersøkelsen**

De tre rapportene som har blitt brukt som bakgrunnsmateriell, er alle lagd på bestilling fra staten gjennom ulike departement. Hvilke områder det er blitt påpekt å belyse i de respektive mandatene, kan ha vært med å påvirke konklusjonen. Dette ved at det kan ha vært en noe ensidig fremstilling av utdanningen i rapportene. Det bør også bemerkes at det har vært vanskelig å finne varierte kilder som kunne benyttes i arbeidet.

Når det gjelder intervjuene ble enkelte av disse gjort under tidspress. Det ble også gjort et telefonintervju. Under disse intervjuene måtte enkelte tema utelukkes, og svarene var nok ikke så utfyllende som ønskelig. Dette kan ha hatt en viss betydning for resultatene som er kommet frem i undersøkelsen. Det kan sees på som en svakhet ved rapporten at det ikke har blitt gjennomført intervjuer med representanter fagskolen.

Det bør også sees på om det har vært rettet nødvendig kritikk mot intervjuobjektene som har uttalt seg i undersøkelsen. Hvilken interesse og bakgrunn disse har for sine utsagn, er av betydning. For eksempel er HSH avhengig av studenter. Rederiene av arbeidskraft. Mens Sjøoffisersforbundet er avhengig av medlemmer. Dette er faktorer som må tas i betraktning under arbeidet.

Grunnet den nære tilknytningen til maritim utdanning, kan det være at problemstillingen ikke har blitt belyst med tilstrekkelig objektivitet. Det har også vært nødvendig å fokusere på eksamener, dette fordi disse har blitt lagt utenfor den offisielle eksamensperioden. Dette kan ha vært med å legge begrensinger for hvor mye tid det har vært mulig å vie til arbeid med oppgaven. Å utføre en vurdering av det valgte tema som ville hatt større tyngde og integritet, krever mer tid og ressurser enn det som har vært tilfelle her.

## **7.0 Konklusjon**

Problemstillingen for denne oppgaven har vært: ”Bør det gjøres strukturelle endringer innefor nautisk utdanning i Norge?” Denne har blitt forøkt belyst ved å se på tidligere utredninger om maritim utdanning. Det har også blitt innhentet informasjon gjennom intervjuer med personer innefor maritim utdanning og næring. Dette for å få et inntrykk av hva disse mener om dagens utdanningsstruktur.

Undersøkelsen viser at det generelt blir sett positivt på å gjøre endringer innenfor utdanningen. Dette blir begrunnet med at for eksempel å etablere større utdanningscentre på strategiske plasser rundt om i landet, da disse potensielt kan være med å styrke den maritime utdanningen i Norge. Det trekkes også frem at slike centre kan ha positiv effekt for videre utvikling innenfor hele den maritime sektoren. Videre viser undersøkelsen at det blir sett positivt på nautiske y-vei studier. Ved HiÅ er det allerede etablert et slikt tilbud, og HSH har planer om å starte et liknende studium høsten 2011. I MARUTs rapport blir det presisert at man ønsker flere slike tilbud. Det kan derfor se ut for at y-vei studier innenfor nautikk vil bli en viktig del av den fremtidige maritime utdanningen. Det er også viktig at utdanningen tilfredsstillende nærings behov for kompetanse. Hvilke områder man skal kunne spesialisere seg innefor, bør videreutvikles og tilpasses den flåten norske redere kontrollerer. Det er derfor viktig at institusjonene holder fokus på å utdanne sjøoffiserer som er godt kvalifisert til å møte fremtidige utfordringer innefor skipsfarten.

Hovedkonklusjonen er derfor at det bør gjøres endringer med strukturen innefor maritim utdanning. Det har ikke vært et formål å ta standpunkt til hvilke løsninger som bør innføres, eller hvordan studiet bør organiseres mellom stat og fylke. I 1974 ble det produsert en NOU om maritim utdanning grunnet ønskede endringer innenfor den videregående skolen. Utfordringene den maritime utdanningen står ovenfor når det gjelder dagens struktur, kan være av en liknende karakter. Det bør derfor vurderes om det skal bli satt ned et nasjonalt råd, eller bli utarbeidet en NOU, da det ser ut til å være behov for nasjonale inngrep i utdanningsstrukturen.

## Litteraturliste

Bakka Jr., D., Arentz, P., & Rensvik, E. (2007). *Maritime Norge -Skipsfartens bok*. Gøteborg, Sverige: Breakwater Publishing.

Befring, E. (2007). *Forskningsmetode med etikk og statistikk* (2.utgave ed.). Oslo: Det Norske Samlaget.

Brand, E. (2008). *En utdanning du kommer langt med*. Oslo: NIFU STEP.

Dalen, M. (2004). *Intervju som forskningsmetode -En kvalitativ tilnærming*. Oslo: Universitetsforlaget.

Dalland, O. (1997). *Metode og oppgaveskriving for studenter* (2. utgave, e-bok ed.). Oslo: Universitetsforlaget.

DBH. (2010). *Database for statistikk om høgre utdanning*. Hentet April 17, 2010 fra Webområde for DBH:  
[http://dbh.nsd.uib.no/dbhvev/student/registrerte\\_rapport.cfm?nivakode=x&toppnivakode=x&grunnlagsdata=0&organisering=x&kategori=s&studkode=ING&progkode=x&semester=1&sti=9!instkode!9!progkode&insttype=x&arstall=2010&instkode=x&finans=egen&fakkode=x&ufakkode=x&beregning=Totalt.antall&valgt\\_sti=Ingeniørutdanning&grupperingstring=arstall&sti\\_hele=studkode!9!instkode!9!progkode&sti\\_valgt=studkode!9!instkode!9!progkode&viskode=0&>nullvalue=-&brukersort=to&pageid=1](http://dbh.nsd.uib.no/dbhvev/student/registrerte_rapport.cfm?nivakode=x&toppnivakode=x&grunnlagsdata=0&organisering=x&kategori=s&studkode=ING&progkode=x&semester=1&sti=9!instkode!9!progkode&insttype=x&arstall=2010&instkode=x&finans=egen&fakkode=x&ufakkode=x&beregning=Totalt.antall&valgt_sti=Ingeniørutdanning&grupperingstring=arstall&sti_hele=studkode!9!instkode!9!progkode&sti_valgt=studkode!9!instkode!9!progkode&viskode=0&>nullvalue=-&brukersort=to&pageid=1)

Hagen, S. T. (2009, Oktober 16). *HiT*. Retrieved April 8, 2010 from [www.hit.no](http://www.hit.no):  
[http://www.hit.no/main/content/download/88714/944870/file/evalueringsrapport-7\\_y-%20vei\\_161009.pdf](http://www.hit.no/main/content/download/88714/944870/file/evalueringsrapport-7_y-%20vei_161009.pdf)

Hammerborg, M. (2003). *Skipsfartsbyen -Haugesunds Skipsfartshistore 1850-2000*. Bergen: Eide forlag.

HiÅ. (2010, April 6). *Bachelor i nautikk y-veien*. Hentet April 16, 2010 fra Webområde for Høgskolen i Ålesund:  
[http://hials.no/nor/studiehaandbok/direkte\\_publicisering/studiekatalog/studietilbud/institutt\\_for\\_teknologi\\_og\\_nautikkfag/nautikk/bachelor\\_i\\_nautikk\\_y\\_veien](http://hials.no/nor/studiehaandbok/direkte_publicisering/studiekatalog/studietilbud/institutt_for_teknologi_og_nautikkfag/nautikk/bachelor_i_nautikk_y_veien)

HiV. (2010). *Maritim utdanning Høgskolen i Vestfold*. Hentet April 21, 2010 fra Webområde for Høgskolen i Vestfold: <http://www.hive.no/studietilbud/maritime-studier/>

HSH. (2010, Mars 1). *Maritim utdanning*. Hentet April 16, 2010 Fra Hjemmeside for Høgskolen Stord/Haugesund: <http://www.hsh.no/studier/maritim.htm>

Ihle, G. (2006). *"Nye" Karmsund videregående skole*. Haugesund: Rogaland Fylkeskommune.

IMO. (2010). Hentet April 12, 2010 from Webområde for International Maritime Organization: [www.imo.org/](http://www.imo.org/)

Johannessen, A., Kristoffersen, L., & Tuft, P. A. (2005). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag* (2. utgave ed.). Oslo: Abstrakt forlag.

KUF utvalg. (1997). *Evalueringsrapport maritim høyskoleutdanning*. Oslo: KUF.

KUF utvalg. (1996). *Norgesnett -teknisk sett*. Oslo: Norgesnett.

MARUT arbeidsgruppe. (2009). *Maritim profesjonsutdanning*. Oslo: MARUT.

NHD. (2007). *Stø kurs*. Oslo: NHD.

NOF. (2010, Januar 18). *Opptakskrav for fagskoleutdanning*. Hentet April 16, 2010 fra Webområde for opptak til fagskoleutdanning:  
[http://www.fagskoleopptak.no/modules/module\\_123/proxy.asp?D=2&C=2013&I=6861&mid=2468&sid=2478&pid=2468](http://www.fagskoleopptak.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=2013&I=6861&mid=2468&sid=2478&pid=2468)

Norges Rederiforbund. (2010, Mars 26). *www.rederi.no*. Hentet April 9, 2010 fra Norges Rederiforbunds hjemmeside:  
[http://www.rederi.no/default.asp?FILE=items/7026/263/NR\\_%E5rsrapport\\_2010\\_ORIGINAL\\_FOR\\_WEB.pdf](http://www.rederi.no/default.asp?FILE=items/7026/263/NR_%E5rsrapport_2010_ORIGINAL_FOR_WEB.pdf)

Norges Rederiforbund. (2010). *www.rederi.no*. Hentet 04 9, 2010 fra Norges Rederiforbunds hjemmeside: [http://www.rederi.no/default.asp?V\\_ITEM\\_ID=508](http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=508)

Norgesnettrådet. (2002). *Utredning om maritim utdanning*. Oslo: Norgesnettrådets sekretariat.

NOU 1974:31. (1974). *Utdanning av dekks- og maskinpersonell for handelsflåten og fiskeflåten*. Oslo: Universitetsforlaget.

Pedersen, O. G. (1974). *Haugesund Navigasjonsskole 100 år*. Haugesund: Haugesund Navigasjonsskole.

Skipsfarts-forum. (2010). Hentet April 20, 2010 fra Webområde for Skipsfarts-forum:  
<http://skipsfarts-forum.net/read.php?TID=8778&page=1>

Statistisk sentralbyrå. (2009, August 11). *Statistisk sentralbyrå*. Retrieved April 12, 2010 from [www.ssb.no](http://www.ssb.no/vis/emner/10/12/40/handelsfl/main.html): <http://www.ssb.no/vis/emner/10/12/40/handelsfl/main.html>

Stensaker, B. (97). *Evaluering av maritim høyskoleutdanning*. Oslo: NIFU.

UiT. (2010). *Om Bachelor ingeniør -nautikk UiT*. Hentet April 21, 2010 fra Webområde for Universitetet i Tromsø:  
[http://www2.uit.no/ikbViewer/page/studiesokere/studietilbud/studieprogram?studieprogram=81047&ar=2010&p\\_d\\_i=-47400&p\\_d\\_c=&p\\_d\\_v=169728&semester=H&p\\_document\\_id=169728](http://www2.uit.no/ikbViewer/page/studiesokere/studietilbud/studieprogram?studieprogram=81047&ar=2010&p_d_i=-47400&p_d_c=&p_d_v=169728&semester=H&p_document_id=169728)

Wilhelmsen Group. (2010). *www.wilhelmsen.com*. Hentet April 9, 2010 fra Wilh. Wilhelmsen hjemmeside:  
<http://www.wilhelmsen.com/archive/internet/history/popup.html>

**Bilder:**

Forsidebilde: Maritime Norge 08 (Bakka Jr., Arentz & Rensvik)

Bilde nr. 1: T. Rudi. [http://www.hsh.no/om\\_hsh/kart\\_og\\_bilder](http://www.hsh.no/om_hsh/kart_og_bilder) 17.04.10

Bilde nr. 2: [www.wilhelmsen.com](http://www.wilhelmsen.com) 17.04.10.

Bilde nr. 3: <http://www.karmsund.vgs.no> 23.04.10

Bilde nr. 4: <http://www.hsh.no/studier/evu.htm#0000047878> 28.04.10

Bilde nr. 5: Norges Rederiforbund, Årsrapport 2009.

Bilde nr. 6: <http://www.hials.no/nor/content/view/full/9686> 22.04.10

Bilde nr. 7: [http://www.hials.no/nor/hials/hoegskolen/besoek\\_oss](http://www.hials.no/nor/hials/hoegskolen/besoek_oss) 22.04.10

Bilde nr. 8: Tor Inge Vormedal

**Figurer:**

Figur nr. 1: Kilde:

[http://www.fagskoleopptak.no/modules/module\\_123/proxy.asp?D=2&C=2065&I=8017&mid=2777](http://www.fagskoleopptak.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=2065&I=8017&mid=2777)

Figur nr. 2: Kilde:

[http://sdir.no/no/Sjofolk/Veiledning/Dekksoffiser/D3\\_Forerrettigheter\\_500\\_bt/](http://sdir.no/no/Sjofolk/Veiledning/Dekksoffiser/D3_Forerrettigheter_500_bt/)

<http://sdir.no/upload/Fartoy%20og%20sjofolk/Veiledning/Dekksoffiser/Maritim%20Sertifikatstruktur%20-%20dekksoffiserer.pdf>

**Tabeller:**

Tabell nr. 1: Hentet fra Norges Rederiforbund, Årsrapport 2009.

Tabell nr. 2: Informasjon mottatt som velegg i via e-post 01.03.10 fra Harald Eide ved HiÅ. Vedlegg 23.

Tabell nr. 3: Hentet fra: DBH



## **Vedlegg**

## Vedlegg 1

### Intervjuguide

Navn:

Alder:

Utdanning:

Bakgrunn/erfaring:

Stilling:

Bedrift/institusjon:

### Dagens maritime profesjonsutdanning:

-Hvordan vurderer du/dere den nåværende ordningen med både maritim fagskole og høyskole?

-Hvordan vil dere rangere(1-5) nivået på utdanningen de tilbyr i fagskolen?

-Hvordan vil dere rangere(1-5) nivået på utdanningen de tilbyr på høyskolene?

-Er nivået på dagens maritime utdanning høyt nok?

-Hvordan ligger den norske utdanningen på høyskolenivå i forhold til kravene i STCW?

-Hvordan ligger den norske utdanningen på fagskolenivå i forhold til kravene i STCW?

-Hvordan vurderer dere utviklingen som har vært i den maritime utdanningen siden 2007?

-Er utdanningen vi har i dag fremtidsrettet nok med tanke på dyre høyteknologiske og avanserte skip?

-Har satsningen og bevilgninger på teknologi og utstyr stått i stil med andre ressurskrevende utdanninger?

-Har utviklingen stått i stil med den utviklingen vi har sett hos fartøyene?

-Har det vært for stort fokus på kvantitet fremfor kvalitet?(kampanjer ikke for alle osv.)

### Praksis:

-Hvordan ser dere på at høyskoleutdannede kan komme om bord som kadett uten å ha vært til sjøs tidligere?

-Hvordan mener dere en praksisordning for studenter ved høyskolene bør være?

-Høyskolen Stord/Haugesund har en avtale med lokale rederier om sommerjobb som kadett, er dette en utvikling i riktig retning?

-Bør en praksisordning komme i stand av økonomiske grunner, slik at man ikke bruker utdanningsmidler på folk som ikke liker seg til sjøs?

-Bør en praksisordning være slik at man er ferdig med kadett-tiden når man er ferdig på skolen?

### **Ny struktur i maritim utdanning:**

-På hvilken måte kan dere påvirke næringen og myndigheter til å utarbeide en ny struktur i maritim utdanning?

-Hva legger dere i at dere skal være en aktiv pådriver for at maritim utdanning sentraliseres?

-Hva ser dere på som grunnene til at diskusjonen rundt maritim utdanning stadig vekk blusser opp?

-Vil en ny struktur være nøkkelen til å forbedre maritim utdanning og øke kompetansen blant kommende norske sjøoffiserer?

-Kan det være andre bakenforliggende årsaker som for eksempel dårlig styring, lav kompetanse blant lærer og lignende som vil hindre en positiv utvikling?

-Er det behov for en rammeplan for maritim profesjonsutdanning som skal gjelde for høgskolen som tilbyr nautisk utdanning?

-Hvilke fordeler kan man få ved å lage en rammeplan for maritim profesjonsutdanning på høgskolene?

-Hva mener dere bør være noen av hovedpunktene i en slik plan?

-Hvordan bør man legge seg i forhold til STCW-95 konvensjonens krav til utdanning?

-Vil en differansiering i studieløpene, der fagskolen kvalifiserer til kl3, mens høgskolene kvalifiserer til kl2 og kl1, skape motsetninger blant sjøoffiserer?

-Hvordan forholder deres medlemmer seg til dette forslaget?

-Er Y-veien det dere ser på som den beste løsningen?

-Y-veien er i utgangspunktet etablert for ingeniører, bør nautisk utdanning bli en ingeniørutdanning?

-Øyvind Bårdsen fra Maropp her utarbeidet et forslag til maritim utdanningsstruktur, kan dette alternativet være aktuelt å se nærmere på?

### **Stø kurs/MARUT rapport**

-I "Stø kurs", regjeringens maritime strategi, påpekes det at det er behov for økt effektivitet, kvalitet og koordinering av maritime utdanninger i Norge. MARUT påpeker

mye det samme i sin rapport. MARUT påpeker også at antall fagskoler må reduseres betydelig.

-Hvordan ser dere på disse påstandene?

-Har det ikke skjedd noe siden Stø kurs ble lansert i 2007?

-Har regjeringen bidratt tilstrekkelig på de områdene de mener det er behov for endringer?

-Har de lagt til rette for endringer?

-Gitt tilstrekkelig økonomisk spillerom?

-Spiller regjeringens distriktspolitikk inn i denne saken, med tanke på at man ikke har redusert antall fagskoler?

-Har næringen gjort sin del av jobben? For eksempel ønsker de at næringen selv skal ta initiativ til en utredning av en evt norsk "Lighthouse" modell.

-Vil det bli lansert noe norsk "lighthouse" innen 3 år?

-Hva vil dere bidra med for å få ting til å skje nå?

-Er Y-veien i Ålesund et resultat av Stø Kurs?

-Hvordan ser maritim utdanning ut om 10 år?

-Er det grunnlag for å utdanne norske sjøfolk om 10 år? Konkurransen med utenlandske osv.

## Vedlegg 2

### Intervjuinformasjon

I forskning er det stort fokus på etikk og personvern. Denne kontrakten representerer en del av dette, og er utarbeidet for å ivareta partene på en best mulig måte.

- Rettigheter  
Å delta på dette intervjuet er helt frivillig. Informanten i undersøkelsen/intervjuet har rett til:
  - Å trekke seg når som helst gjennom intervjuet.
  - Å ikke svare på ett eller flere spørsmål.
  - Ikke bli navngitt i oppgaven.
  - Være anonym.
- Hvordan informanten siteres
  - Informanten må være klar på om han/hun taler på vegne av:
  - Seg selv som privatperson.
  - Sin bedrift/institusjon.
- Tillatelse til publisering  
Den intervjuede gir Eirik Vormedal tillatelse til å gjengi og publisere intervjuet i sin bacheloroppgave.
- Se over oppgaven før publisering
  - Hvis informanten ønsker å se over oppgaven før den publiseres må det gis ettertrykkelig beskjed om dette under intervjuet, eller ta kontakt senest 15 april.
- Publisering av oppgaven
  - Oppgaven vil bli presentert for åpne dører på Høgskolen Stord/Haugesund i løpet av mai 2010.
  - En kopi kan fås ved henvendelse til Eirik Vormedal etter 1. mai.

---

Eirik Vormedal

Sted/Dato:

## Vedlegg 3

### Intervju med kaptein på et avansert offshorefartøy.

De kadettene som kommer fra fagskolen har bedre ballast og en bedre forståelse av det som skjer ombord, mener kapteinen som er intervjuet her.

- Hvordan ser du på det at kadetter fra høgskolen i teorien kan komme ombord etter å ha gått tre år på skole uten å ha vært til sjøs før?

- Mange av disse har liten praktisk erfaring og mangler forståelse for det som skal bli deres daglige virke. Spesielt problematisk er det at de ikke kjenner til hva som skjer på dekk, da dette kan gå utover sikkerheten til de ombord. Som offiser er man ansvarlig for det arbeidet som foregår på dekk. Man må derfor ha god kjennskap til hvordan ulike operasjoner på dekk utføres, og man må evne å se hvilke farlige situasjoner som kan oppstå.

- Det er etablert praksisordninger som for eksempel ”ungdomsgarantien”, kan dette være positivt for utdanningen?

- Jeg tror å det å få etablert gode praksisordninger kan være med å øke kompetansen til de som studerer maritime fag.

- Hvordan er de teoretiske kunnskapene til kadettene fra henholdsvis fagskolen og høgskolen?

- De teoretiske kunnskapene er nok ganske like for begge gruppene. Mitt inntrykk er at de som kommer fra fagskolen, med bakgrunn som matros, har lettere for å videreføre det de har lært på skolen i praksis.

- Er det noen fag eller emner du mener det bør legges mer vekt på, for eksempel ledelsesfag?

- Generelt er utdanningen i dag dekkende, og gir en kommende sjøoffiser det han trenger av kompetanse. Når det gjelder ledelsesfag, tror jeg ikke det har noe for seg å gå enda dypere i det. Ledelse er noe man lærer av erfaring og trening, ikke på skolebenken.

- Hvilket inntrykk har du av kompetansen til lærerne som underviser i maritime fag?

- Mitt inntrykk fra de skolene jeg kjenner til, er at kompetansen blant lærerne er for dårlig.

- Hva tror du grunnen til at det er stor gjennomstrømning av lærere i maritime fag?

- Jeg tror det i hovedsak skyldes at man som offiser har langt bedre lønnsvilkår enn det en lærer har. Samtidig er det for få lærere ved skolene, i tillegg til at mange skoler har dårlig utstyr. Kombinasjonen av dette gjør nok at det ikke er så attraktivt å være lærer i maritime fag, selv om jeg tror det kunne vært interessant.

- Hvordan ser du på de anbefalingene som er gitt i MARUTs rapport. Jeg tenker da på at man må gå på høgskole for å kvalifisere til kl. 1 sertifikat?

- Jeg er skeptisk til de løsningene som er skissert i rapporten fra MARUT. Fagskolesystemet utdanner langt flere sjøoffiserer enn høgskolene, og det viser seg også at det er få med bakgrunn fra høgskolene som seiler hele sitt yrkesaktive liv. Mange av de høgskoleutdannede tar seg jobb i land etter å ha fått sine maritime sertifikater.

## Vedlegg 4

### Rederi nr. 1.

#### Intervju med HR-manager.

- Bemanningssituasjonen ved vårt rederi er slik at vi har tilstrekkelig med personell til å bemanne våre skip på det nåværende tidspunkt. Likevel vil vi de nærmeste årene ha et behov for nye sjøfolk. Noe av grunnen til at bemanningssituasjonen i dag er stabil skyldes lave rater og usikkerhet i markedet, forteller personalsjefen innledningsvis.

- Har dere en bestemt ansettelsespolitikk når det gjelder ansettelse av kadetter utdannet ved fagskolen eller høgskolene?

- Jeg vil påpeke at av naturlige årsaker har vi flest offiserer med bakgrunn fra fagskolesystemet. Det kommer av at fagskolesystemet utdanner langt flere sjøoffiserer enn høgskolene. Når det gjelder ansettelsespolitikk, prøver vi å ansette en lik stor andel kadetter fra høgskolene som fra fagskolen. Å få en jevn blanding av kommende offiserer fra begge skolene tror jeg er positivt, da disse har ulik bakgrunn og erfaring.

- Er det enkelte fag eller emner dere ser kadettene ikke har tilstrekkelig kunnskap innen?

- Generelt kan jeg si at for fagskolekadettene er det ønskelig at de blir flinkere i språk som norsk og engelsk. Ellers vil jeg påpeke at det er et behov for mer undervisning knyttet til organisasjon og ledelse. Å ha bedre kjennskap til dette kan være med å danne et mer solid grunnlag når man skal tre inn i lederstillinger som offiser ombord. Vi ser at på høgskolene har de noe mer ledelsesfag enn på fagskolene, men disse fagene kan bli enda bedre.

- Hvilket forhold har dere til samarbeidsavtaler og garantiordninger med skolene?

- Vi er i utgangspunktet skeptisk til ordninger der man garanterer studenter jobb som kadett ved gjennomført studie, uten å stille noen spesifikke krav. Hvis utdanningen blir ført videre i den retning vi ser det jobbes med nå, vil det nok ikke det være behov for slike ordninger i fremtiden. Samtidig ser vi at det er spesielt viktig for de som går på høgskolene å få muligheten til å tilegne seg erfaring gjennom å jobbe ombord underveis i studieløpet, for eksempel i sommerferiene. De kan i teorien komme ombord på et skip etter å ha gått tre år på høgskolene uten å ha seilt. Vi mener at det ikke er bra, verken for studenten, eller for rederiet personen skal gjennomføre kadettiden i.

- Hvis det skulle bli aktuelt, ville dere vært med i en nasjonal ordning, der rederier over hele landet er med å garantere kadettplass for alle som utdanner seg til sjøoffiser?

- Vi er som sagt skeptisk til garantiordninger, men har sett at de har en ordning i Sverige som se ut til å fungere.

- Hvordan ser dere på anbefalingene i MARUTs rapport når det gjelder å endre strukturen i maritim utdanning?

- Vi er i hovedsak enig i de anbefalingene som er lagt frem i MARUTs utredning. Å etablere større utdanningssentre på strategiske plasser rundt om i landet er noe vi tror kan styrke den maritime utdanningen. Vi er av den oppfatning at noe må skje med den maritime utdanningen i Norge. Det er svært kostbart å bemanne skip med norsk mannskap, og kompetansen til våre offiserer må i større grad stå i stil med det lønnsnivået vi har i dag.

- Støtter dere opp om forslaget til MARUT om å legge ned en del fagskoler?
- For oss er det viktigere å få dyktige folk, enn hvor i landet de er utdannet. At man skal kunne utdanne seg til sjøoffiser på hjemstedet sitt er ikke noe man kan forvente. Vi ser derfor at det kan være et behov for å legge ned noen av de mindre fagskolene til fordel for å etablere større maritime utdanningsentre på steder dere det vil være naturlig. Samtidig må en slik modell ta hensyn til de som nødvendigvis ikke ønsker å gå tre år på høyskole for å kvalifisere til kl. 1 sertifikat. De som for eksempel skal drive mindre frakteskip, og ikke trenger mer enn kl. 3 sertifikat, må kunne slutte av etter for eksempel ett år. Når det gjelder å etablere mer enhetlige utdanninger og en rammeplan, er vi positive til det. I dag kjører alle høyskolene sitt eget løp, noe som gjør det vanskelig å forholde seg til mer enn en høyskole.
  
- For en kort tid tilbake var en delegasjon bestående av blant annet lærere fra HSH og Øyvind Bårdsen fra Maropp, i Sverige for å se på deres modell. Hvilket inntrykk har dere av den svenske utdanningsmodellen?
- Utfordringene knyttet til for eksempel å drive utdanningen etter den svenske modellen, sandwich modellen, eller andre liknende utdanningsmodeller, er at disse krever mye økonomisk og organisatorisk, fra både skolene og rederienes side. De ser bra ut på papiret, men å gjennomføre disse vil nok være vanskelig. Vi har ansatt svenske kadetter i vårt rederi, og vi har gode erfaringer med disse. Likevel tror vi det er vanskelig å få etablert et liknende tilbud i Norge.
  
- I ”Stø kurs” er det satt ned et mål om at Norge skal være verdens beste på maritim utdanning. Er vi det?
- Vi er nok ikke verdens beste på maritim utdanning i dag, men vi ser at det arbeides med ulike løsninger for å heve kvaliteten i utdanningen. Det må være et mål å ha verdens beste maritime utdanning, men det er et stykke igjen før vi når det målet, sier personalsjefen avslutningsvis.



## Vedlegg 5

### Rederi nr. 2.

#### **Intervjuobjektene er henholdsvis rekrutteringsansvarlig og opplæringsansvarlig i rederiet.**

Ettersom ratene innenfor de ulike segmentene har vært lave en stund, har vi ikke hatt behov for nytt personell den senere tid. Likevel ser vi et behov for å rekruttere flere nye sjøfolk i tiden fremover. Vi trenger nye flinke sjøfolk med jevne mellomrom, for eksempel i forbindelse med nybygg.

- Har dere en prognose for hvor mange sjøfolk dere trenger de nærmeste årene?  
- Nei, men vi ser at vi trenger folk som en konsekvens av utvidelse av flåten. Samtidig er dette avhengig av hvordan de økonomiske utsiktene er fremover.

- Har dere bedre forhold til noen skoler enn andre, for eksempel HSH?  
- Vi har et godt samarbeid med HSH gjennom ”ungdomsgarantien”. Samtidig er det viktig å opprettholde kontakt med andre skoler også. Vi har blant annet vært i kontakt med Tromsø og Vestfold.

- Hvilket forhold har dere til fagskolene?  
- Vi har et godt forhold til fagskolene, men vi har hatt hovedfokus rettet mot fagskolen i Haugesund. Så generelt har vi best forhold til de utdanningsinstitusjonene i lokalmiljøet, det er de vi har mest med å gjøre.

- Hvordan vil dere vurdere den nåværende ordningen med fagskole og høgskole, der begge kvalifiserer til de samme sertifikatene?  
- Ordningen er ikke ideell. En mulighet er mer samarbeid, og at sjømannen må ha ett år på høgskole for å kunne løse klasse 1 sertifikat.

- Er nivået på de som går ut i fra de ulike skolene tilstrekkelig høyt i forhold til de avanserte skipene man skal ombord på?  
- Nivået på de som går ut i fra fagskolen og høgskolen er bra. Vi ser imidlertid at de med bakgrunn fra fagskolene gjerne skulle hatt mer kompetanse inne ledelse og administrasjon. Enkelte fartøy er i dag store og har flerkulturelt mannskap. Samtidig utfører de avanserte operasjoner som gjør at det kreves mer enn bare å være kyndig innen navigasjon - man må også være en dyktig leder. Vi ser også at de som har bakgrunn som matros blir flinkere ledere for de som arbeider på dekk. De har vært i samme situasjon og vet hva det går i.

- Er språkkunnskapene til de som blir utdannet i dag gode nok?  
- Når det gjelder språk, ser det ut til at det har blitt bedre de senere år, noe vi ser på som positivt.

- Bør undervisningen i alle fag gå på engelsk, siden det i hovedsak er arbeidsspråket på sjøen?  
- Nei, noen fag kan gå på engelsk for treningens skyld. For oss er det viktigere at alle får med seg det læreren forteller, enn hvilket språk som brukes.

- Har dere inntrykk av at det har vært en utvikling innenfor maritim utdanning de senere år?

- Lite har skjedd de siste årene, men det har vært mye snakk om å gjøre endringer. Samtidig får vi stort sett positive tilbakemeldinger på kadetter og lærlinger fra de ombord, så det synes som om skolen utdanner folk i forhold til det som forventes. Men vi vet at det er litt problemer med å få tak i lærere, og at disse er tilstrekkelig oppdatert.

- Har det vært for stort fokus på kvantitet fremfor kvalitet de senere årene for å få flest mulig gjennom nautisk utdanning?

- Slik vi ser det har kvaliteten og nivået på de som utdannes i dag økt. Det at klassene på HSH har økt betraktelig, må ikke medføre at inntakskravene senkes. Næringen ønsker hele tiden de flinkeste folkene.

- Hvordan ser dere på at man kan komme ferdig utdannet i fra høgskolen, uten å ha vært til sjøs tidligere?

- Vi mener det er noe det bør endres på. Å ha litt fartstid og erfaring er viktig. Det er nok også derfor at det nå blir sett på modeller der man kan legge fartstid inn i utdanningen. For å kunne være leder for mannskapet som arbeider på dekk, må man ha kjennskap til dette. Man kan ikke bare sette seg ved spakene og gi ordre til dekkarbeiderne når man ikke vet hva man snakker om. Derfor må man som kadett tilegne seg en del erfaring i fra dette ved å arbeide på dekk med matrosene.

- Er det ønskelig at man ska være ferdig med kadettiden når man kommer ut i fra skolen?

- Det burde i hvert fall vært slik at dere ikke hadde så lenge igjen som i dag. At dere for eksempel hadde hatt seks måneder fartstid igjen hadde nok vært en bra løsning.

- Har dere en modell dere skulle ønske blir valgt?

- Nei, men vi kjenner jo godt til den svenske modellen, en modell det skrytes mye av. Vi har imidlertid delte meninger om dette. Det er både fordeler og ulemper med å ha en ordning hvor man får mye seilingstid under utdannelsen. Samtidig skal vi bruke masse tid og penger på å gi en kandidat fartstid, når han kanskje stryker siste året? Det krever også mye organisering, men tanken bak en slik løsning er god.

- Er ungdomsgarantien et skritt i riktig retning i forhold til å få i stand en mer omfattende ordning for kadetter?

- Det er en god løsning, men det må kunne stilles krav til studentene, noe rederiene er begynt med nå.

- Tror du det er mulig å få til en ”ungdomsgaranti” der man på nasjonal basis stiller kadettplasser til disposisjon ovenfor alle utdanningsinstitusjonene, sammen med alle rederiene i Norge?

- Det er nok noe vi ville vært med på å prøve, men det er nok en løsning det er svært vanskelig å få gjennomført.

- Hvordan ser dere på MARUTs forslag om å legge ned en del fagskoler, til fordel for å etablere større utdanningssentre, samtidig som fagskolen kun skal kvalifisere til kl. 3 sertifikat?

- Det er ikke bra nok slik det er i dag, man utdanner helt forskjellige studenter. Et tettere samarbeid er nok nødvendig. Samtidig er det ikke alle som har mål om et kl 1, men ønsker kun å ta kl. 3. De som går på høgskolen for å ta kl. 1 vil da være de som er mest motivert og målrettet, og får da også mer ledelse og administrasjon. Det å få større utdanningssentre kan også være bra for utdanningen, det kan være med å skape større maritime miljøer. Det er ikke

nødvendig å ha fagskoler spredt langs hele kysten. Det vil nok være bedre å samle utdanningen på færre steder.

- Tror dere en rammeplan som gjør utdanningene mer like vil være en fordel?  
- Det kan nok være en fordel å få mer like løp på skolene, noe som også gjør at man kan ta et år på en annen skole hvis det er ønskelig.

- Burde skolene hatt mer tydelige profiler/spesialområder, for eksempel innen tank, offshore og fiske?  
- Å ha en mer tydelig spesialisering vil nok være positivt for utdanningen. Hvis utdanningsløpene blir mer like, kunne man hatt en slik spesialisering det siste året. Man kunne da gått over til en annen skole for å ta den ønskede spesialiseringen. Samtidig må det ikke bli lagt opp slik at det blir en konkurransesituasjon mellom både skolene og rederiene.

- Hvilken betydning har Stø Kurs hatt for dere?  
- Det at regjeringen har hatt en strategi og satt rammer har spilt en stor rolle for oss. Vi trenger forutsigbarhet for å kunne arbeide fremtidsrettet, noe man må gjøre i denne næringen.

- Når det gjelder å utdanne lærere, og å få tak i lærere til maritime fag, har det vært et problem. Hva bør gjøres?  
- Her har både myndighetene og næringen et ansvar med å finne gode løsninger. Næringen må også bidra fordi vi er avhengig av at kompetanse og kunnskap videreføres til neste generasjon. Kanskje må lønnsnivået for lærere i maritime fag økes, men det er mange faktorer man må se på for å finne en god løsning.

- I Stø Kurs er det skrevet av vi skal bli verdens beste innen maritim utdanning. Er det et realistisk mål?  
- Det er et tøft mål å nå, men ikke urealistisk. Hvis vi ikke sikter mot et slikt mål, vil vi bli akterutseilt.

## Vedlegg 6

### Intervju med høgskolelærer nr.1.

- Jeg er av den oppfatning at det eksisterende utdanningssystemet fungerer relativt bra, men ser også at det på visse områder er enkelte utfordringer. Eksempelvis er det per i dag en del av de som går på høgskolen, som ikke har erfaring fra skip før de begynner å studere. Det ser jeg på som en ulempe da sjølivet kan være et spesielt liv, både på godt og vondt, sier høgskolelæreren.

- Det blir hevdet at mange av de som går på høgskolene ikke seiler hele sitt yrkesaktive liv, men heller går i land etter å ha fått sine maritime sertifikater. Hva tror du er årsaken til det?

- Det stemmer godt over ens med mine erfaringer. Mitt inntrykk er at de som starter på fagskolen gjerne er innstilt på å jobbe som offiser på sjøen hele sitt yrkesaktive liv, mens de som studerer ved en høgskole er mer bevisste på muligheten de har til å studere videre til en mastergrad, eller jobbe i land innenfor den maritime sektoren etter de har fått sine sertifikater. Dette kan også være aldersbetinget, da jeg har inntrykk av at de på fagskolen gjerne er yngre elever enn studentene på høgskolen.

- Bør det opprettes mastergradsstudier som er tilpasset nautikere på de høgskolene som i dag tilbyr sjøoffisersutdanning?

- Jeg er positiv til den tanken. Det er mange emner som kunne vært relevante, som for eksempel undervannsteknologi, skipsdesign, økonomi- og shipping. For at man skal være bedre skikket til å ta fatt på et mastergradsstudie, bør nautikerne ha mulighet for et større grunnlag i realfag. Man kan i dag velge for eksempel Bachelor nautikk med profil innen organisasjon- og ledelse. Det burde også være mulig å ta sikte på å få en tilsvarende profil rettet mot ingeniørfag, slik at man har et bedre grunnlag for videre studier også i den retningen. Det bør også diskuteres om kadettiden skal gi uttelling i en eller annen form, da dette også er en form for opplæring og videreutdanning.

- Hvordan ser du på de forslagene som er skissert i MARUTs rapport?

- Når det gjelder å gjøre endringer i strukturen i maritimutdanning, må vi fokusere på at nivået blir holdt så høyt som mulig. Å etablere større utdanningssentre kan være positivt ved at man dermed vil få gode fagmiljø og bedre resursutnyttelse. Samtidig må man ikke ekskludere de som ønsker å studere i sitt lokalmiljø.

- Hvordan ville du sett på en privatisering av sjøoffisersutdanningen i Norge, ved for eksempel at rederiene startet egne skoler?

- Dersom rederiene skulle ønske å opprette private skoler for å utdanne sjøoffiserer, er jeg også positiv til det, men jeg tror ikke det er aktuelt å opprette private skoler slik situasjonen er i dag. Rederiene hadde vel kanskje heller ikke stilt opp med ulike samarbeids- og garantiordninger og støttet opp om skolene hvis de ikke var fornøyd med utdanningen som tilbys i dag.

- I "Stø kurs" er målet å bli verdens beste på maritim utdanning. Er vi det?

- Det er nok litt naivt å hevde at vi er "verdens beste", men vi kan ikke ha et annet mål enn å komme blant de beste. Vi bor i et land med god økonomi og med redere som

kontrollerer en stor flåte med moderne skip. For å bli enda bedre på utdanning av nautikere tror jeg vi må få flere lærere og heve lønnsnivået slik at det blir mer attraktivt for de som seiler å bytte jobb eller arbeide i land som lærer for en periode. Lønnsgapet i dag er for stort, noe som medfører at mange ikke tar seg råd til å begynne som lærer på en fagskole eller høgskole, selv om det blir sett på som interessant.

## Vedlegg 7

Intervju med høskolelærer nr. 2.

- Systemet vi har i dag med to løp som kvalifiserer til de samme maritime sertifikatene er vesentlig bedre enn det vi hadde for 10-15 år siden. Vi har tilgang til bedre utstyr, det er mer fokus på læremiljø og undervisningslokalene er bedre tilpasset undervisning i maritime fag. Samtidig kan det være positivt å endre strukturen i dagens sjøoffisersutdanning med tanke på å danne større fagmiljøer og å bedre samarbeidet mellom de ulike utdanningsinstitusjonene. Å få gjøre den maritime utdanningen mer enhetlig, er noe jeg tror kan være med å styrke den maritime utdanningen på høskolenivå. Jeg tror også det kan være lurt at høskolene får etablert tydeligere profiler innen for eksempel offshore, tank og fiskeri, sier høskolelæreren.

- Har lærerne i maritime fag tilstrekkelig kompetanse og erfaring?

- Kompetansen til de lærerne jeg kjenner er god. De oppfyller de krav det er til kompetanse for å kunne undervise, og underviser i henhold til regelverket. Samtidig er situasjonen slik at det innenfor maritim utdanning er for få lærere på skolene til å danne solide kompetanse- og forskningsmiljøer. På grunn av få lærekrefter ved skolene, betyr det at mange lærere har mye undervisning. Dette gir dem mindre mulighet til å utvide sin kompetanse gjennom egne studier og forskning.

- Hva er grunnen til at det har vært vanskelig å få tak i lærere i maritime fag?

- Mangel på lærekrefter skyldes gjerne at lønnen er en del lavere enn for de seilende. Samtidig må andre verdier tas med i bildet. Å være med å utdanne neste generasjon sjøfolk er spennende, og det gir personlige utfordringer i forhold til å være oppdatert og fremtidsrettet.

- Er det noen emner eller fag det burde vært mer fokus på?

- Det er helt klart at det blir undervist i en del emner som ikke er særlig relevant lengre, fordi det er krav til dette i STCW-konvensjonen. Jeg vil heller trekke frem at det er flere fag som burde vært mer oppdatert og spesialisert i forhold til det studentene vil møte ombord. Jeg tror også det kan være fordelaktig å gi studentene et bedre grunnlag i matematikk, fysikk og andre ingeniørdisipliner, med tanke på å få en bedre forståelse av avanserte fartøy, og for å ha et bedre grunnlag til å ta en mastergrad.

- Bør det etableres mastergradsstudier som er relevante for nautikere på de høskolene som i dag tilbyr nautikk?

- Jeg tror det er flere faktorer det må tas hensyn til her. Det er svært omfattende å etablere slike tilbud, både økonomisk og administrativt. Dessuten må det være en viss interesse fra næringslivet og det må være nok søkere. Slik jeg ser det, er det derfor ikke nødvendigvis slik at alle høskolene skal tilby mastergradsstudier som er relevante for nautikere.

## Vedlegg 8

Intervju med Leiv Kåre Johannessen, studieleder på nautisk linje på Høgskolen Stord/Haugesund.

- Jeg mener at den nåværende ordningen med både maritim fagskole og høyskole ikke fungerer godt, ettersom begge modellene fører oss inn i en blindgate, sier Leiv Kåre Johannessen.

- Hva mener du med det?

- De som går på fagskolen utdannes kun til sjøoffiser, uten bachelorgrad eller liknende. På høyskolen har vi derimot for lite realfag til at kandidatene kvalifiserer til relevante mastergradsstudier. Hvis vi skal tenke tilnærming av disse, slik som det blir skissert i MARUTs rapport, er det lett å havne på en mellomting av det som eksisterer i dag. En svakhet jeg ser ved MARUTs rapport er at de ikke fokuserer på å tilrettelegge for videre masterstudier. Vi er for tiden i samtaler med Haugesund Maritime fagskole og Bergen Maritime fagskole om å etablere et bachelorgradstilbud for studentene deres. Vi må da tilpasse oss fagskolestudentenes nivå, i tillegg til at studiet skal kvalifisere til bachelorgrad. Å organisere studiet slik at fagskolestudentene skal få en bachelorgrad ved å gå totalt 3 år på skole, ser ut til å bli en utfordring.

- Er nivået på dagens maritime utdanning høyt nok i forhold til de kravene og forventningene til kompetanse kandidaten vil møte når de kommer ombord?

- Tilbakemeldingene vi har fått i fra lokale rederier er at norske sjøoffiserer generelt er flinke på de rene sertifikatfagene. Når det gjelder å lede større prosjekter, som mye av jobben til en kaptein i dag dreier seg om, er tilbakemeldingene ikke så positive. En naturlig grunn for dette er nok at mange kommer fra fagskolen, og har av den grunn ikke hatt om ledelse i skolen, da undervisningen der kun er rettet mot sertifikatkrav.

- Har bevilgningene til maritim utdanning vært slik at skolene har mulighet til å følge med i den teknologiske utviklingen?

- Jeg mener at bevilgningene til maritim utdanning i Norge er store nok, kanskje for store. Problemet er at pengene blir fordelt på mange utdanningsinstitusjoner langs hele kysten. Vi bruker nok mer penger på maritim utdanning enn hva svenskene gjør. Samtidig må vi fokusere på fagmiljø. Vi mangler et større fagmiljø, noe de har i Sverige. På Chalmers er det omtrent 80 lærere og forskere på den maritime linjen. Det de har gjort, er å sentralisere utdanningen rundt to større utdanningsentre, istedenfor spredt langs hele kysten. Hvis vi ser på alle de mindre fagmiljøene vi har her i dag, HSH, Karmsund, Resq, simulatorsenteret osv, er vi nok også et omfattende fagmiljø, men vi har ikke koordinert det på riktig måte.

- Har vi tilfredsstillende med lærerkrefter på HSH i dag?

- Slik situasjonen er i dag, har vi aldri hatt flere lærere til å undervise i sertifikatfagene. Vi nærmer oss et nivå der vi ikke vil få utbytte av å ansette flere til å undervise. Vi er ikke helt i mål ennå, men vi nærmer oss. Vi er nå fem nautikere som underviser i maritime fag. For 2-3 år tilbake var det kun en.

- Hvor mange studenter har dere kapasitet til å undervise per kull?

- Vi har satt et tak på 48 studenter per kull. Vi kan nok øke størrelsen på kullene noe, men kapasiteten på simulatorsenteret setter er begrensning. I forhold til lærerkapasiteten vi har i dag passer det også bra.

- Har dere noen prognose på hvor mange sjøfolk rederiene trenger de nærmeste årene?  
- Nei, men vi har fått signaler fra rederiene at vi ikke klarer å levere nok kadetter i forhold til behovet. De rederiene skolen samarbeider med trenger rundt 45-50 kadetter dette året. Sammen med fagskolen vil vi klare å levere omtrent 35.

- Hvordan ser høgs skolen på at vi som utdanner oss til nautikere på HSH, i teorien kan komme ombord ferdig utdannet, uten å ha vært til sjøs tidligere?  
- Det er helt uholdbart.

- Nautikere som utdannes ved HSH er garantert kadettplass gjennom en avtale mellom HSH og flere lokale rederier. Er dette et steg i riktig retning?  
- HSH har desidert den beste avtalen om praksis slik det er i dag, de andre høgskolene har ikke så gode avtaler. Når det gjelder praksis, jobbes det nå med to ulike modeller. Enten å åpne to vinduer, sommer og jul, slik at kandidatene får gjennomført fire måneder praksis i løpet av studiet. Den andre modellen er tenkt slik at man er ferdig med kadettiden når man går ut fra skolen, det vil da bli en fireårig bachelor, som vil likne på den modellen de har i Sverige i dag.

- Kan dårlig opplæring ombord være en medvirkende årsak til at diskusjonen om at noe må gjøres med maritim utdanning dukker opp med jevne mellomrom?  
- Helt klart. Jeg tror det er flere dårlige assessorer enn gode, samtidig må kadettene være aktiv ved å ta initiativ og ansvar.

- Hvordan ser dere på de anbefalingen som er gitt i MARUTs rapport som går ut på å legge ned en del fagskoler, la fagskoleutdanningen kun kvalifisere til kl. 3 sertifikat og å danne større utdanningssentre?  
- Jeg vil ikke diskutere den rapporten spesifikt, men det kan godt være at det blir vanskelig å gjennomføre sjøoffisersutdanning som kvalifiserer til kl. 1 på fagskolen i løpet av to år. Jeg tror det i så fall vil skje som en konsekvens av at kravene i STCW konvensjonen stadig økes, og vil være vanskelig å tilfredsstillere i løpet av et studie over to år. Jeg tror vi heller må fokusere på å knytte tettere bånd mellom høgskolene og fagskolene for å få sterkere fagmiljøer, enn nedleggelse av fagskoler.

- Vi må vel også ha et tilbud til de som ikke ønsker å gå 3 år på høgscole?  
- Jeg tror ikke det er realistisk å få en god maritim høgscoleutdanning hvis det skal legges til rette for at alle som har fagbrev som matros skal gå på høgskolen, vi vil da få problemer med å holde et tilstrekkelig høyt nivå. Det vi konkret har sett på, i samarbeid med fagskolene i Haugesund og Bergen, er tre ulike modeller som vi ønsker å kjøre parallelt. Modell 1 vil være relativt lik den høgscolemodellen vi har i dag. Den vil være tilpasset de som kommer fra videregående skole og faglig sterke søkere med fagbrev som matros.. Modell 2 vil ha et større innhold av ingeniørfag, tilrettelagt for de flinkeste og mest motiverte studentene, slik at disse er bedre skikket for masterstudier senere. Modell 3 vil være et fagscoleløp for de som ikke har forkunnskapene og forutseningene til å gå på en høgscole, og vil være mer praktisk rettet studie over to år.



- Vil det å endre strukturen i maritim utdanningen føre til at situasjonen blir bedre, eller er det bakenforliggende årsaker som det må ordnes opp i først?

- Jeg tror et problem er at det har vært for mye fokus på konkurranse mellom skolene. Vi må heller se på mulighetene for samarbeid, noe jeg tror vil gagne alle skolene. Etter hvert vil nok enkelte av utdanningsinstitusjonene, av ulike årsaker, se at de må legges ned eller slås sammen med andre skoler. Men å legge ned ulike skoler må ikke være i fokus, vi må se på muligheten for samarbeid og utveksling.

- Dere har valgt å fortsette et eksisterende samarbeid med Sjøkrigsskolen i Bergen. Er det ønsker om å innlede ett enda tettere samarbeid på sikt?

- Vi må ha klart for oss hva Sjøkrigsskolen gjør, de utdanner ikke bare navigatører, men også soldater. Pedagogikken som benyttes er også svært undervisningsintensiv, og er svært lik den undervisningsformen vi finner i den videregående skolen og fagskolen, en undervisningsform vi ikke vil bruke. Samtidig er det mange på sjøkrigsskolen som har høy kompetanse innen hurtiggående fartøy, kystnavigasjon og ledelse, noe vi kan dra nytte av når vi planlegger nye fag. Når det gjelder samarbeid med Karmsund, bør vi vurdere å slå sammen undervisningen i enkelte fag, eller å slå sammen de to institusjonene. Det samarbeidet vi vil ha med fagskolen i Bergen vil være slik at de må tilpasse sitt opplegg slik at vi kan godkjenne det som de to første årene av et bachelorstudie under HSH.

- Vil dere legge til rette for en master for nautikere ved HSH?

- I 2011 vil vi på HSH starte en master som er åpen for økonomer, ingeniører og nautikere. For å få nautikerene bedre kvalifisert til denne masteren, vil vi allerede for neste kull innføre et nytt 10stp økonomifag. Når det gjelder masterstudier generelt, arbeides det med et program i Tromsø rettet mot sivilingeniør, og i Ålesund med en rettet mot marine operasjoner. Det som kan bli aktuelt for oss er å etablere en nautisk profil innenfor vår master. Vi er nødt til å koordinere vårt studie mer med ingeniør, slik at vi får flere til å ta mastergrad og styrker det maritime miljøet.

- Tror du lønnsnivået må endres for å få flere til å bli lærere i maritime fag?

- Lønningene har nok en del å si, samtidig må du oppfylle nødvendige kriterier for å være kvalifisert. Selv om du er skipper er du ikke nødvendigvis kvalifisert til å være lærer.

- Tror du situasjonen ville vært bedre hvis høgskolene hadde hatt hver sin, tydelige profil, innenfor for eksempel offshore, tank og bulk, hvor studieløpet var likt de to første årene, mens man tok profileringen det siste året?

- Dette er blitt diskutert i høgskolerådet, der Ålesund gav uttrykk for at profileringen må i hovedsak skje ved masternivå. Samtidig ser vi at skolene egentlig har tydelige profiler, Tromsø er rettet mot ingeniør, Ålesund mot marine operasjoner, vi er også delvis rettet mot marine operasjoner, mens Vestfold er relativt anonym. Å ha de to første årene like for alle høgskolene har jeg ikke tro på, vi er styrt av STCW, og jeg tror det er positivt at det er litt forskjell mellom skolene. Nautikerne skal ha den samme kunnskapen innenfor definerte rammer, så utdanningen blir relativt lik uansett. Det er motvilje for å lage en rammeplan der vi lager et likt studie de første to årene, vi ser ikke at dette skal være nødvendig.

- Gjør ikke dette det vanskelig å skifte skole hvis man ikke trives for eksempel?

- Er det et problem? Jeg tror ikke det er viktig, vi legger ikke opp til at man skal kunne være mobile under studiene.

- Det er snakk om å starte tankermankurs for studentene på HSH. Er dette et skritt i enn annen retning i forhold til den profilen vi har i dag?
- Marine operasjoner kan være veldig forskjellige, og vi må se dette opp i mot de rederiene vi har her i distriktet. Knutsen driver også med avanserte maritime operasjoner, og studentene vil med et slikt kurs være bedre forberedt til å ta stillinger ombord på flere ulike fartøytper.
  
- Det har også vært snakk om å etablere et nytt simulatorsenter, hva skjer på den fronten?
- Slik det ser ut nå må først de formelle tingene falle på plass, høgskolestyret og styret i Resq må gå inn for dette. Men det kan se ut for at det formelle rundt å etabler et nytt simulatorsenter vil være klart rundt påsketider.
  
- Hvordan ser dere for dere at et nytt simulatorsenter vil blir?
- Det vil bli opprettet et eget selskap for dette, men det som er skolens simulatorer vil fortsette å være i skolens eie utenom DP-simulatorene som vil bli overført til det nye selskapet. DP-simulatorene skal oppgraderes og parken utvides, i tillegg til at det er vil bli sett på å investere i for eksempel ankerhåndtering og bøyelast simulator.
  
- I ”Stø kurs” er målet å bli verdens beste på maritim utdanning. Er det realistisk å bli det?
- Klart det, men det er et stykke igjen. Vi kan ikke ha maritim utdanning på 19 steder hvis vi skal nå det målet.
  
- Er det realistisk å få til en liknende modell som de har i Sverige?
- Jeg kjenner godt til den modellen de har i Sverige. Det vi vil prøve å gjøre er å starte et samarbeid her på Vestlandet, med fagskolen i Bergen, Austevoll og Haugesund. Vi vil lage vår egen ”Vestlandsmodell”, og etter hvert prøve å rette den mot den modellen de har i Sverige. Det er absolutt realistisk når vi ser på at vi har en like stor flåte på Haugalandet som de har i hele Sverige.
  
- Kan det bli aktuelt å etablere en y-vei på nautikk på HSH, slik det er gjort i Ålesund?
- Det er noe som vi har diskutert, og vi vil melde inn at vi har et ønske om å starte opp et slikt tilbud allerede fra høsten 2011, men det vil ikke bli helt likt som det tilbudet de har i Ålesund.

## Vedlegg 9

### Intervju med Øyvind Bårdsen, daglig leder for Maritimt opplæringskontor Sør-vest.

- Slik jeg ser det er det ikke hensiktsmessig å ha to utdanningsveier for å bli sjøoffiser, sier daglig leder ved Maritimt opplæringskontor, Øyvind Bårdsen.

- Hvor lenge har du jobbet med denne problemstillingen?

- Jeg har jobbet for å få endret dette siden 1998, da jeg første gang var i kontakt med HSH for å se om noen med bakgrunn som matros kunne få innpass på nautikk. Det vi opplever på opplæringskontoret at mange av våre lærlinger som ønsker å gå videre på skole for å bli sjøoffiser, er motiverte og skoleflinke. Slik det er i dag, må disse gå på fagskole, men egentlig burde de kunne fått gå på en høyskole. Det å drive utdanning med to løp som kvalifiserer til de samme sertifikatene er svært ressurskrevende, og ikke særlig hensiktsmessig.

- Er det skolene som ikke tar initiativ til samarbeid, eller er det politiske føringer som begrenser dette?

- I Haugesund ser vi at skolene samarbeider godt, og vi ser også at HSH har tatt initiativ til å samarbeide med fagskolen i Bergen. Men det er mye politikk som spiller inn og legger begrensinger på dette området.

- Er utdanningen vi har i dag fremtidsrettet nok med tanke på dyre høyteknologiske og avanserte skip?

- Nei, jeg har et inntrykk av at den maritime utdanningen i Norge i for stor grad er rettet mot konvensjonskrav. Jeg savner mer av ledelse, administrasjon, megling og andre fag rettet mot ledelse og drift av skip.

- Hvilke tilbakemeldinger får dere i fra rederiene på dagens utdanning?

- Vi får stort sett positive tilbakemeldinger fra rederiene i forhold til at kadetter klarer seg godt praktisk. Det vi får av negativ tilbakemeldinger fra rederiene er at mange ikke kan skrive, spesielt når det gjelder å skrive rapporter.

- Hvordan vurderer dere utviklingen som har vært i den maritime utdanningen siden 2007?

- Det har ikke vært noen markant forandring innefor maritim utdanning de siste 15-20 årene. Når har vi utarbeidet en rapport, så hva som skjer nå blir spennende å se.

- Har satsningen i form av bevilgninger til teknologi og utstyr stått i stil med andre ressurskrevende utdanninger?

- Det vi ser er at det er mye bra utstyr på skolene. Det som har vært et problem er de menneskelige ressursene, å få tak i nok flinke lærere. Nå når det har vært gode tider, var det slik at vi hadde store problemer med å få tak i undervisningspersonell, noe som gjorde at på høyskolen var det omtrent bare en lærer i maritime fag. Hadde vi hatt større miljøer og bedre samarbeid ville dette vært med på å bidra til en naturlig utvikling.

- Er noe av grunnen til at det er vanskelig å få tak i kvalifiserte lærere at det kun er på NTNU man kan ta master i nautikk?

- Ja, det er nok også noe av grunnen. Det er ikke mange som velger å gå fra en godt betalt jobb på sjøen til å bli student igjen. Samtidig er lønn for lærere i maritime fag et viktig punkt i denne diskusjonen.

- Har det vært for stort fokus på kvantitet fremfor kvalitet?(kampanjer ikke for alle osv.)
- Ja, vi har fått noen tilbakemeldinger fra rederiene vi samarbeider med, der de påpeker at enkelte ikke er kvalifisert nok til å seile som kadett.
  
- Har dere noen prognoser for hvor mange sjøfolk næringen trenger de nærmeste årene?
- De prognosene og signalene jeg har i fra rederiene er at de totalt sett, både på dekk og i maskin, trenger 400-450 offiserer i året til sine skip. Behovet for maritim kompetanse på land er også stort, og ligger nok omtrent på det samme.
  
- Hvordan ser dere på at høgskoleutdannede kan komme om bord som kadett uten å ha vært til sjøs tidligere?
- Det er noe vi ikke er fornøyd med, og vi jobber med å finne gode løsninger på. Her i distriktet er de flinke til å få høgskolestudentene ut i praksis om sommeren, men vi jobber for å bedre dette.
  
- Hvilke tilbakemeldinger får dere på henholdsvis høgskolekadetter/fagskolekadetter?
- Vi får tilbakemeldinger som går i begge retninger. Det som er fordelene med de som kommer fra fagskolen er at de har vært ute før og har erfaring fra det å være på sjøen. De som kommer fra høgskolen er mer uerfarne og vet ikke helt hvordan ting fungerer ute.
  
- Tar rederiene nok ansvar når det gjelder praksis og opplæring?
- Våre medlemsrederier tar ansvar og stiller med opplæringsstillinger, spesielt flinke er de i Rogaland.
  
- Hvordan mener du en kadettordning bør være?
- Den modellen jeg ser på er å få en enhetlig utdanning på høgskolenivå, der de som kommer fra allmenn må ta maritime fag første halvår, mens de med fagbrev må ta realfag første halvår. Etter det vil undervisningen være lik. Når det gjelder praksis, ønsker jeg at de skal være ferdig med praksis og får sitt sertifikat når de går ut av skolen. Ved å legge praksisen under høgskoler, blir de ansvarlig for kadettene til de har fått sitt sertifikat. Et problem vi ser i dag er at kadettene får for høy lønn. I Sverige er kadettiden arrangert igjennom skolen, der de kun får kost- og losji av rederiene når de er ute.
  
- Burde man fått en landsdekkende avtale, tilsvarende ”ungdomsgarantien” vi har her lokalt?
- Det ville vært svært bra å få til en avtale på nasjonalt plan, og er noe vi jobber med. En av svakheten med ”Ungdomsgarantien” er at det ikke settes nok krav til studentene.
  
- Hvis det blir slik at vi får fire større utdanningsentre, burde disse disponert hvert sitt skoleskip?
- Skoleskipene vi har i dag burde i hvert fall blitt benyttet på en annen måte hvis vi får en slik ordning.
  
- Hva ser du på som grunnene til at diskusjonen rundt maritim utdanning stadig vekk blusser opp?
- Det har forundret meg også. Det har blitt skrevet mange rapporter på dette området, men politisk skjer det lite. Når vi ser til Sverige eller Øst-Europa, ser vi at de har satset enormt på maritim utdanning. Det er nok mangel på politisk vilje blant norske myndigheter som ligger til grunn for dette.

- På hvilken måte kan dere være med å påvirke næringen og myndigheter til å utarbeide en ny struktur i maritim utdanning?
- Vi om opplæringskontor kommer til å se nærmere på dette til høsten, der vi vil se på de ulike relasjonene mellom skolene og det offentlige, og se på modeller for hvordan vi kan løse dette på en god måte.
  
- Vil en ny struktur være nøkkelen til å forbedre maritim utdanning og øke kompetansen blant kommende norske sjøoffiserer?
- Hvis vi klarer å få dannet fire større utdanningssentre, vil det være med å forbedre situasjonen ved å samle krefter og kompetanse på færre steder. På Kalmar i Sverige er det 80 lærere og forskere ansatt på den nautiske avdelingen. Dette gir dem en voldsomt solid resursbank.
  
- Kan det være andre årsaker som for eksempel dårlig styring, lav kompetanse blant lærere og lignende som vil hindre en positiv utvikling?
- Det jeg ser er for eksempel at ved HSH er nautikk en svært liten avdeling sammenliknet med sykepleie og lærerstudiet. Det gjør at nautikkstudiet ikke får nok fokus, og det bærer nok preg av at fagmiljøene ikke er store nok.
  
- Skipsfarten er kjent for å være en konservativ næring. Har de noe av skylden her?
- I dette tilfelle er næringen på banen. De er riktignok konservative, men de ser nytten av å få en bedre utdanningssystem enn det vi har i dag.
  
- Er det behov for en enhetlig nasjonal rammeplan for maritim profesjonsutdanning som skal gjelde for høgskolen som tilbyr nautisk utdanning?
- Ja, vi bør få vekk den ordningen som er nå for sjøoffisersutdanningen, og få dette samlet i en enhetlig utdanning der både de med fagbrev og de fra allmenn kan komme inn. Det vil føre til at miljøene vil bli større og kvaliteten og kompetansen vil heves av seg selv som en konsekvens av dette.
  
- Bør disse sentrene ha klare profiler innenfor tank, bulk, offshore og lignende?
- Ja, det kunne nok vært ønskelig, men det er nok svært vanskelig å få til.
  
- Er Y-veien et steg i riktig retning i forhold til det dere ønsker?
- Det er et steg i riktig retning, absolutt. Vi har fått positive tilbakemeldinger fra de som går den retningen. Når disse er ferdig, vil vi ha litt mer konkrete data og tilbakemeldinger å se på. Til nå ser imidlertid dette ut som om det fungerer godt.
  
- Vil det bli satt ned et utvalg eller opprettet et forum der næringen og skolene kan sette seg sammen for å se nærmere på en ny utdanningsmodell?
- Ja, det vil det nok. Det er jo noen samarbeideorganer som eksistere allerede, men vi håper at det vil bli det.
  
- Mange rederier er med å eier kurssentre og liknende, ref Resq for eksempel. Hva med private maritime skoler eid av rederiene eller rederiforbundet? Kan det være en del av fremtiden? Enten for nautisk utdanning, men også for videreutdanning og spesialisering/master og lignende.
- Det er jeg i tvil om. Da må rammene for tilskudd osv. være langt høyere enn de er i dag for en privatskole, for at det skal bli interessant for rederiene.

- Tror du det er vilje i næringen til å være med å etablere et mastergradsprogram for nautikere ved høgsolen?

- Næringen er allerede med å finansierer utdanningen ved doktorgradsstipender og liknende, og vi ser nå på det med å etablere relevante masterprogrammer.

- Har næringen gjort sin del av jobben? For eksempel ønsker de at næringen selv skal ta initiativ til en utredning av en evt. norsk "Lighthouse" modell.

- Nei, det har blitt gjort svært lite fra næringens side på dette området. Nå ser vi at det kan bedre seg. Det er blitt ansatt to nye i Norges Rederiforbund som skal jobbe opp i mot utdanning og rekruttering. Men de siste fem-seks årene har det vært et vakuum på denne fronten hos Norges Rederiforbund.

- Vil det bli lansert noe norsk "lighthouse" innen 3 år?

- Nei, det er nok ikke realistisk. Men vi bør prøve å få dette til å bli en politisk sak ved neste stortingsvalg.

- Har vi det klart innen 10 år?

- Det bør vi klare, jeg ønsker at dette skal komme i gang så fort så mulig, og helst før jeg går av med pensjon.

- Er det grunnlag for å utdanne norske sjøfolk om ti år?

- Ja, definitivt. I hvor stor grad er jo næringen med å legge grunnlag for nå, men det vi ser er at utviklingen vi har hatt er mye som følge av et tett samspill mellom de på land og de på sjøen. Hvis noen seilende har hatt ideer og innspill, har de på land tatt dette alvorlig, utredet, designet og forbedret. Det gjør at vi i dag er helt i toppen, spesielt innen offshore.

## Vedlegg 10

### Intervju med Sverre Meling jr., daglig leder i Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordaland, og sekretær i Haugesund Rederiforening.

- Jeg kjenner ikke til at det er utarbeidet prognoser for rederienes behov for offiserer i senere tid. Det er nok flere årsaker til at det ikke er blitt lansert noen slik prognose. Stor usikkerhet knyttet til lave frakterater, og regjeringens signaler om at nettolønnsordningen kanskje skal forandres, sier Sverre Meling.

- Hvordan vurderer du behovet for norske offiserer de nærmeste årene?  
- Norske offiserer er kjent for å være dyktige, og næringen har alltid behov for flinke folk. Høy maritim kompetanse må være konkurransefortrinnet til den norske sjøoffiser.

- Hvordan ser du på de anbefalingen som utvalget kommer med i MARUTs rapport?  
- Jeg er enig i mye av det som blir trukket frem i MARUTs rapport. Å etablere større kompetansesentre, i stedet for å ha spredte tilbud, er noe jeg tror kan ha positive konsekvenser for maritim offisersutdanning. Gjennom Maritime Academy of Haugesund har vi her på Haugalandet etablert et samarbeid mellom flere rederier, Høgskolen Stord/Haugesund, Karmsund Maritime Fagskole og Karmsund Videregående Skole. Dette samarbeidet viser at vi er bevisst på de utfordringen som er innefor maritim utdanning. Jeg vil påstå at vi med dette allerede er på vei i riktig retning i forhold det som blir skissert i MARUTs rapport, ved at vi for eksempel bruker samme simulatorutstyr, det er etablert samarbeid mellom skolene i enkelte fag og rederiene stiller opp med kadettplasser. Dette kan være med å gjøre oss bedre posisjonert hvis det skulle bli aktuelt med færre, større utdanningsentre i Norge. Når det gjelder de rent strukturelle endringene, mener jeg at vi må se etter at kvaliteten i utdanningen blir ivaretatt, og at utdanningen fortsatt fremstår som attraktiv.

- Hvilken betydning har ”Ungdomsgarantien” hatt for HSH?  
- ”Ungdomsgarantien” er en avtale rederiene har fulgt tett opp, og har med stor sannsynlighet hatt betydning for nautikkstudiet på HSH. Vi ser at det er et høyt antall søkere på denne linjen de senere år, og håper denne trenden fortsetter.

- Kunne en praksisordning som ”Ungdomsgarantien” blitt organisert og utformet annerledes?  
- Ungdomsgarantien er mer som et virkemiddel for å få unge til å søke offisersutdanning, enn en praksisordning i seg selv. Vi må være åpne for å diskutere bedre praksisordninger enn hva vi har i dag, ikke minst for dem som går på høgskolene, og det tror jeg også rederiene ser. Samtidig ville nok ikke rederiene forlenget ungdomsgarantien, slik de gjorde senest i januar i år, hvis de ikke synes ordningen fungerer. Likevel ser vi at representanter fra høgskolen, maritimt opplæringskontor og andre for kort tid siden var i Sverige for å se på deres modell for utdanning og opplæring, for å høre hvilke erfaringer de har.

- I enkelte land har noen rederier etablert egne skoler hvor de utdanner sjøoffiserer. Tror du det kan være aktuelt å opprette en privat maritim offisersutdanning i Norge, eid av rederiene?  
- Jeg vet at dette er noe som er blitt diskutert, men for flere år tilbake. De rederiene jeg er i kontakt med, er komfortable med offisersutdanningen vi har i Norge i dag, sier Meling.

## Vedlegg 11

### Intervju med kaptein Hans Sande, direktør Norsk Sjøoffisersforbund

- Hvordan bruker dere kompetansen til medlemmene i forhold til maritim utdanning?

- Vi har det som vi kaller Skole og kontaktutvalg(SKU) på samtlige av landets skoler. Når de har valg hver sin representant, så oppnevner de en SKU-formann som har observatørstatus i vårt styre. Tanken med det er at han hele tiden skal gi oss ”input” på hva som skjer innefor maritim utdanning. For eksempel om de får det de er forespeilet ved opptak og gjennomføring. Når det gjelder medlemmene våre, sitter de i styret. Vi har et styre som består av seilende medlemmer, som tar det fagmessige med seg inn i styret.

- Hvordan henter dere inn signaler fra medlemsmassen til saker som for eksempel ny utdanningsstrategi?

- Vi bruker veldig mye innspill fra ungdommene som går på skolen. De som står oppi utdanningen, og uti fra de innspillene de kommer med utarbeider vi en strategi for hvordan vi skal forholde oss til maritim utdanning. Videre kan vi i Sjøoffisersforbundet ha egne visjoner, om for eksempel hva vi mener om at utdanningen må utvides eller endres. Vi må prøve å se på hva som skal gi norske sjøfolk et konkurransefortrinn i fremtiden. Vi ligger på topp når det gjelder lønninger, og vi tror at kompetanse vil være vårt konkurransefortrinn. Vi må derfor sørge for at vi utdanner sjøfolk langt over minstekravene i STCW. Vi må også se på hva som er unikt for oss, og knytte rederiene tettere til utdanningene, for å se hvor vi må øke kompetansen. Det vi ser på som et problem i dag er at utdanningen ikke er tilpasset næringens behov godt nok. Dette ser vi blant annet ved at når man er ferdig med utdannelsen, må man sendes på kurs. Vi mener at utdanningen må være slik at kandidatene kommer ut som et ferdig produkt.

- Hvordan vurderer du den nåværende ordningen med både maritim fagskole og høyskole?

- Jeg er for at vi skal ha både en maritim fagskole og høyskole. Men skal vi ha de beste skolene, laboratoriene og simulatorutstyret, kan vi ikke ha 18 fagskoler og 4 høyskoler. Det er ikke bevilget nok penger i dag til at vi kan opprettholde den kvaliteten på så mange skoler. I fremtiden må vi ikke bare fokusere på tilgjengelighet for utdanningen, men også på kvalitet. Vi tror at å ha 4 høyskoler, spredt rundt omkring i landet, og knyttet opp noen fagskoler til høyskolene kan være med å skape tyngre maritime miljøer. Vi ønsker også at skolene skal spesialisere seg innefor et område, for eksempel polare strøk, offshore, tank og tørrlast. Da får man mulighet for å utveksle lærere og kompetanse mellom institusjonene. Vi er ikke for en ren høyskolemodell, da dette kan være med å ekskludere en del som ikke ønsker eller har behov for kl. 1 sertifikat

- Er nivået på dagens maritime utdanning høyt nok?

- Nei, slik vi ser det er det ikke tilstrekkelig høyt.

- Maritim utdanning i dag ligger i henhold til STCW sine krav, men er det godt nok når vi skal være verdensledende på maritim utdanning?

- Kravene i STCW er kun minstekrav som skal ligge i bunn. Skal vi bli verdens beste inne maritim utdanning må vi finne ut på hvilke områder vi trenger mer kompetanse.

- Er det realistisk å bli best i verden på maritim utdanning?



- Ja, det er realistisk. Vi har lange tradisjoner som sjøfartsnasjon og solide rederier. Men du kan ikke pårope deg godt sjømannskap basert på fartsboka til faren din.
- Er det et problem for fagskolen at de har for lite fag innen ledelse. På høyskolen har vi en del ledelsesfag.
- Generelt er det et veldig fokus på sertifikatfag på skolene. Når det gjelder ledelse, presenterte Wilhelmsen-rederiet en undersøkelse på Sjøsikkerhetskonferansen i 2009, hvor de påpekte at kun 5% av STCW konvensjonen omhandler ledelse. Følger vi kun minstekraven i STCW er det ikke bra nok.
- Er utdanningen vi har i dag fremtidsrettet nok med tanke på dyre høyteknologiske og avanserte skip?
- Nettopp dette er noe av det vi må se nærmere på. Vi må også se på om det er tette nok bånd mellom næringen og skoleverket. Det er en målsetning å ha tette bånd mellom næringen og skolene slik at næringen kan gi tilbakemeldinger på hva som må endres eller forbedres for å gi en utdanning som kan holde tritt med den teknologiske utviklingen.
- Hvem er det som har ansvar for å føre næring og skole tettere sammen?
- Der har hele den maritime næringen og myndighetene et felles ansvar. På Vestlandet har HSH et tett samarbeid mer næringen gjennom "ungsomgarantien", noe vi burde fått til på nasjonalt plan.
- Har det vært for stort fokus på kvantitet fremfor kvalitet med tanke på rekruttering og utdanning av sjøoffiserer?(kampanjer som f.eks "Ikke for alle")
- I utgangspunktet skal alle som utdanner seg til sjøoffiser holde en viss standard i forhold til STCW, en standard den norske utdanningen også overholder. Når det gjelder rekrutteringskampanjer, måtte noe gjøres da det en periode var svært få som valgte å ta maritim utdanning. Tiltross for en vellykket rekrutteringskampanje, har vi ikke klart å supplere rederiene med nok offiserer nå når det har vært gode tider.
- Er opplæringen av kadetter ombord bra nok?
- Vi tror opplæringen omord er god, selv om dette er veldig opp til kadetten selv også. NSOF har utdannet over 1000 assessorer, som skal være ansvarlig for utdanningen ombord. Det ligger et stor ansvar på disse, da de skal drive god opplæring, for senere å skrive under på at kadetten har god kunnskap innefor ulike områder.
- Hvordan ser dere på at høyskoleutdannede kan komme om bord som kadett uten å ha vært til sjøs tidligere?
- Det kan være et problem at noen ikke har vært til sjøs før de er ferdig utdannet etter tre år. Ideelt sett burde man fått muligheten til å få mer kjennskap og erfaring med dette på et tidligere tidspunkt.
- Er en slik avtale som HSH har med lokale rederier, der de garanterer for sommerpraksis mellom skoleårene. og kadettjobb etter endt skolegang, noe man burde prøvd å innføre i resten av landet?
- Det som er blitt gjort på Vestlandet er veldig positivt. Rederiene og næringen er de som vil dra nytte av den kompetansen til de som tar maritim utdanning. Derfor bør rederiene strekke seg langt for å finne gode løsninger for å gi studentene praksis. Samtidig er det en forutsetning for å komme inn under nettolønnsordningen at man har opplæringsstillinger.

- Er det ønskelig å prøve å få i stand en praksisordning der man er ferdig kadettiden når man er ferdig på skolen?
- Det er en del utfordringer knyttet til en slik modell. Man må avstemme det man skal lære ombord til den teorikunnskapen du har fått. Å få teori og praksis til å følge hverandre så tett er nok en utfordring. En annen side av saken er at dette krever enormt mye administrasjon og koordinering hos skolene og rederiene, men optimalt sett burde det vært slik.
  
- Er det noen vilje blant rederiene til å bli med på en landsdekkende ordning, der alle rederiene er med å tar sin del av ansvaret?
- Hvis man har et godt tilrettelagt og planlagt opplegg burde rederiene ikke være motvillige til det.
  
- Hvordan vil dere gå frem mot næringen og myndighetene for å få innført de endringene som blir foreslått i rapporten fra MARUT?
- Jeg har vært med i arbeidsgruppen som utarbeidet MARUT-rapporten. Dette ble gjort på oppdrag fra NHD. Målsetningen til regjeringen er å bli verdens beste på maritim utdanning. Vi har derfor kommet med noen anbefalinger til hvordan dette kan gjøres. Arbeidsgruppen har vært bredt sammensatt, og vi mener at anbefalingene vi har kommet med er virkemidler til å nå regjeringens målsetning. Men det er opp til myndighetene om de vil følge våre råd
  
- Hva legger dere i at dere skal være en aktiv pådriver for at maritim utdanning sentraliseres?
- Det vi legger til grunn i det begrepet er at de fire høgskolene vi har i dag knytter noen fagskoler til seg, slik at vi får sterkere miljøer. Statusen til skolene trenger ikke endres, men vi må kunne samle midler og utstyr på færre plasser for å kunne tilby maritim utdanning på høyt nivå. Når det gjelder å etablere rammeplaner for maritim utdanning strider dette imot regjeringens tankegang med at skolene skal ha mulighet til å være litt særegne og kreative. Vi anbefaler at utdanningen får mer faste rammer, slik de for eksempel har i ingeniørutdanningen.
  
- Hva ser dere på som grunnene til at diskusjonen rundt maritim utdanning stadig vekk blusser opp?
- Det har nok mye med at utdanningen krever mye ressurser. Det er et spesielt yrke hvor det kreves gode lærere og et maritimt miljø. Dette gjør at vi må rekruttere i fra egne rekker til for eksempel lærerstillinger. En voldsom utvikling innenfor skipsfarten de senere år har nok også bidratt til diskusjonene om hvorvidt noe må gjøres med maritim utdanning. Samtidig må vi ikke glemme å se på studentene, hvilke krav det stilles til disse og hvilke forkunnskaper de har.
  
- Vil en differensiering av studieløpene, der fagskolen kvalifiserer til kl3, mens høgskolene kvalifiserer til kl2 og kl1, skape motsetninger blant sjøoffiserer fra de ulike skolene?
- Vi må ta hensyn til de som ikke ønsker å ta kl. 1 sertifikat, slik at de som kanskje har ønske om å ta kl. 3, kan ta dette på fagskolen i løpet av 1 år. De som derimot vil ta kl. 1, må gå i alt 3 år, hvor det siste året er på høgskolen for de som kommer fra fagskolen. Det går et prosjekt på høgskolen i Vestfold, som er finansiert av stiftelsen maritim kompetanse, der de to første årene på fagskolen og høgskolen blir samkjørte. Det tredje året er høgskoleåret. Det er klart at det er fordeler med en slik modell. Man bruker felles lærekrefter og kan på mange måter dra nytte av at man er under samme tak.
  
- Det du beskriver der, er en slags Y-vei. Er det det vi bør satse på? Se for eksempel på Ålesund.

- Vi må innse at det er få som seiler hele sitt yrkesaktive liv. Vi ser at mange kun seiler i 10-11 år. Derfor er det viktig når de tar sin grunnutdannelse at den er av en slik art at man har muligheten til å gå i land og ta seg jobber innefor den maritime sektor. Med den utdannelsen de har, må det være mulig å gå rett inn i arbeid innenfor maritim virksomhet, eller ha mulighet til å videreutdanne seg, noe en y-vei modell vil være med å gjøre. I kampanjen "Ikke for alle", er slagordet "En utdanning du kommer langt med". Det må være målet med den maritime utdanningen.

- Er det et problem at det er stor utskifting av folk, dvs. at rederiene må lære opp nye folk hele tiden?

- Det er ikke noe særnorsk fenomen at sjøfolk går i land etter 10-11 år. Undersøkelser gjort på Filippinene viser mye det samme. Det vi må gjøre, er å gi dem gode forutsetninger til å kunne ta en jobb i land innefor den maritime sektoren, for å kunne bruke offiserenes kompetanse videre. Det er et internasjonalt fenomen.

- Er det et problem at vi ikke får godt nok kvalifiserte lærere, med tanke etterutdanning og at det kun er på NTNU man kan ta master innenfor maritime fag? De kommer gjerne inn som høgskolelærere etter å ha seilt som kaptein, men det er få som utdanner seg videre til lektor?

- I rapporten beskriver vi hvordan vi kan løfte lærerne opp på rangeringene innenfor skolesystemet, som igjen avspeiler lønnsnivået. Mange velger å gå inn i stillinger på rederikontor, som inspektør eller annet, men vi håper at enda flere ønsker å bli lærere i maritime fag når de går i land.

- Hva med professor 2 og lektor 2 stillinger? Vil dere være med å bidra der?

- Vi ønsker at det skal bli færre skoler slik at man kan styre bruken av midler bedre, for da å ha muligheten til å opprette slike stillinger hvis man ser behov for det

- Har det ikke skjedd noe siden Stø kurs ble lansert i 2007?

- Nei, ikke utover at Departementet har kommunisert at de har ambisjoner om en bedre maritim utdanning. De har invitert aktørene som er involvert til å komme med innspill, og det har vi gjort gjennom MARUT rapporten. Vi ser også at man for eksempel på Vestlandet er svært aktive og tar grep. Det ser ut for at alle er enige om at noe må gjøres, så får vi se hva det konkret ender opp i.

- Har næringen gjort sin del av jobben? For eksempel ønsker de at næringen selv skal ta initiativ til en utredning av en eventuell norsk "Lighthouse" modell.

- Det vil gjenstå å se om næringen har gjort sitt, men nå har vi vært inne i en periode med enorm vekst der det ikke har vært så mye fokus på hva man skal gjøre med maritim utdanning. Nå tror jeg vi har forutsetningene til å gjøre noe. Vi har "Stø kurs" som gir oss stabile rammer, og vi har en næring som vil være med å ta ansvar.

- Vil det bli lansert noe norsk "lighthouse" innen fem år?

- Vi bør kunne lansere en ny modell før den tid. Vi har hatt nok utredninger og snakk, nå er et på tide å gjøre noe. Når det gjelder å legge ned fagkoler, og å samle utdanningen i større enheter, er dette i stor grad opp til det offentlige.

- Hvordan tror du maritim utdanning ser ut om ti år?

- Jeg tror vi har en sterk utdanning som står i forhold til de utfordringen som ligger i tiden.

Men vi kan ikke lenger seile på at vi har en stolt tradisjon. Vi må bli flinkere til å se på hva vi

må spesialisere oss innen, og hvor utfordringene er. Vårt konkurransefortrinn må være å ha de beste hodene og de beste sjøfolkene.

- Er det grunnlag for å utdanne norske offiserer om 10-15 år?

- Ja, helt klart. Med den etterspørselen det er internasjonalt etter offiserer, er det det. I tillegg er det slik at norske offiserer er konkurransedyktige internasjonalt med nettolønnsordningen, så slik det ser ut i dag vil det være et grunnlag for å utdanne norske sjøoffiserer i fremtiden.

## Vedlegg 12

### Intervju med Jack-Arild Andersen, Sjøfartsdirektoratet

**Jack-Arild Andersen, senioringeniør med fagansvar nautikk. Herunder også ansvar for gjennomføringen av direktoratets revisjonsprogram rettet mot utdanningsinstitusjonene.**

Sjøfartsdirektoratet har ingen sterke synspunkter om dagens utdanningssystem for sjøoffiserer.

- Vår jobb, og vårt ansvarsområde som tilsynsmyndighet, er å se etter at undervisningen tilfredsstillende de internasjonale kravene gitt i STCW-95 konvensjonen. Det er derfor ikke av betydning for oss hvordan utdanningen er strukturert, sier avdelingssjef i Sjøfartsdirektoratet, Jack-Arild Andersen.

- Vi ser i enkelte land at rederier eier skoler der de utdanner sjøoffiserer. Er det mulig å få til noe slikt i Norge?

- Fra vårt ståsted som tilsynsmyndighet vil dette ikke være noe problem, så lenge kriteriene i regelverket blir oppfylt. I tillegg må de ha, slik det også er for private opplæringsentre som tilbyr maritime sikkerhetskurs, en godkjenning fra et anerkjent klassifiseringselskap.

- På hvilket nivå ligger den norske offisersutdanningen i forhold til kravene i STCW-95 konvensjonen?

- Vi må huske at det som står i konvensjonen kun er minstekrav. På våre inspeksjoner ser vi at det er noen avvik i forhold til denne minimumsstandarden, spesielt når det gjelder kvalitetssikringssystemer. At lærere ikke dekker kravene som er gitt STCW gjennom undervisningen, er noe vi også kommer ut for. Avvik fra regelverket ser ut til å være jevnt fordelt mellom høyskole og fagskole.

- Regjeringen setter i ”Stø kurs” mål om å bli verdens beste på maritim utdanning. Er vi det?

- Nei, dessverre er vi nok ikke det. Sjøfartsdirektorater får, gjennom informasjonsutveksling med andre nasjoner, anledning til å inspiserer skoler rundt om i verden, og direktoratet ser at det i flere land eksistere svært gode utdanningssystemer, som minst er på høyde med vårt norske system. Spesielt i Øst-Europa ser vi at sjøoffisersutdanningen er svært god. Vi ser også det er norske interesser i flere av de bedre skolene rundt om i verden.

- Hvem bør vi sammenlikne oss med for å bli verdens beste?

- Jeg tror vi heller bør fokusere på å tilpasse utdanningen til vår egen flåte, og se nærmere på vårt eget behov for kompetanse. Med tanke på at vi har en moderne flåte og rederier med solid økonomi, bør vi ha mulighet til å bli enda bedre på sjøoffisersutdanning, sier Andersen avslutningsvis.

## Vedlegg 13

### Intervju med Arve Kambe

**Arve Kambe, stortingsrepresentant for Rogaland Høyre, har et sterkt engasjement for skipsfart. Han har god innsikt i maritim utdanning fra sin politiske karriere.**

- Hvilket kjennskap har du til maritim profesjonsutdanning?  
- Jeg kjenner godt til diskusjonene og de politiske utfordringene knyttet til maritim offisersutdanning, og har fulgt utviklingen over flere år. Som fylkespolitiker var jeg med på å få lagt ned den maritime fagskolen i Stavanger, for å styrke den maritime fagskolen i Haugesund, forteller Arve Kambe, på telefon fra Oslo.

- Hvordan ser du på det utdanningssystemet vi har i dag der det er to løp som kvalifiserer til de samme sertifikatene?  
- For at fagskolen skal kunne fortsette må de sentraliseres og organiseres på en helt annen måte en slik det er i dag. Å få flere lærere er også svært viktig, men slik lønnsnivået for disse er i dag er lønningen ikke konkurransedyktige sammenliknet med hva en offiser tjener på sjøen. Dette er nok en av årsakene til at det er vanskelig å få tak i kvalifiserte lærere, og at det er stor utskifting blant disse. Det må også fokuseres på å bedre situasjonen økonomisk og utstyrmessig på flere av skolene.

- Hvordan ser du på MARUTs rapport, og de anbefalingene de kommer med?  
- MARUTs rapport er kontroversiell, sett i forhold til at NHD har tatt initiativ til utredningen, og sammensetningen av regjeringen vi har i dag. Jeg vil derfor følge dette opp politisk, blant annet ved å rette et spørsmål under spørretimen til nærings- og handelsminister Trond Giske. Jeg vil da spørre om hvordan kommer til å følge opp anbefalingene fra MARUT. Det er også viktig at næringen er med å tar ansvar for å bedre utdanningen, spesielt når det gjelder å etablere garantier for opplæringsstillinger for lærlinger og kadetter.

- Legges det for mye ansvar på næringen gjennom ”Stø kurs”, der regjeringen påpeker at næringen må ta initiativ til å utrede en eventuell ny utdanningsmodell for maritim utdanning?  
- Hvorvidt regjeringen har lagt for mye ansvar på næringen, er det vanskelig å svare på. Der de politiske utfordringene knyttet til dette temaet ligger i dag, er i at høgskolen er eid av staten, mens fagskolene er eid av fylkeskommunene. Regjeringen kan derfor ikke bestemme beliggenheten til en fagskole, eller om denne skal legges ned eller ikke, da dette er opp til fylkeskommunen å avgjøre. Dette gjør det vanskelig for oss å få sentralisert fagskolene, noe som resulterer i at vi har små læremiljøer spredt langs hele kysten, istedenfor at vi kan danne større utdanningssentre på plasser der det vil være naturlig.

- Hvilken betydning har ”Stø kurs” hatt for næringen?  
- ”Stø kurs, regjeringens maritime strategi”, har vært tverrpolitisk forankret, og har tilsynelatende hatt positiv effekt på næringen. Skattepolitikken og nettolønnsordningen har vært stabil, noe som har gitt gode ringvirkninger. For eksempel har gjort at medført at rederiene har hatt mulighet til å kontrahere flere skip, som igjen har ført til at de trenger flere sjøfolk, som igjen fører til at skolene merker økning i antall søkere og studenter. Når det gjelder regjeringen og Giskes første 100 dager, har de ikke holdt riktig kurs, og gått på flere skjær underveis. Tenk bare på rederibeskatningen og Høyesteretts avgjørelse. Også det at NIS

registeret rapporterer at de merker en nedgang, i tillegg til at de har skapt usikkerhet ovenfor rederiene i forhold til hvordan nettolønnsordningen skal videreføres, er negativt for næringen og den maritime klyngen.

- Hvordan ville du sett på en etablering av private skoler for sjøoffisersutdanning, eid av rederiene?

- Hvis det skulle blitt aktuelt å etablere private maritime skoler, drevet av rederiene, må dette må tolkes som et sykdomstegn for den offentlige maritime utdanningen. Høyre vil støtte næringen hvis de ser behov for en slik løsning, men det offentlige, representert ved staten og fylkeskommunene må kunne tilby en utdanning med en så høy kvalitet at rederiene ikke skal være i tvil om kompetansen til de som skal være offiserer på deres skip. Dette er også en av grunnene til at MARUTs rapport er et skritt i riktig retning, og at regjeringen må se nøye på de anbefalingene som er gitt i den, sier Kambe.

- I ”Stø kurs” blir det nevnt av vi må være best på maritim utdanning, er vi det?

- Når det gjelder å bli verdens beste på maritim utdanning, som målet er i følge ”Stø Kurs”, må det gjøres dramatiske endringer. Vi er blant de største i verden både når det gjelder tonnasje og antall skip, i tillegg til at vi har en maritim klynge med kompetanse på mange ulike områder. Det å være ledende innen maritim utdanning vil derfor være med å styrke oss på flere måter. Å få ungdommen til å velge maritim utdanning er viktig for å en jevn tilstrømming av dyktige sjøfolk. Senere vil mange av disse velge å gå i land, ofte inn i stillinger innenfor den maritime næringen. Deres kompetanse vil da kunne benyttes på ulike områder, for eksempel rederikontor, meglerfirma og verftsindustrien, i tillegg til at det gir mulighet for en person til å bruke og utvikle sin kompetanse over lang tid. Det vil være med å gi positive ringvirkninger for hele det maritime Norge, sier Arve Kambe avslutningsvis.

## Vedlegg 14

### Mandater

#### NORGESNETTRÅDET

“- utrede prinsipper for ansvars- og arbeidsdeling mellom teknisk fagskole og de statlige høyskolene når det gjelder utdanningstilbud for de maritime yrkene.

- Arbeidsgruppen må legge til grunn at høyskolens tilbud skal fungere som videreutdanning/spesialisering innenfor maritime fag eller som supplerende utdanning i forhold til sertifikatutdanningen.

- Arbeidsgruppen bør også vurdere behovet for og høyskolenes muligheter for å utdanne lærere i maritime fag.

- Arbeidsgruppen bør ha representanter fra aktuelle næringer, organisasjoner, de fire høyskolene som gir maritim høyskoleutdanning, samt fra fagskolenivået”.

(Norgesnettrådet, 2002, s. 4)

#### BRAND

- Utredningen skal inneholde en beskrivelse av situasjonen i norsk maritim utdanning med vekt på rekrutteringsproblematikk, kvalitet, gjennomføringsgraden, lærerkompetanse og forventet fremtidig behov for lærekrefter i de maritime utdanningsinstitusjonene.

- Utredningen bør foreslå tiltak for en bedre maritim utdanning i Norge, slik at etterspørselen etter maritim kompetanse kan sikres.

- Utredningen bør videre omfatte kvalitative data om

- elevenes/studentenes motiv for å velge utdanningen
- elevenes/studentenes grad av fornøydhet med utdanningens kvalitet og relevans
- lærernes vurdering av kvalitet
- forslag til forbedringer av studiet.

- Det vil også være ønskelig med intervjuer med ansvarlige ledere i utdanningsinstitusjoner og i maritime næringer vedrørende den maritime utdanningens fremtid og syn på en mulig sentralisering av utdanningen til maritime utdanningssentra som tidligere foreslått.



## MARUT

“Arbeidsgruppen skal fremme forslag om eventuelt behov for endringer i den maritime utdanningsstrukturen innenfor grunnopplæringen og høyere utdanning. Målet er en struktur innenfor maritim profesjonsutdanning som:

- Imøtekommer næringens krav til operativ kompetanse innenfor stadig mer komplekse konstruksjoner og systemer i skipsfarten.
- Imøtekommer næringens krav om kunnskapsbasert næringsutvikling.
- Styrker utdanningenes relevans gjennom tett samarbeid med skipsfarten, maritime utstysprodusenter og tjenesteleverandører.
- Er dimensjonert i samsvar med forventet etterspørsel etter kvalifisert arbeidskraft.
- Gir en god ressursutnyttelse når det gjelder kompetanse, infrastruktur og kostnader.
- Styrker kompetanseprofilen innenfor fagmiljøene som gir profesjonsutdanningene på alle nivå (videregående opplæring, fagskole, høyere utdanning).
- Etablerer robuste fagmiljøer innenfor begge utdanningsveiene.
- Styrker kvaliteten i utdanningsprogrammene innenfor de to utdanningsveiene, også utover internasjonale sertifiseringskrav.
- Utvikler framtidsrettede utdanningsprogrammer som uteksaminerer kandidater som gir konkurransefortrinn.
- Etablerer en arbeidsdeling innenfor høyere utdanning når det gjelder fagprofil og profesjonsrettede tilbud.
- Gir utdanningstilbud som er attraktive for norske og utenlandske søkere.” (MARUT, 2009, s. 2)

## Vedlegg 15

### Ordliste

IMO: International Maritime Organization

STCW-95: The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Y-veien: Yrkesfaglig videregående til ingeniør

HSH: Høgskolen Stord/Haugesund

Maritim utdanning: I denne oppgaven er det å forstå med maritime utdanning, maritim profesjonsutdanning, maritim høgskoleutdanning og nautikk, utdanning innenfor nautiske fag som skal gi teori til å kunne løse kl. D 1 og seile som kaptein.

MARUT: Maritim Utvikling. Organisasjon som drives i samarbeid med blant annet NHD og NRF. Arbeider for bedre samarbeid, forskning og innovasjon i maritim industri. Høgskoleutdanning: 3-årig nautisk utdanning på statlig høgskole

Fagskoleutdanning: 2-årig nautisk utdanning på fylkeskommunal maritim fagskole

KUF: Kunnskap, utdanning- og forskningsdepartementet.

NHD: Nærings- og handelsdepartementet

KD: Kunnskapsdepartementet.

NRF: Norges rederi forbund

HiÅ: Høgskolen i Ålesund

UiT: Universitetet i Tromsø

HiV: Høgskolen i Vestfold.

MAROPP: Maritimt Opplæringskontor

"Ungdomsgaranti": Maritim Ungdomsgaranti, avtale om kadettplasser til elever ved Karmsund og studenter HSH.

NIFU STEP: Norsk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning.

## Vedlegg 16

### Oppbygging av studiet ved Universitet i Tromsø.

#### Oppbygging av studiet

Semester	10 studiepoeng	10 studiepoeng	10 studiepoeng
1. studieår	Matematikk I Kjemi og miljø IKT Navigasjon 1 Fysikk Måle- og kontrollteknikk		
2. studieår	Matematikk 2 og statistikk Mekanikk Varme- og strømningslære Navigasjon 2 Navigasjonsinstrumenter Skipsteknologi		
3. studieår	Skipsadministrasjon/operasjon og driftav fartøy med kulturforståelse Laste/losseteknikk og varekunnskap Skipsteknologi Kvalitetssikring Hovedprosjekt		

Hentet fra:

[http://www2.uit.no/ikbViewer/page/studiesokere/studietilbud/studieprogram?studieprogram=81047&ar=2010&p\\_d i=-47400&p\\_d c=&p\\_d v=169728&semester=H&p document id=169728](http://www2.uit.no/ikbViewer/page/studiesokere/studietilbud/studieprogram?studieprogram=81047&ar=2010&p_d i=-47400&p_d c=&p_d v=169728&semester=H&p document id=169728) 21.04.10

## Vedlegg 17

### Oversikt studieoppbygging Høgskole i Vestfold.

Oversikt studieplan 2009.

#### 1.1 Class NA1 – Nautical studies

Nautical studies					
1st Educational year 1st Semester Science and Maritime Subjects			2nd Semester Science and Maritime Subjects		
Subject	Code	ECTS points	Subject	Code	ECTS points
Navigation I	NAF1A211	17	Navigation I	NAF1A211	13
Controlling Operation and Care for Persons I	NAF3A211	5	Cargo Handling I	NAF2A221	6
Communication	COMMU211	3	Controlling Operation and Care for Persons I	NAF3A211	4
Science Subjects	SCIEN211	5	Communication	COMMU211	2
			SCIENCE Subjects	SCIEN211	5
Total		30	Total		30

#### 1.3 Elective Subjects, - 1st year students only

Elective Subjects				
Subjects	Semester	Comments	Code	ECTS points
Basic Safety Training including CCM	Autumn		CSAFE211	10
Radio VHF		Pending	RVHF	5
GMDSS	Autumn		GMDSS	10

#### 1.4 Class NA2 – Nautical studies

Nautical Studies					
2nd Educational year 3rd Semester			4th Semester		
Subject	Code	ECTS points	Subject	Code	ECTS points
Ship Stability, Trim and Cargo Handling	SSCAR232 HØS	5	Ship Stability, Trim and Cargo Handling	SSCAR232 VÅR	5
Navigation	NAVIG234 HØS	10	Navigation	NAVIG234 VÅR	10
Navigational Instruments	NAVIN231	5	Transport Law and Insurance 2	TLAW2231 VÅR	5
Transport Law and Insurance 2	TLAW2231 HØS	5	Thermodynamics and Heat Transmission I	THER1222	5
Operation Accounting and Control	OPACC242	5	Operation Accounting and Control	OPACC242	5
Total		30	Total		30

#### 1.6 Class NA3 - Nautical studies

Nautical Studies					
3rd Educational year 5th Semester Social and Maritime Subjects			6th Semester Social and Maritime Subjects and Dissertation		
Subject	Code	ECTS points	Subject	Code	ECTS points
Maritime Operations II	MARO2253 HØS	5	Maritime Operations II	MARO2253 VÅR	5
Cultural awareness and Organisational Theory	CULOT251	5	Cultural awareness and Organisational Theory	CULOT251	5
Health, Environment and Safety	HEENV252	5			
Research Methods, Analysis and Presentation	REMAP251	5	Elective Subject II		5
Medical Care	MEDIC252	5	Main Project Dissertation	MPROJ262	15
Maritime Mobile Radio Communication	GOCOM292	3	Maritime Mobile Radio Communication	GOCOM292	2
- Naval Control of Shipping (NCAGS-Course)					
Total		28	Total		32

Hentet fra:

[http://www.hive.no/getfile.php/filer/Studietilbud/Maritim%20utdanning/Study%20Programme%20layout%20MA%2009\\_10.pdf](http://www.hive.no/getfile.php/filer/Studietilbud/Maritim%20utdanning/Study%20Programme%20layout%20MA%2009_10.pdf) 21.04.10

## Vedlegg 18

### Oversikt "Bachelor i nautikk" Høgskolen i Ålesund

#### 1.år

Emnekode	Emnets navn	S.poeng	O/V	Studiepoeng pr. semester	
				S1(H)	S2(V)
TN101403	Elektro	6,00	O	6	
TN101503	Navigasjon 1	15,00	O	15	
TR100208	Matematikk og statistikk	12,00	O	6	6
TN101303	Mekanikk/fasthetslære	9,00	O		9
TN101708	Navigasjon 2 - Navigasjonssystemer	15,00	O		15
TN301804	DP Grunnkurs	3,00	V		3
TF001102	Grunnleggende sikkerhetskurs	0,00	O		
Sum:				27	30

\*) O - Obligatorisk emne, V - Valgbare emne

#### 2.år

Emnekode	Emnets navn	S.poeng	O/V	Studiepoeng pr. semester	
				S1(H)	S2(V)
TN201903	Operasjon og drift av skip	15,00	O	15	
TF101398	Varme- og strømningslære	6,00	O	6	
TN202807	Maritim engelsk - språk og kommunikasjon	6,00	O	6	
TN202003	Lasting, lossing og stuing av last	9,00	O		9
TF201307	Drift og vedlikehold av skip	10,00	O		10
TN202908	Havmiljø	5,00	O		5
TN203008	Navigasjon 3	10,00	O		10
TN001196	Medisinsk behandling	0,00	O		
TN001205	ROC	0,00	O		
Sum:				27	34

\*) O - Obligatorisk emne, V - Valgbare emne

#### 3.år

Emnekode	Emnets navn	S.poeng	O/V	Studiepoeng pr. semester	
				S1(H)	S2(V)
TN301301	Maritim kommunikasjon	6,00	O	6	
TS300303	HMS, arbeidsledelse, kulturforståelse	9,00	O	9	
YV300107	Navigasjon 4	6,00	O	6	
TN301704	Shipping II	6,00	O	6	
TN302810	Drift av ombordbaserte datanettverk	6,00	O	6	
TN302104	Posisjonsreferansekurs	3,00	V	3	
IS200105	Økonomi for ingeniører	5,00	O		5
TN301293	Hovedprosjekt	12,00	O		12
TN301904	DP Videregående kurs	3,00	V		3
TN302706	Ankerhåndtering/manøvrering	6,00	V		6
TN302909	Kystnavigasjon for kadettfarledsbevis	3,00	V		3
TF001296	Videregående sikkerhetskurs	0,00	O		
Sum:				36	29

\*) O - Obligatorisk emne, V - Valgbare emne

Hentet fra:

[http://hials.no/nor/studiehaandbok/studiehaandboeker/2009\\_2010/studier/institutt\\_for\\_teknologi\\_og\\_nautikkfag/nautikk/bachelorgradsstudium\\_i\\_nautikk\\_skiptoer\\_kull\\_2008\\_og\\_2009\\_21.04.10](http://hials.no/nor/studiehaandbok/studiehaandboeker/2009_2010/studier/institutt_for_teknologi_og_nautikkfag/nautikk/bachelorgradsstudium_i_nautikk_skiptoer_kull_2008_og_2009_21.04.10)

## Oversikt "Bachelor i nautikk Y-veien" Høgskolen i Ålesund

### 1.år

Emnekode	Emnets navn	S.poeng	O/V	Studiepoeng pr. semester	
				S1(H)	S2(V)
TN101503	Navigasjon 1	15,00	O	15	
YV100306	Fysikk	5,00	O	5	
YV100106	Matematikk Y1	10,00	O	10	
TN101303	Mekanikk/fasthetslære	9,00	O		9
TN101708	Navigasjon 2 - Navigasjonssystemer	15,00	O		15
YV100409	Norsk prosjekt	5,00	O		5
TF001102	Grunnleggende sikkerhetskurs	0,00	O		
TN301804	DP Grunnkurs	3,00	V		3
Sum:				30	29

\*) O - Obligatorisk emne, V - Valgbare emne

### 2.år

Emnekode	Emnets navn	S.poeng	O/V	Studiepoeng pr. semester	
				S1(H)	S2(V)
TN202807	Maritim engelsk - språk og kommunikasjon	6,00	O	6	
TN202406	Sjørett	5,00	O	5	
TS300303	HMS, arbeidsledelse, kulturforståelse	9,00	O	9	
TR100208	Matematikk og statistikk	12,00	O	6	6
TN202908	Havmiljø	5,00	O		5
TF201307	Drift og vedlikehold av skip	10,00	O		10
TN203008	Navigasjon 3	10,00	O		10
TN001205	ROC	0,00	O		
Sum:				26	0

\*) O - Obligatorisk emne, V - Valgbare emne

### 3.år

Emnekode	Emnets navn	S.poeng	O/V	Studiepoeng pr. semester	
				S1(H)	S2(V)
TN301301	Maritim kommunikasjon	6,00	O	6	
YV300107	Navigasjon 4	6,00	O	6	
TF101398	Varme- og strømningslære	6,00	O	6	
YV300207	Hydrostatikk og stabilitet	8,00	O	8	
TN301704	Shipping II	6,00	O	6	
TN302104	Posisjonsreferansekurs	3,00	V	3	
TN202003	Lasting, lossing og stuing av last	9,00	O		9
TN301293	Hovedprosjekt	12,00	O		12
IS200103	Økonomisk styring - ingeniørstudier	6,00	O		6
TN301904	DP Videregående kurs	3,00	V		3
TN302706	Ankerhåndtering/manøvrering	6,00	V		6
TN302909	Kystnavigasjon for kadettfarledsbevis	3,00	V		3
TF001296	Videregående sikkerhetskurs	0,00	O		
TN001196	Medisinsk behandling	0,00	O		
Sum:				35	32

\*) O - Obligatorisk emne, V - Valgbare emne

Hentet fra:

[http://hials.no/nor/studiehaandbok/studiehaandboeker/2009\\_2010/studier/institutt\\_for\\_teknologi\\_og\\_nautikkfag/nautikk/bachelorgradsstudium\\_i\\_nautikk\\_skipsoerer\\_y\\_veien](http://hials.no/nor/studiehaandbok/studiehaandboeker/2009_2010/studier/institutt_for_teknologi_og_nautikkfag/nautikk/bachelorgradsstudium_i_nautikk_skipsoerer_y_veien) 21.04.10

## Vedlegg 19

### Studiets oppbygging Høgskolen Stord/Haugesund

<b>Studiemodell*</b>	
sp = studiepoeng	
<b>1. år:</b>	
Introduksjon til nautikk	5 sp
Hydrostatikk og stabilitet	10 sp
Matematikk	10 sp
Fysikk	5 sp
Terrestrisk navigasjon	10 sp
Navigasjonsinstrument	5 sp
Navigasjonssimulator 1	5 sp
Statistikk	5 sp
Kjemi og miljø	5 sp
<b>2. år:</b>	
Lasteteknikk	10 sp
Varme- og strømningslære	5 sp
Maskineri	5 sp
Skipskonstruksjon	5 sp
Dynamisk posisjonering	5 sp
Maritim kommunikasjon	5 sp
Metrologi og oceanografi	5 sp
Navigasjonssimulator 2	10 sp
Sjørett	5 sp
Skipsadministrasjon	5 sp
<b>3. år:</b>	
Val mellom ulike fordjupingar	
• Organisasjon og leiling	
• Offshoreteknologi og operasjon	
* med atterhald om endringar	

Hentet fra: <http://www.hsh.no/studier/maritim.htm> 21.04.10



**Maritim sertifikatstruktur – dekksoffiserer**

Sertifikat Ny struktur	STCW – 95 Referanse	Stillings- betegnelse	Krav til fartsid	Begrensninger		Konverteringsstabell for eldre sertifikater til ny struktur (med oppdatering i henhold til SDs rundskriv 1/199)				
				Tonnasje	Fartsområde		Sertifikatbetegnelse	Lov/forskrift	Fører	Overs. Forskr. - 98
Dekksfører kl. 1	Regel III/2	Sjøsletter (7)	3 år styrmann kl. 2 år hvorav 1 år overst. Slekt. Skip 500 bt. eller mer	Ubegrenset	Ubegrenset	Sjøsletter/sertifikat Dekksfører kl. 1 Dekksfører kl. 1	Lov -96 og -98 Forskrift -91 Forskrift -98 Lov -96	Ubeogr. Ubeogr. Ubeogr.	Ubeogr. Ubeogr. Ubeogr.	Ubeogr. Ubeogr. Ubeogr.
Dekksfører kl. 2	Regel III/2, 3 Regel III/2 Regel III/1	Fører (8) Overstyrmann Vaktfører	1 år styrmann sløg skip 500 bt. eller mer	500 bt – 3000 bt. (1) Ubegrenset Ubegrenset	NØ – Ubegrenset (1) Ubegrenset Ubegrenset	Syrmannsertifikat Syrmannsertifikat kl. 1 Dekksfører kl. 2 Dekksfører kl. 2	Lov -98 Forskrift -91 Forskrift -98 Forskrift -98	3000 U U.S.K. 3000 U 3000 U 3000 U	Ubeogr. Ubeogr.	Ubeogr. Ubeogr.
Dekksfører kl. 3 Høgskolekarakter F, S, K.	Regel III/2, 3	Fører	1 år godkjent opplæring om bord eller 3 år godkjent fartsid	500 bt (3) – 3000 bt. (1) 3000 bt. Ubegrenset Begrenset (2)	NØ – Ubegrenset (1) Ubegrenset Ubegrenset Begrenset (2)	Syrmannsertifikat Dekksfører kl. 3 Dekksfører kl. 3 A og B Syrmannsertifikat kl. 2	Lov -98 Forskrift -98 Forskrift -98 Forskrift -98	3000 U U.S.K. 3000 U 3000 U	Ubeogr.	Ubeogr.
Dekksfører kl. 4	Regel III/3, 5 Regel III/2, 3 Regel III/1	Fører Overstyrmann Vaktfører		500 bt (3) 500 bt (3000 bt.) Ubegrenset	NØ NØ Ubegrenset	Syrmannsertifikat Dekksfører kl. 4 Dekksfører kl. 4A (og B)	Forskrift -91 Forskrift -98 Forskrift -98	500 ND 1500 SK 500 ND 500 ND	3000 ND Ub. SK 3000 ND 3000 ND	Ubeogr. Ubeogr. Ubeogr. Ubeogr.
Dekksfører kl. 5 Nærkystert	Regel III/3, 5 Regel III/3, 3	Fører (3) Syrmann	3 år godkjent fartsid	500 bt. 500 bt. Begrenset (4)	NØ NØ Begrenset (4)	Kystskipersertifikat Dekksfører kl. 5 Dekksfører kl. 5	Forskrift -91 Forskrift -98 Forskrift -98	500 ND 500 ND 500 ND	500 ND 500 ND 500 ND	Ubeogr. Ubeogr. Ubeogr.
Kystskipper Klasse A	Regel III/2, 3	Fører		3000 bt. (1) 1500 bt. 3000 bt. Ubegrenset 1250 bt.	NØ NØ NØ Ubegrenset	<b>Med tilleggskurs (5)</b> Kystskipersertifikat kl. 2 Kystskipersertifikat kl. 1 Fiskekystskipersertifikat Kystskipersertifikat kl. 1	Lov -98 Lov -98 Lov -98 Lov -98	3000 NØ 3000 SK 3000 NØ 500 ND 1500 SK	3000 ND 3000 ND 3000 ND 1500 SK 1500 SK	1500 NØ
Kystskipper Klasse B	Regel III/2, 3 og Regel III/1	Fører (3) Syrmann		750 bt. 750 bt.	NØ	Fiskekystskipersertifikat Fiskekystskipersertifikat	Forskrift -91 Forskrift -98	1500 SK 500 ND 500 ND 300 SK	1500 SK 500 ND 500 ND	1500 NØ 1500 NØ 3000 NØ

- (1) Med 3 års fartsid som styrmann eller 2 år hvorav 1 år som overstyrmann på sløgende skip 500 bt. eller mer.  
 (2) Med 3 års fartsid som styrmann eller 2 år hvorav 1 år som overstyrmann på skip 500 bt. eller mer. Norsk fartssområde 1 og 2, beskyttet farvann og innsjøer - førerrettigheter 3000 bt.  
 (3) Etter 12 måneders fartsid som ansvarshavende vaktfører på bro.  
 (4) Med 3 års fartsid på skip over 15 meters lengde. Norsk fartssområde 1 og 2, beskyttet farvann og innsjøer - førerrettigheter 500 bt.  
 (5) Godkjent tonnasjebegrensning på 3000 bt. Etter brev av 10. juni 1998 98/12322.  
 (6) Samt Nordhavet nord for P-Olavskeien / Havetrevet / Den norske kontinentalskille.  
 (7) Med 3 års fartsid på skip over 500 bt. Norsk fartssområde 1 og 2, beskyttet farvann og innsjøer - førerrettigheter ubegrenset  
 (8) Med 12 mnd fartsid på skip over 500 bt. Norsk fartssområde 1 og 2, beskyttet farvann og innsjøer - førerrettigheter 500 bt.  
 Revidert 09.11.05 AKR

## **Vedlegg 21**

### **Martime Academy avtale og ”ungdomsgaranti”**

# MARITIME ACADEMY OF HAUGESUND

## PARTNERSKAPSAVTALE

(Denne avtalen avløser tidligere avtale mellom rederiene og Høgskolen Stord/Haugesund.)

Høgskolen Stord/Haugesund (HSH), Karmsund videregående skole og rederiene Knutsen OAS Shipping, Eidesvik Offshore, Solstad Offshore og Østensjø Rederi inngår med denne partnerskapsavtalen et forpliktende samarbeid knyttet til etablering, videreutvikling og drift av Maritime Academy of Haugesund. Haugesund Rederiforening tiltrer avtalen som assosiert partner.

Samarbeidet skal skje gjennom en styringsgruppe bestående av en representant fra hver av de nevnte institusjoner/organisasjoner: Høgskolen Stord/Haugesund, Karmsund videregående skole, Skipsfartens utdannings- og rekrutteringsforum og Haugesund Rederiforening. Styringsgruppen skal møtes etter behov, men minimum en gang hvert halvår.

Skipsfartens utdannings- og rekrutteringsforum, med sine faste medlemmer og medlemmene som har observatørstatus, skal være referansegruppe for samarbeidet.

Maritime Academy of Haugesund skal organiseres som et prosjekt med prosjektledelse på omgang mellom Høgskolen Stord/Haugesund og Karmsund videregående skole. Prosjektledelsen skal knytte til seg en prosjektgruppe bestående av prosjektledelsen, studieleder nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund og avdelingsleder maritime fag ved Karmsund videregående skole.

Prosjektledelsen skal hvert år utarbeide regnskap, beretning og budsjett. Kostnadene skal i utgangspunktet fordeles med  $\frac{1}{4}$  på Høgskolen Stord/Haugesund,  $\frac{1}{4}$  på Karmsund videregående skole og  $\frac{1}{2}$  på rederiene.

Maritime Academy av Haugesund skal bidra til:

- Styrking og videreutvikling av den maritime høgskoleutdanningen ved Høgskolen Stord/Haugesund og den maritime fagskoleutdanningen og den maritime videregående utdanningen ved Karmsund videregående skole.
- Gode overgangsordninger for studenter mellom fagskolen og høgskolen.
- Bedre ressursutnyttelse og større effektivitet i den maritime utdanningen i Haugesund.
- Økt rekruttering av elever, studenter og lærere til den maritime utdanningen i Haugesund.
- Styrking av videre- og etterutdanningstilbudet ved Høgskolen Stord/Haugesund og den maritime fagskoleutdanningen ved Karmsund videregående skole.
- Styrke samarbeidet på generelt grunnlag mellom partnerne i avtalen.

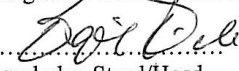
Partnerne innarbeider avtalen i sine planer.

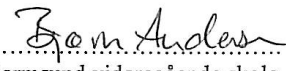
Avtalen gjelder for perioden 23.06.2008 til 31.12.2010 hvoretter avtalen revideres.

Maritime Academy of Haugesund innebærer konkret:

- Drift av nettportal.
- Felles markedsføringsfremstøt.
- Oppgaveskriving for elever og studenter.
- Tilbud om rederibesøk.
- Samarbeid om forelesere og lærere.
- Utplasseringsordning for studenter og lærere.
- Maritim ungdomsgaranti.
- Videre- og etterutdanningstilbud tilpasset lokale behov.
- Samarbeid om utvikling av undervisningstilbud.
- Forsknings- og utviklingsarbeid.

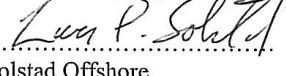
Haugesund den 23. juni 2008

  
.....  
Høgskolen Stord/Hgsd.

  
.....  
Karmsund videregående skole

  
.....  
Knutsen OAS Shipping

  
.....  
Eidsvik Offshore

  
.....  
Solstad Offshore

  
.....  
Østensjø Rederi

  
.....  
Haugesund Rederiforening

Kommentarer til punktene:

#### **Drift av nettportal**

Nettportalen skal synliggjøre innholdet i Maritime Academy of Haugesund og må derfor holdes kontinuerlig oppdatert. Dette er prosjektledelsens ansvar.

#### **Felles markedsføringsfremstøt**

Maritime Academy of Haugesund skal bidra til økt rekruttering av elever, studenter og lærere til den maritime utdanningen i Haugesund ved at det eksisterende utdanningstilbudet og samarbeidet skolene har med næringen, fremstå som en komplett utdanningsklynge. For å oppnå dette, skal samarbeidet mellom Høgskolen Stord/Haugesund og Karmsund videregående, og mellom skolene og rederiene, markedsføres helhetlig. Dette er prosjektledelsens ansvar.

#### **Oppgaveskriving for elever og studenter**

Rederiene skal være åpne for henvendelser fra elevene og studentene ved Høgskolen Stord/Haugesund og Karmsund videregående skole knyttet til oppgaver og prosjekter de arbeider med. Partnerne vil sammen arbeide for at oppgavene har en faglig forankring i praktiske problemstillinger.

### **Tilbud om rederibesøk**

For å styrke kontakten mellom studentene på høgsolen og fagskolen og rederiene, skal det gjennomføres rederibesøk. Det er viktig at studentene i løpet av studiet får orientering om den daglige aktiviteten, informasjon om hvilke markeder rederiene opererer i og orientering om hva som forventes av dem i en framtidig stilling. Kontakten kan skje enten ved at studentene får informasjonen på rederikontoret eller at representanter fra rederiene møter studentene på høgsolen eller fagskolen.

### **Samarbeid om forelesere og lærere**

Ansatte fra rederiene som har spisskompetanse på sentrale fagområder, skal kunne trekkes inn i undervisningen. Det kan ha form av gjesteforelesninger, eller timeforeleser i deler av fag eller kurs. Partnerne mener at man på den måten både kan gi ansatte fra rederiene nye faglige utfordringer samtidig som elevene og studentene får en god utdanning. Rederiene skal dessuten gi permisjon til sjøfolk som ønsker å prøve seg som lærer, og de skal i tillegg markedsføre denne mulighetene overfor sjøfolkene sine.

### **Utplassering for studenter og lærere**

Partnerne skal legge forholdene til rette slik at studenter på Høgsolen Stord/Haugesund og på fagskolen ved Karmsund videregående som ønsker det, kan få praksis på skip, fortrinnsvis i sommermånedene. Målsettingen er at 75 % av studentene skal bli tilbudt praksisplass i løpet av den normerte studietiden. Høgsolen skal sørge for at studentene i løpet av første studieår tilbys grunnleggende sikkerhetskurs. For å sikre at undervisningen er på et meget høyt nivå og så nært opp til praksis som mulig, er det videre viktig at lærerne ved Høgsolen Stord/Haugesund og Karmsund videregående skole får anledning til å følge utviklingen i næringen. Gjennom et planmessig opplegg er det et mål at lærerne enten hospiterer på skip eller mønstrer på skip med inntil et halvt års varighet.

### **Maritim ungdomsgaranti**

Rederiene garanterer kadett plass frem til oppnådd laveste sertifikat for studenter som slutfører nautikkutdannelsen ved Høgsolen Stord/Haugesund og for studenter som slutfører den maritime fagskolen ved Karmsund videregående skole. Garantien konkrete innhold reguleres av et eget garantibrev (vedlagt denne avtalen) som revideres årlig.

### **Videre- og etterutdanning tilpasset lokale behov**

Partnerne ser det som viktig at det tilbys god videre- og etterutdanning innen det maritime fagfeltet. Høgsolen Stord/Haugesund og Karmsund videregående skole skal arbeide videre med sitt videre- og etterutdanningstilbud og tilpasse tilbudet til de lokale behov. Videre- og etterutdanningstilbudet skal både tilfredsstillende generelle faglige behov, men skal også kunne tilpasses de enkelte rederiers særskilte behov.

### **Samarbeid om utvikling av undervisningstilbud**

Skolene skal til enhver tid inkludere rederiene i utviklingen av undervisningstilbudet. Samtidig skal de sørge for at gode og fleksible overgangsmuligheter er til stede for studenter fra fagskolen som ønsker videreutdanning på høgsolenivå.

### **Forskning og utviklingsarbeid**

Partnerne ser det som meget viktig at den forskningen og det utviklingsarbeidet som gjøres ved Høgskolen Stord/Haugesund blant annet vektlegger maritime problemstillinger. Det skal arbeides for at forskningsprosjekter og utviklingsarbeid kan gjennomføres i nær tilknytning til rederiene og den maritime næringen for øvrig. Både høgskolen og rederiene kan være leverandør av prosjektideer, og begge parter vil være bidragsyttere i forhold til å tilrettelegge finansieringspakker inn mot rekrutteringsstillinger og forskningsprosjekter.

# Maritim ungdomsgaranti

Solstad Offshore, Eidesvik Offshore, Østensjø Rederi, Gulf Offshore Norge og Simon Møkster Shipping utsteder med dette en antallsregulert garanti om kadett plass frem til oppnådd laveste sertifikat. Dette defineres nærmere som en garanti om kadett plass frem til oppnådd tilstrekkelig fartstid innenfor normert tid til å søke slikt sertifikat. Garantien omfatter inntil 50 studenter som slutfører nautikkutdannelsen ved Høgskolen Stord/Hgsd. og maritim fagskole ved Karmsund videregående skole t.o.m. våren 2013 med en gjennomsnittskaraktter på avgangsvitnemålet tilsvarende C. Fornytt garanti for påfølgende år vil bli vurdert senere.

I tillegg til karakterkravet, forutsetter garantien at kandidatene må ha tatt hoveddelen av utdanningen sin ved nevnte skoler. Den forutsetter videre at søkeren til kadett plass anses skikket hva angår holdninger, interesse og motivasjon. Hver enkelt som søker kadett plass i ett av de fem nevnte rederiene kan bli innkalt til intervju.

Garantien trer for øvrig ikke i kraft før den 15. august i det året utdannelsen i et ordinært studieforløp slutføres, etter at den uteksaminerte kandidaten ved en av de to nevnte skolene har hatt anledning til på egen hånd å skaffe seg kadett plass i hvilket som helst foretrukket norsk eller utenlandsk rederi herunder Solstad Offshore, Eidesvik Offshore, Østensjø Rederi, Gulf Offshore Norge og Simon Møkster Shipping.

Haugesund, den 26. januar 2010



Gulf Offshore Norge AS



LEDIGE PLASSER



MED  
**EXAMEN ARTIUM  
REALSKOLE**  
eller tilsvarende utdanninge:

---

**NYE MULIGHETER TIL SJØS  
OFFISERSASPIRANTER**

---

Fra sommeren 1966 opptas et begrenset antall offisersaspiranter. Opplegget representerer noe nytt og vil i hovedtrekkene innebære.

1. Aspiranttid ombord med lønn samtidig som påkrevet fartstid opptjenes.
2. Skolegang i land med lønn.
3. Stilling som offiser ombord.

Det blir tatt opp aspiranter for dekk, maskin og restaurasjon, samt for fremføring til stillingene radio-offiser og skips-elektriker.

---

Vårt rederi byr i dag store avansementsmuligheter. Dyktig og karakterfast ungdom vil kunne nå ansvarsfulle og høyt betalte lederstillinger raskere enn innen de aller fleste andre yrker.

---

Før å bli opptatt kreves minimum realskoleeksamen, helst examen artium eller tilsvarende utdanninge.

---

Interesserte søkere vil få nærmere opplysninger ved henvendelse til vår maritime avdeling innen 30. juni.



**WILH. WILHELMOSEN**

Roald Amundsensgt. 5, Oslo I. Tlf. 42 38 60.

KARMØY

**Stangaland Misjonshus**

UTLODNING til inntekt for huset torsdag 2. juni kl. 19,30  
Magnus Solberg og fru Bjørstad deltar. — Musikkforeningen.

**Lite brukt Trolle**

kokskamin (hjørne - rød) samt en skyvedør m/glass og beslag str. 70 x 200 cm. billig til salgs.  
Erling Nielsen, Kopervik.



kl. 17,3  
kl. 17,4  
kl. 18,0

**Vard**

I pause  
Jubileum  
Under c  
til  
Vakter  
Etter ka



TEGN  
KLIS  
og OF  
FOTOGRA



## Vedlegg 23

E-post Harald Eide, studieleder på nautikk ved HiÅ

Fra: Eide Harald Johan  
Emne: **RE: Bacheloroppgave Eirik Vormedal HSH**  
Dato: 26. januar 2010 09.21.16 GMT+01:00  
Til: Eirik Vormedal

[Vis i postkasse](#)

---

Hei. Vi startet opp Y-veien i 2008. De to første åra har vi hatt begrenset opptak fordi det er en prøveordning. Vi er nå inne i en evalueringsfase og vil gjøre tilpasninger i studiet før opptak 2010. Første året tok vi opp 5 studenter og i 2009 4 studenter. Generelt så kan jeg si at Y-vei studentene fungerer veldig godt i forhold til de ordinære. De er blant de beste studentene. Når det gjelder karakterstatistikk så kan ikke jeg gi den. Du må henvende deg direkte til Studieadministrasjonen.

Hilsen  
Harald Eide  
Studieleder nautisk