

Sjøen, D. & Lutzhoft, M. (2025). Evaluering av norske maritime kadetter.
I P. Haavardtun & L. I. Magnussen (Red.), *Læring i maritim næring*
(s. 43–67). Fagbokforlaget. DOI: <https://doi.org/10.55669/oa500103>

Kapittel 3

Evaluering av norske maritime kadetter

Daniel Sjøen og Margareta Lutzhoft

Sammendrag: Gjennomføres assessment av kadetter i samsvar med gjeldende regelverk? Det ble gjennomført en spørreundersøkelse, besvart av 453 norske kadetter. Dette kapittelet begynner med å beskrive utdanningsløpet for oppnåelse av kompetansesertifikat. Deretter følger en gjennomgang av oppbyggingen av regelverk, hvilke krav som stilles, og en kort gjennomgang av tidligere forskning.

En av konklusjonene fra undersøkelsene som er gjort, er at det er vanskelig å definere hva assessment er eller skal være i henhold til både internasjonalt og norsk regelverk. Metodeavsnittet beskriver hvordan undersøkelsen ble forberedt og distribuert til 1733 personer med fullført utdanning og oppnåelse av kompetansesertifikat. Resultatet fra undersøkelsen indikerer at ikke alle respondentene har gjennomført en vurdering i tråd med gjeldende lover og regler.

Nøkkelord: maritim utdanning, kadett, assessment, STCW, Webcadet

Abstract: This chapter examines whether the assessment of Norwegian maritime cadets is conducted in accordance with national and international regulatory framework. It focuses on the STCW convention and its implementation in Norwegian legislation. A survey was distributed to 1733 former cadets of whom 453 responded. Findings indicate considerable variation in the completed assessments and how they were performed. The analysis reveals a regulatory gap, where the legal text states that cadets are to be examined by certified assessors, they provide limited guidance on how such assessments should be conducted in practice.

Among the conclusions it is shown that it is challenging to define how these assessments should be performed in order to meet the international and Norwegian regulations. Distribution and preparation of the survey is described in the method chapter. Results from the survey indicate that not all respondents was assessed in accordance with current regulations.

Keywords: maritime education, cadet assessment, STCW, Webcadet

Innledning

Et kompetansesertifikat klasse D3 gir innehaveren lov til å være ansvarshavende vaktoffiser på skip, uavhengig av størrelse og fartsområde. Med andre ord, innehaveren av sertifikat D3 har lov til å være styrmann om bord i verdens største skip og seile dette skipet hvor som helst på alle verdens hav. For å kvalifisere til utstedelse av nevnte sertifikat skal kandidaten igjennom en rekke evalueringer, også kalt assessment. Disse er en viktig del av utdannelsen til både styrmenn og maskinister, da det er siste skanse før det kan utstedes nevnte kompetansesertifikat. På bakgrunn av dette lyder problemstillingen som følger:

Gjennomføres assessment av kadetter i henhold til gjeldende regelverk?

For å kunne ta stilling til om denne siste evalueringen i et langt utdanningsløp er tilfredsstillende, bør en ha oversikt over veien frem til denne evalueringen.

Historien til maritim utdanning og kompetansekrav

Dersom man tidligere ønsket å arbeide på skip, startet man som første-reisgutt eller «dekksgutt». En var da lavest rangerte om bord og måtte ha 12 måneder fartstid for å kunne stige i gradene til jungmann (Rabbevåg, 2020a). Jungmann kan man sammenligne med dagens 2. års lærlinger. Som jungmann fikk en noe mer ansvar eller arbeidsområder og fikk dessuten lov til å gå vakter (Rabbevåg, 2020b). Den eneste forskjellen på dekksgutt og jungmann var realkompetansen eller fartstiden.

Det var ingen krav til formalkompetanse verken for dekksgutter eller jungmenn, og det var heller ikke tilgjengelige utdanningsinstitusjoner som kunne tilby utdanning. Som mange andre yrker har sjøfarten vært et fag der kompetanse gikk i arv.

Sjøfartsnasjonen Norge vokste da liberalisering og økonomisk vekst gav oss gode muligheter for å drive verdensomspennende skipsfart på midten av 1800-tallet (*Rederiforeningen, 2023*). Dette er antagelig en påvirkende faktor til utviklingen av navigasjonsskolenes faste rammer for opparbeiding av formalkompetanse.

Norges første navigasjonslov kom i 1839 og la føringer for obligatorisk styrmannseksamen og en sertifiseringsordning for navigatører. Etter andre verdenskrig var det etablert 15 navigasjonsskoler fra Tromsø til Fredrikstad. Disse skolene utdannet styrmenn klasse 1, 2 og skipsførere. Etter hvert ble det foretatt en utredning av den maritime utdanningen, og man delte det inn i fire skoleslag som gjaldt sjøfarten: navigasjonsskoler, maskinistiskoler, kokk/stuertskoler og sjøaspirantskoler. For å kunne gjøre tjeneste om bord på skip var det fellestrekk for alle utdanningene at man måtte ha både bestått eksamen og dernest fartstid om bord for å kunne løse sertifikat som gjorde en kvalifisert til å ta seg arbeid om bord i en sertifikatpliktig stilling (*Sjømannsutdanningen*, 2020).

Sjøfarten er en internasjonal bransje der veldig mange nasjoner er involvert. I 1948, under en internasjonal konferanse arrangert av FN, ble det opprettet et internasjonalt organ som fikk i oppgave å regulere og standardisere internasjonal sjøfart. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, forkortet IMCO, var det første navnet. Dette organet endret navn i 1982 til International Maritime Organization, IMO. Hensikten var å tilby verktøy for samarbeid mellom regjeringer og å sette standarder som gjelder maritim sikkerhet, navigasjonssikkerhet og forebygging av marin forurensning fra skip. Organisasjonen arbeider kontinuerlig med å bedre standarder til sjøs og standarder som gjelder kompetansekrav til de som har sitt arbeid til sjøs. Disse standardene ble samlet i en konvensjon av IMO som kalles STCW – «International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers». Denne konvensjonen ble først skrevet i 1978, men trådte ikke i kraft før 1997, da med endringer gjort i 1995 (*Brief History of IMO*, 2019).

Hvordan bli maritim offiser?

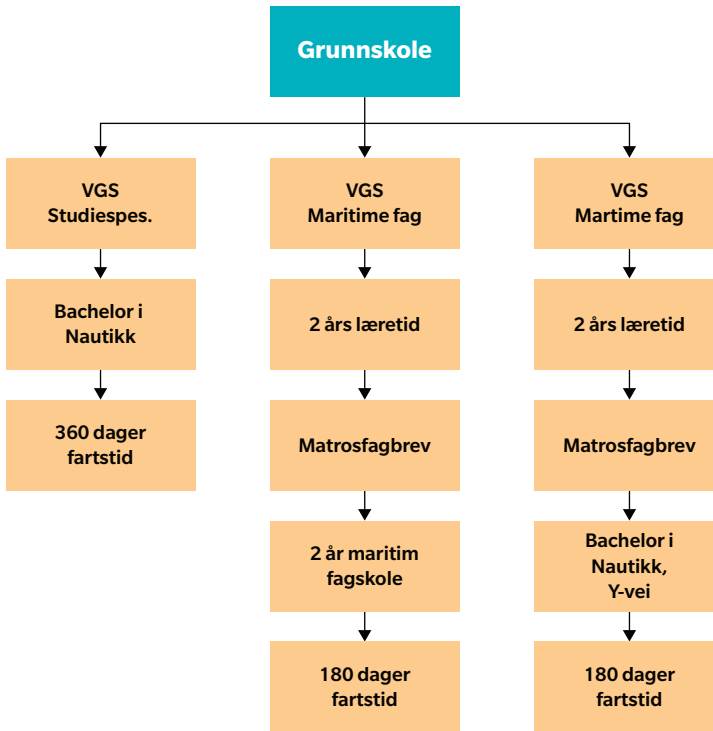
En kan ta maritim utdanning på flere måter i Norge. I dette avsnittet er det tatt utgangspunkt i at en etter endt utdanning skal søke om D3-sertifikat.

Figur 3.1 viser tre ulike utdanningsløp en kan gå for å løse ut D3-sertifikat i Norge. Utdanningene tilbys flere steder i landet, enten ved høyskole/universitet eller fagskole. Fellesnevnerne for alle alternativene er at en må ha grunnskolen i bunn og fartstid til slutt. Fartstid er å anse som en aspirant- eller læreperiode om bord, og man skal ha minimum 120 dager etter endelig

utsendt vitnemål (Maritim Opplæring, 2023a). Det er i fartstiden en setter teori i praksis og opparbeider seg realkompetanse.

Figur 3.1

Oversikt over forskjellige utdanningsløp (egen figur).



I løpet av siste fase av utdanningen, fartstiden, skal kadetten gjennomgå systematisk opplæring om bord med avsluttende assessment utført av kvalifisert assessor. Denne prosessen er sentral i oppgaven og utdypes senere. Når en har fullført fartstid, opplæring og assessment, kan man søke sertifikat D3 som gir rettigheter til å være ansvarshavende vaktoffiser på alle skip uavhengig av størrelse eller hvor i verden det befinner seg. Lovene og reglene som gjelder det maritime domenet, definerer hvilken kompetanse man må ha for å bli innehaver av et kompetansesertifikat, viser seg å være uoversiktlige. Neste avsnitt gir en kort innføring i kompleksiteten til dette regelverket.

Lov, regel og forskrift

De gjeldende lover og regler som angår skipssikkerhetsrett er omfattende, fragmenterte og kan oppleves som lite tilgjengelige (Simonsen, 2022). Når en skal forstå og prøve å forholde seg til enkeltregler, sier Simonsen (2022) at man bør ha både oversikt og forståelse for det helhetlige rammeverket reglene inngår i. Man bør også vite hvor de kommer fra og hvordan de henger sammen.

De sentrale skipssikkerhetsreglene fremgår av «lov om skipssikkerhetsrett (skipssikkerhetsloven) 26. februar 2007 nr. 9 med forskrifter». Skipssikkerhetslovens § 16 regulerer kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater. Den sier blant annet at de som skal ha arbeid om bord må ha de kvalifikasjoner og sertifikater som kreves for arbeidet som skal utføres (Skipssikkerhetsloven, 2007, Paragraf 16). For å finne definisjonene på disse kvalifikasjonene eller sertifikatene, må en lese lovteksten i sammenheng med de over 100 forskriftene som er hjemlet i loven (Simonsen, 2022).

En av forskriftene som er hjemlet i skipssikkerhetsloven er Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk. I forskriftens § 23 står det blant annet at «Ved førstegangsutstedelse av kompetansesertifikat dekksoffiser skal kompetansen evalueres av assessor.» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 23 (2)). Forskriften sier derimot ikke noe om hvordan denne evalueringen skal utføres. I samme forskrift § 13 står det at det er krav til at assessoren «er sertifisert for funksjonen bedømmelsen gjelder, har fått opplæring og praksis i bedømmelsesmetoder og har kvalifikasjonsbevis som assessor.» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 13). En får ikke noe mer forståelse av hvordan assessment skal utføres ved å lese disse paragrafene. Det er nok ikke uten grunn at Simonsen sier at «Kravene i selve lovteksten er vage og bredt utformet gjennom bruk av begreper som 'betryggende', 'forsvarlig' og 'ikke til fare'» (Simonsen, 2022, s. 21).

Systembeskrivelse

Vi tar i dette avsnittet utgangspunkt i at det er kompetansesertifikat D3, med de krav som stilles der, som beskrives.

Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndigheten (Skipssikkerhetsloven, 2007, paragraf 41) som har myndigheten og ansvaret for blant annet å føre tilsyn med maritime utdanningsinstitusjoner og å utstede sertifikater for sjøfolk (Nærings- og fiskeridepartementet, 2017, avsn. 5). Direktoratet er delegert myndighet til

å fastsette forskrifter på sitt ansvarsområde. Det er Sjøfartsdirektoratet som, med hjemmel i blant annet Skipssikkerhetsloven, har fastsatt forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012).

Maritim Opplæring er et samarbeid mellom fire maritime opplæringskontor og er en godkjent opplæringsinstitusjon for maritime konvensjonsfag. De tilbyr blant annet kursing av assessorer og instruktører (Maritim Opplæring, 2023b). De er også eier av Maritim Utdanning AS, som er driftsselskapet for dokumentasjonsverktøyet og opplæringsboken Webcadet (Maritim Utdanning, 2023). Maritim Opplæring er godkjent av Sjøfartsdirektoratet for systematisk opplæring om bord for dekkskadett og maskinkadett med Webcadet. De sørger for elektronisk innrapportering til Sjøfartsdirektoratet av fullført og bestått opplæring om bord.

Webcadet er en digital opplæringsbok som i henhold til regelverket skal dokumentere systematisk opplæring om bord. For å fullføre oppgavene i boken er det tre parter som må gjøre arbeid med den. Kadetten svarer på oppgavene under nært tilsyn av kvalifisert offiser, jf. avsnitt 2.3. Kvalifisert offiser kalles i denne sammenheng for instruktør og skal bekrefte at opplæring er gitt. Assessoren og assessment er det siste steget for å få godkjent oppgavene i opplæringsboken. I Figur 3.2 kan man se et eksempel på en oppgave som er fullført av kadett og instruktør, klar for assessors godkjenning.

Figur 3.2

Eksempel på oppgave i Webcadet (brukt med tillatelse fra Maritim Opplæring).

1.1: Planlegge og gjennomføre en reise og bestemme posisjon. (STCW koden, tabell A-II/1.1)

Astronomisk navigasjon - Bruke himmellegemer til å bestemme et skips posisjon.
Klar for assessment ^

Tips til assessment av dette kompetansemålet

Hovedmetoden for å bestemme skipets posisjon er den best egnede under de rådende omstendigheter og forhold.

[Se kadetten sitt svar](#)

Bare praktisk assessment

Praktisk assessment

Er kompetansemålet godkjent?

Kompetansemål er godkjent Kompetansemål er ikke godkjent

Lagre assessment

↶ Send tilbakemelding

I Figur 3.2 ser man at assessoren bare kan velge praktisk assessment som metode for å vurdere kadetten. Hovedoppgaven til assessoren er ifølge Sjøfartsdirektoratet å sjekke at kadetten har kompetansen som kreves, og testing av kompetansen kan gjøres teoretisk eller praktisk sammen med kadetten (Sjøfartsdirektoratet, 2017).

Når kadetten søker om kompetansesertifikat D3, skal søknaden inkludere en bekreftelse på at systematisk opplæring om bord har blitt gjennomført og godkjent. Denne godkjennelsen blir, som nevnt, rapportert inn av en godkjent utdannings- og opplæringsinstitusjon. Sjøfartsdirektoratet stiller krav om at kursene må gjennomføres i samsvar med gjeldende versjon av godkjent emneplan/læreplan. Emneplanen som Sjøfartsdirektoratet har godkjent, er opplæringsboken, også kalt Webcadet.

Assessoren er ofte kaptein eller overstyrmann om bord og har mange arbeidsoppgaver som skal utføres på daglig basis i tillegg til å gjennomføre assessment med kadetten. For å vurdere arbeidsbelastningen som kreves for gjennomføring av systematisk opplæring om bord, må vi gjøre noen antagelser. Det er 282 oppgaver i opplæringsboken. Om en antar at assessoren har 2 timer tilgjengelig hver dag som kan brukes på å utføre assessment, og at en trenger 15 minutter per oppgave, resulterer dette i 35 dager eller 5 uker som behøves for å kunne utføre assessment av alle oppgavene. Noen av oppgavene kan kun godkjennes av assessoren ved at assessoren bekrefter at det er foretatt en praktisk assessment.

Teori

Implementeringen av det internasjonale regelverket i Norges lover og forskrifter legger grunnlaget for hvordan den maritime utdanningen skal gjennomføres og godkjennes her til lands. Det internasjonale regelverket danner også grunnlaget for hva som dernest gjennomføres i norsk lovgivning. Ghosh et al. (2014) diskuterer hvordan assessment skal gjennomføres i henhold til det internasjonale regelverket i STCW. Gjennom litteratursøk påpeker de at det internasjonale regelverket er mangelfullt, da det mangler spesifikasjoner for hvordan evalueringene skal gjennomføres. Det kommer frem at STCW gir

anbefalinger, men disse er ikke obligatoriske (Ghosh et al., 2014). Dette fører til at mange maritime nasjoner velger å ikke gjennomføre disse anbefalingene i sin respektive lovgivning, inkludert Norge.

Den internasjonale karakteren til den maritime bransjen gjør at lover og regler som brukes, må kunne anvendes av hele næringen. Dette resulterer, som nevnt tidligere, i et lovverk som er noe vagt i utforming og åpner opp for tolkning. Hver enkelt nasjon har et ansvar for å implementere internasjonale regler inn i sitt nasjonale regelverk.

Gjennom intervjuer av maritim administrasjon, maritime skoler og assessorer i seks forskjellige maritime nasjoner, fant Sampson et al. (2011) store forskjeller i assessmentmetodene mellom disse. De påpeker også at noen av disse metodene er utilstrekkelige for å teste sjøfolks kunnskap, ferdigheter og kompetanse, slik STCW krever (Sampson et al., 2011).

I deres forskning så de at det var flere metoder som var blitt brukt, og en av metodene er samarbeid mellom utdanningsinstitusjoner og næringen. Som beskrevet tidligere er kadettiden eller opplæringsperioden om bord ansett som en viktig del av utdanningen til sjøfolk. En studie fra 2008 av Emad og Roth peker på manglende interesse blant mannskapet om bord i skip for å gjennomføre assessment i tråd med STCW-koden. Gjennom litteratursøk og etnografiske studier ved en maritim utdanningsinstitusjon avdekket de det de mener er hovedproblemet: dårlig samarbeid og manglende veiledning mellom utdanningsinstitusjoner og skip. De hevder også at det ikke finnes klare standarder for hvordan assessment skal gjennomføres, og anbefaler videre at IMO utvikler detaljerte og tydelige retningslinjer, slik at både studenter, instruktører og assessorer vet hvordan vurderingene skal utføres (Emad & Roth, 2008).

Videre i dette kapitlet presenteres de rettsregler som er relevante for norske maritime kadetters assessment, og hvordan lovverket presenterer at gjennomføringen skal gjøres.

Krav til kompetanse – gjeldende lover og regler

IMO har gjennom STCW utviklet et regelverk som inneholder krav til kompetanse for utstedelse av kompetansesertifikater i den internasjonale maritime næringen.

Bakgrunn for norsk regelverk

IMO har utarbeidet en rekke lover og regler som gjelder skipsfarten internasjonalt. Norge er et medlemsland i IMO og har på bakgrunn av dette tatt de aller fleste av IMO sine konvensjoner og regler inn i norsk lovgivning. Norsk skipssikkerhetsrett fikk en fornying i 2007 da skipssikkerhetsloven ble vedtatt og trådte i kraft 1. juli samme år (Simonsen, 2022).

IMO er den store paraplyorganisasjonen der alle medlemsnasjonene forholder seg til det samme utgangspunktet for maritim internasjonal rett. Dette gjør at det kan bli problematisk å få et godt grep over hva som faktisk er de gjeldende regler. Her er forholdet mellom norsk rett og folkerett (internasjonal rett) en sentral brikke. I Norge har vi vårt eget regelverk, og dette regelverket har i stor grad blitt påvirket av maritim folkerett. I Norge er det norsk regelverk som er gjeldende, blant annet skipssikkerhetsloven med forskrifter. Disse reglene er imidlertid ikke særnorske, da de som nevnt springer ut fra folkeretten (Simonsen, 2022).

Relevante rettsregler

Skipssikkerhetslovens § 16 sier at dersom en skal ha arbeid om bord, må en ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves i henhold til stilling om bord. Paragrafen sier at sertifikatet viser at formalkompetansen til innehaveren var tilstrekkelig ved utstedelse av sertifikatet. Dette inkluderer krav til tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring for stillingen. Den sier videre at departementet har anledning til å gi forskrifter med nærmere bestemmelser angående kvalifikasjoner (Skipssikkerhetsloven, 2007, Paragraf 16).

Når en skal undersøke maritim utdanning, må en se på hvilke krav som stilles til både formalkompetansen og realkompetansen som sjøfolk trenger for å søke sertifikat. En forskrift står sentralt og er hjemlet i skipssikkerhetsloven: forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Denne forskriften med vedlegg fastsetter blant annet kriteriene for assessment av kadetter. For å vurdere gjennomføringen av assessment og de spørsmål som vedrører om arbeidet blir gjort i henhold til gjeldende regler, vil disse kriteriene være sentrale.

Forskriften er delt inn i 11 kapitler og har 13 vedlegg. Disse kapitlene med vedlegg implementerer STCW, STCW-F og EU-regler inn i norsk rett (Simonsen, 2022, s. 215). Dersom en sammenligner den norske forskriften

med den internasjonale konvensjonens (STCW) innhold, vil en finne at den norske forskriften i all hovedsak er basert på STCW. Da problemstillingen lyder som følger: Gjennomføres assessment i henhold til gjeldende regelverk? vil kvalifikasjonene som kreves for å løse sertifikat være særs viktig å ha oversikt over.

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Paragraf 1 i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk forteller at denne forskriften gjelder norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger og sjøfolk som skal tjenestegjøre på de nevnte. Den gjelder også utdanning og opplæring av sjøfolk (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 12). Da det vi diskuterer er siste del av opplæringen – fartstid og opplæring om bord – så vil denne forskriften stå helt sentralt i spørsmålet om assessment er utført i henhold til gjeldende regler.

Forskriften stiller krav til at opplæring om bord ikke bare skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Den skal også gi kadetten «systematisk praktisk opplæring og erfaring i oppgavene, pliktene og ansvarsområdene til offiserer» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 12). Videre i § 12 kan vi se at kvalifisert offiser skal føre nært tilsyn med kadetten, og at opplæringen skal dokumenteres i godkjent kadettbok (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 12).

I denne forskriftens § 13 stilles formalkrav til både instruktør og assessor. Rederiet har et ansvar og skal sørge for at instruktøren som er om bord, har forståelse for opplæringsprogrammet og målene med opplæringen (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 13). Når opplæringen er gjennomført, stiller forskriften krav til at rederiet skal sørge for at den som bedømmer kompetansen, altså assessoren, «er sertifisert for funksjonen bedømmelsen gjelder, har fått opplæring og praksis i bedømmelsesmetoder og har kvalifikasjonsbevis som assessor» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 13). For å få utstedt kvalifikasjonsbeviset er det krav til minimum 12 måneder relevant fartstid med gyldig kompetansesertifikat, og at en har gjennomført kurs i bedømmelsesmetoder (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 13).

Det er flere formalkrav som skal imøtekommes før utstedelse av sertifikat. Noen av disse formalkravene er å anse som mindre relevante for problemstil-

lingen. Lovteksten nevner flere av disse formalkravene. § 23 (2) første ledd sier følgende om førstegangsutstedelse av kompetansesertifikat: «Ved førstegangsutstedelse av kompetansesertifikat dekksoffiser skal kompetansen evalueres av assessor.» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 23 (2)).

Forskriftens § 26 forteller hvilke rettigheter innehaver av dekksoffiser klasse 3 har. I paragrafens 4. punkt opplyser den om kravene som kreves før utstedelse av sertifikatet. Disse kravene sier at kravene i §§ 23–25, fullført utdanning og bestått eksamen som dekker områdene i blant annet vedlegg III Tabell A-II/1 og vedlegg III Tabell A-II/2, må være på plass før utstedelse (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 26). Tabellene i forskriften danner ikke bare grunnlaget for emneplanene til maritime utdanningsinstitusjoner, men også grunnlaget for utførelse av assessment.

Kriterier for demonstrasjon

Forskriftens vedlegg III består av tabeller som inneholder minstekravene til kompetanse for dekksoffiserer. Figur 3.3 er et eksempel fra Tabell A-II/1.

Figur 3.3

Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, vedlegg III Tabell A-II/1.

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4
Kompetanse	Kunnskap, forståelse og dyktighet	Metoder for å demonstrere kompetanse	Kriterier for evaluering av kompetanse
Planlegge og gjennomføre en reise og bestemme posisjon	<p><i>Astronomisk navigering</i></p> <p>Ferdighet i å bruke himmellegemer til å bestemme et skips posisjon</p> <p><i>Terrestrisk navigering og kystnavigering</i></p> <p>Ferdighet i å bestemme skipets posisjon ved bruk av:</p> <p>.1 landemerker</p>	<p>Prøving og bedømmelse av prestasjoner fra ett eller flere av følgende områder:</p> <p>.1 godkjent erfaring fra tjeneste</p> <p>.2 godkjent erfaring fra opplæring på skip</p> <p>.3 godkjent relevant simulatortrening</p> <p>.4 godkjent opplæring på laboratorieutstyr</p>	<p>Informasjonen som hentes fra navigasjonskart og publikasjoner er relevant, tolkes riktig og anvendes forsvarlig. Alle potensielle farer for navigeringen identifiseres nøyaktig</p> <p>Hovedmetoden for å bestemme skipets posisjon er den best egnede under de rådende omstendigheter og forhold</p>

Kolonne 1 og 2 i figur 3.3 og 3.4 viser minstekravene til kompetanse, kunnskap, forståelse og dyktighet. Forskriften lyder: Kravene til kompetanse i kolonne 1 og 2 i Tabell A-II/1 i vedlegg skal dokumenteres oppfylt ved demonstrasjon ved metodene angitt i kolonne 3 i tabellen og evaluering etter kriteriene i kolonne 4 i tabellen. (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Tabell A-II/1). Kolonne 4 i tabellen forteller oss om kriteriene som settes for evaluering av kompetanse. For å se likhetstrekkene tabellen har med STCW, kan figur 3.3 sammenlignes med figur 3.4. Innholdet i figur 3.3 og 3.4 er tilnærmet identiske. Derfor kan man si at det er STCW som dikterer innholdet og kriteriene for å demonstrere kompetanse. Innholdet i lovverket forteller oss ingenting om hvordan kompetansen skal evalueres.

Figur 3.4

Skjerm bilde fra STCW Section A-II/1.

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a passage and determine position	<p><i>Celestial navigation</i></p> <p>Ability to use celestial bodies to determine the ship's position</p> <p><i>Terrestrial and coastal navigation</i></p> <p>Ability to determine the ship's position by use of:</p> <p>.1 landmarks</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p>	<p>The information obtained from nautical charts and publications is relevant, interpreted correctly and properly applied. All potential navigational hazards are accurately identified</p> <p>The primary method of fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and</p>

Tid til gjennomføring

Som nevnt i systembeskrivelsen 1.3, er tiden til gjennomføring av assessment begrenset av assessors andre arbeidsoppgaver. I en bacheloroppgave undersøkte Oldeide og Stickler (2017) om kadettopplæringen i Norge ble

påvirket av en regelendring. I den forbindelse ble det gjort intervjuer med personer både fra myndigheter (Sjøfartsdirektoratet) og representanter fra næringen, assessorer/kapteiner. Endringen av forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk resulterte i at fartstid skulle beregnes annerledes, og der- nest ble kadettiden redusert. Assessoren spiller den avgjørende rollen når assessment av kadettene skal utføres. Den effektive tiden tilbrakt til sjøs har blitt forkortet, noe som har endret balansen mellom kravene til fartstid, opplæring og assessment. Forfatterne tydeliggjør endringen i balansen ved å bruke et bilde.

Man kan se for seg tre skåler som representerer «fartstid», «opp- læring» og «assessment». Skålene har lik vekt. Etter endringen blir fartstiden redusert, det tas ut litt «fartstid» fra skålen. Dermed blir den totale vekten mindre. Fartstid blir dermed mindre viktig sam- menlignet med de to andre kravene. For å kompensere for dette må man legge til vekt i en av de andre skålene for å gjenopprette den opprinnelige balansen (Oldeide & Stickler, 2017, s. 20).

Kravene til den systematiske opplæringen om bord forblir uendret, mens tiden som er tilgjengelig til å utføre assessment er forkortet. I presentasjonen av funn fra undersøkelsen sier forfatterne at det kan bli utfordringer knyttet til utfyllingen av Webcadet når fartstiden blir redusert. Det kan også føre til at det ikke oppnås tilstrekkelig praktisk erfaring (Oldeide & Stickler, 2017).

Med andre ord kan man hevde at assessorens ansvar heller ikke har endret seg. Hvordan kan dette være i samsvar med det tidligere eksempelet? Det viser tydelig at vektfordelingen har endret seg. Assessment får større vekt, noe som indikerer en økning i ansvaret til assessoren (Oldeide & Stickler, 2017).

Metode

Det er valgt å bruke en spørreskjemaundersøkelse. Undersøkelsen inkluderer maritime kadetter både i avdeling dekk og maskin. Målet med undersøkelsen var å nå ut til flest mulig av de kadettene som mellom januar 2020 og

august 2022 har gjort seg ferdige med kadettiden, gjennomført assessment i WebCadet og søkt et maritimt sertifikat hos Sjøfartsdirektoratet. I henhold til informasjon gitt av Maritim Opplæring har 1733 kadetter brukt denne løsningen i perioden.

Spørreskjemaet er laget i plattformen SurveyXact. Dette gir muligheten for at respondentene kan få ulike spørsmål basert på svarene de gir på de foregående spørsmålene. Undersøkelsens første fase er lik for alle respondentene og inneholder 2 kartleggingsspørsmål om hvilken bransje de gjennomførte kadettiden sin i og hvilket kompetansesertifikat de ervervet seg etter dette. Disse spørsmålene er ikke direkte relevante for problemstillingen, men respondentenes svar kan si noe om at utvalget er representativt for populasjonen.

Neste fase av undersøkelsen har som formål å kartlegge respondentens forhold til den som signerte opplæringsboken under kadettiden, assessoren. Et eksempel på spørsmål i undersøkelsen er: «I løpet av kadettiden din, har du seilt sammen med assessoren som signerte kadettboken din?» Her kunne respondenten svare ja eller nei. Ved å stille dette spørsmålet får vi ikke vite noe om hvor lang tid kadetten og assessoren har seilt sammen, vi får bare vite om de har seilt sammen. Dersom respondenten ikke har seilt sammen med assessoren, får de muligheten til å svare med fritekst angående hvordan assessment ble utført.

Datainnsamling

Spørreundersøkelsen ble sendt ut av maritim opplæring, og respondentene fikk informasjon om undersøkelsen og en lenke til spørreskjemaet. Det var totalt 453 respondenter som fullførte undersøkelsen av 477 som startet på den. Det var 24 av respondentene som startet uten å fullføre undersøkelsen. Disse respondentene er tatt ut av datasettet. Totalt var det 1733 som mottok den, noe som gir oss en svarprosent på 26 %. Svarprosenten på slike undersøkelser bør muligens ligge høyere enn dette, men det er mindre viktig med antallet som faller fra kontra hvem som faller fra (Jacobsen, 2015). Dersom en sammenligner hvilke type fartøy eller bransje respondentene kommer fra, ser vi at det er samsvar mellom denne dataen og registrerte skip i Norge (Statistisk sentralbyrå, 2024). Dette betyr at fordelingen av antall respondenter fra de ulike bransjene reflekterer den samme fordelingen som antall skip registrert

i Norge, fordelt etter bransje, og et representativt utvalg er viktigere enn svarprosenten (Van Mol, 2016).

Validiteten til en undersøkelse sikrer at vi måler det vi ønsker å måle (Cohen et al., 2018). For å sikre at vi oppnår validitet i undersøkelsen, er utforming av spørsmålene og potensielle svaralternativer en faktor som kan påvirke resultatene betydelig (Jacobsen, 2015). Derfor er spørsmålene utformet med enkelt språk og klare, tydelige svaralternativer som ikke kan misforstås.

Spørreskjemaet ble testet. Testpersonene ble dernest spurt om hva de trodde spørsmålene var ment å måle. Svarene fra testingen var at spørsmålene målte det hensikten var å måle.

Reliabiliteten til en undersøkelse er et begrep som forteller oss om målingene vil gi de samme resultatene dersom målingene blir gjort under de samme betingelser og forhold (Cohen et al., 2018). Spørreundersøkelsen ble anonymisert for å sikre at respondentens erfaringer ikke kunne identifiseres. Respondentene ble informert om anonymiteten ved utsendelsen, med mål om å øke sannsynligheten for ærlige svar. Utvalget for undersøkelsen var i utgangspunktet heldekkende med tanke på teoretisk populasjon. Rekrutteringen foregikk via epost. Respondentene velger selv om de ønsker å respondere på undersøkelsen. Dette innebærer at det er en fare for systematiske skjevheter i innsamlede data (Jacobsen, 2015). Eksempelvis kan vi si at den delen av utvalget som ikke hadde internettilgang i perioden undersøkelsen var tilgjengelig, ikke fikk muligheten til å svare. Eller at de respondentene som har fullført undersøkelsen, er den gruppen med størst interesse for problemstillingen.

Med tanke på utforming av spørsmål, anonymisering av undersøkelsen og utvalget kan man si at validiteten og reliabiliteten til undersøkelsen er tilfredsstillende. Det er mulig at empirien kan overføres til populasjonen, men dette kan man ikke påstå med sikkerhet.

Resultat

I dette kapitlet presenteres resultat og diskusjon fra spørreskjemaundersøkelsen. Respondentene fikk spørsmål om assessoren som signerte kadettboken deres var en del av det faste mannskapet om bord. I Tabell 3.1 presenteres resultatene fra dette.

Tabell 3.1*Var assessor fast mannskap?*

	Antall	Prosent
Ja	359	79 %
Nei	94	21 %
Sum	453	100 %

Dersom assessoren er en del av det faste mannskapet kan man konkludere at assessoren har vært om bord sammen med kadetten gjennom hele kadettiden, 120 fartstidsdager. Ut ifra Tabell 3.1 ser man at 94 respondenter ikke har hatt assessoren som fast mannskap og at nevnte respondenter har hatt mindre enn 120 dager sammen med assessor.

De 94 respondentene som ikke hadde assessoren som fast mannskap ble spurt om de har seilt sammen med assessoren. Tabell 3.2 viser antallet respondenter som har eller ikke har seilt sammen med assessoren.

Tabell 3.2*Har kadetten seilt med assessoren?*

	Antall	Prosent
Ja	38	40 %
Nei	56	60 %
Sum	94	100 %

Det er 56 respondenter som ikke har seilt sammen med assessoren. Dette indikerer at praktisk assessment i realiteten ikke er utført med assessor og kadett om bord sammen. De 38 respondentene som har seilt sammen med assessoren har svart på hvor mange uker de har seilt sammen.

Tabell 3.3 viser antallet respondenter med under eller over 5 uker sammen med assessor. Som nevnt tidligere er 5 uker tiden det vil ta å gjennomføre assessment på alle oppgavene i opplæringsboken.

Tabell 3.3

Hvor mye tid har kadetten hatt sammen med assessoren?

	Antall	Prosent
Under 5 uker	28	74 %
Over 5 uker	10	26 %
Sum	38	100 %

28 respondenter har ifølge Tabell 3.3 seilt sammen med assessor i mindre enn 5 uker eller 35 dager.

Alle respondentene som gjennomførte undersøkelsen, fikk spørsmål om hvor mange ganger de hadde hatt en assessment. Tabell 3.4 viser en oversikt over hvor mange assessment de har hatt.

Tabell 3.4

Antall assessment per kadett.

	Antall	Prosent
Hadde ikke assessment	54	12 %
1 til 5	272	60 %
6 til 10	70	15 %
11 til 15	19	4 %
16 til 20	12	3 %
21 til 25	5	1 %
26 til 30	3	1 %
Over 30	18	4 %
Sum	453	100 %

Tabell 3.4 viser at 54 respondenter ikke har gjennomført assessment i det hele tatt. 342 respondenter, eller 75 prosent av respondentene, har hatt assessment 1–10 ganger.

I spørreundersøkelsen var det mulig å svare i fritekst dersom respondenten svarte at de ikke hadde seilt sammen med assessoren. En av respondentene sa følgende: «Ble bare lest gjennom av assessor på kontoret. Fikk inntrykk av at verken assessor eller opplæringskontor gikk særlig gjennom det som var skrevet.» En annen respondent sier dette: «Snakket med assessor over telefon om at eg var ferdig med kadettoppgavene og om hvordan dette hadde gått. Bok ble signert av assessor på kontor.» Svarene fra respondentene ovenfor indikerer at assessor ikke var sammen med kadetten når assessment foregikk.

Diskusjon

Assessment, hvordan skal det utføres?

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012) beskriver hvilken kunnskap kadetten skal ha før utstedelse av sertifikat. Den setter kriterier for å evaluere om kandidaten faktisk besitter denne kunnskapen. Forskriften setter ikke kriterier til hvordan assessoren skal sikre at kunnskapen til kandidaten er tilfredsstillende. Forskriften setter eksempelvis følgende kriterier: «Informasjonen som hentes fra navigasjonskart og publikasjoner er relevant, tolkes riktig og anvendes forsvarlig. Alle potensielle farer for navigeringen identifiseres nøyaktig» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Tabell A-II/1).

Dersom kandidaten muntlig forklarer assessoren hvordan informasjon innhentes, hvilke publikasjoner som anses som relevante og forteller om identifisering av mulige farer, kan man da si at assessment er utført tilfredsstillende? Hva om assessment blir utført over telefon? En av respondentene forteller følgende angående utførelse av assessment: «Snakket med assessor over telefon om at eg var ferdig med kadettoppgavene og om hvordan dette hadde gått. Bok ble signert av assessor på kontor». Dette resonerer med forskningen til Emad og Roth (2008) som også fant manglende interesse fra næringen som en av årsakene til at gjennomføringen av assessment ikke er tilfredsstillende med hensyn til internasjonalt regelverk.

Forskriften nevner ikke muntlig eller praktisk fremgangsmåte for assessment, ei heller tydelige retningslinjer som beskriver hvordan utførel-

sen av assessment skal eller ikke skal være. Med forskriften som utgangspunkt kan man altså ikke si om en assessment er tilfredsstillende eller ikke. Sjøfartsdirektoratet sier at assessorens hovedoppgave er å både sjekke og teste kompetansen til kandidaten. Testen kan ifølge Sjøfartsdirektoratet gjøres teoretisk eller praktisk sammen med kadetten (Sjøfartsdirektoratet, 2017). Det er som nevnt ingen tydelige retningslinjer i forbindelse med utførelse av assessment, og det er heller ikke krav om at assessoren er nødt til å tilbringe tid sammen med kadetten. I lys av dette kan det virke som om det er den enkelte assessors avgjørelse om en assessment skal utføres på den ene eller andre måten.

Når en skal søke kompetansesertifikat D3, skal en ha godkjent systematisk opplæring om bord, jf. avsnitt 2.2.3. Dette skal dokumenteres i en godkjent opplæringsbok som dekker kravene til kunnskap og kompetanse. Webcadet er en godkjent opplæringsbok, og i denne kan man se at det ikke er assessors avgjørelse om assessment skal utføres praktisk eller teoretisk. Den digitale opplæringsboken gir assessoren valget mellom muntlig eller praktisk assessment på noen oppgaver. Andre oppgaver, som eksemplet i avsnitt 1.3, må assessor bekrefte at kompetansemålet er godkjent og at det er utført praktisk assessment.

På bakgrunn av dette kan man danne seg et bilde av hvordan assessment skal gjennomføres, i alle fall for de som bruker Webcadet som opplæringsbok. En praktisk assessment innebærer at kadetten skal vise eller praktisere noe som assessoren skal bedømme. Det vil være naturlig å anta at kadetten og assessoren i den forbindelse er nødt til å være på samme sted til samme tid. Som nevnt tidligere er det opp til hver nasjon å tolke det internasjonale regelverket for så å gjennomføre det i deres lovgivning. Som Sampson et al. (2011) fant i deres forskning, er det store variasjoner i hvilken metode som benyttes når assessment skal gjennomføres.

Som vi kan se i denne artikkelen, kommer det ikke tydelig frem i norsk lovgivning hvordan assessment skal gjennomføres. Det kommer heller ikke frem i det internasjonale regelverket. Gosh et al. (2014) påpekte dette. I deres forskning kom det fram at STCW heller ikke inneholder retningslinjer for gjennomføring, men inneholder anbefalinger som viser til hvordan det skal gjennomføres. Disse anbefalingene kunne vært implementert i norsk regelverk.

Tid til gjennomføring

Sjøfartsdirektoratet, som er tilsynsmyndighet for maritime utdanningsinstitusjoner, har godkjent Webcadet som opplæringsbok og emneplan for systematisk opplæring om bord med avsluttende assessment. Det er også Sjøfartsdirektoratet som har fastsatt forskrift for kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, jf. avsnitt 1.3. Man kan si følgende: forskriften setter krav til at assessment skal utføres, Webcadet setter krav til hvordan utførelsen skal være, og det er Sjøfartsdirektoratet som har fastsatt at det er tilfredsstillende. Basert på dette kan man på den ene siden se at for å utføre assessment i henhold til gjeldende regelverk, må assessor tilbringe tid sammen med kadetten om bord. På den andre siden kan man ikke si noe om hvor lang tid er lang nok.

Resultatene fra undersøkelsen viser at 79 % av respondentene hadde assessoren som fast mannskap om bord under kadettperioden. Dersom assessoren har arbeidet sammen med kadetten under hele opplæringsperioden, kan man påstå at dette er nok tid. Oldeide og Stickler (2017) sier at det kan bli utfordrende å fullføre opplæringen om bord innenfor minimumskravene til fartstid, siden kravene til fartstid ble redusert og kravene til assessment forble de samme. Dette forteller oss at det ikke er en selvfølge at dersom en har hatt assessor som fast mannskap, så har man hatt nok tid sammen. Resultatene viser at 94 respondenter har seilt mindre enn 120 dager sammen med assessoren, men ei heller dette er grunnlag for å si noe om assessment er utført tilfredsstillende eller ikke for disse respondentene.

Som nevnt i forrige avsnitt sier 94 respondenter at de har seilt mindre enn 120 dager sammen med assessoren, og 56 av disse respondentene har ikke seilt sammen med assessoren som signerte opplæringsboken deres. Som diskutert tidligere, må assessor og kadett tilbringe tid sammen for å gjennomføre assessment i henhold til gjeldende regler. Det er usannsynlig, om ikke umulig, å utføre assessment tilfredsstillende uten å seile sammen med kadetten.

Ved spørsmål om hvordan assessment ble utført, sier en av disse 56 respondentene: «Ble bare lest gjennom av assessor på kontoret. Fikk inntrykk av at verken assessor eller opplæringskontor gikk særlig gjennom det som var skrevet.» Dersom assessor bare leser gjennom opplæringsboken for så å godkjenne den uten noen form for assessment/evaluering, er det ikke tilfredsstillende i henhold til forskriften som sier: «Ved førstegangsutstedelse av kompetansesertifikat dekksoffiser skal kompetansen evalueres av assessor.» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 26). Om det ikke

kommer klart frem av forskriften hvordan den skal evalueres, så kommer det i alle fall frem at en eller annen form for evaluering skal utføres. 54 respondenter har ikke hatt assessment i det hele tatt, og man kan konkludere med at det ikke er utført i henhold til gjeldende lover og regler.

Som beskrevet i 1.3, er assessorrollen noe som assessoren må gjøre i tillegg til daglige arbeidsoppgaver. Dersom assessoren trenger 15 minutter per oppgave i opplæringsboken og setter av to timer hver dag, er assessoren nødt til å være sammen med kadetten i 5 uker, jf. 1.3. 28 respondenter har seilt sammen med assessoren i mindre enn 5 uker. Basert på antall oppgaver, tid tilgjengelig og kompetansen som skal evalueres gjennom assessment, er det sannsynlig at disse respondentene ikke har gjennomført assessment i henhold til gjeldende regler.

Hvor mange er mange nok?

For å få godkjent systematisk opplæring om bord skal kompetansen evalueres av godkjent assessor med kvalifikasjonsbevis og kurs i bedømmelsesmetoder, jf. 2.2.3. Som nevnt i 1.3, består opplæringsboken av 282 oppgaver som er emneplanen i utdanningen til Maritim opplæring, systematisk opplæring om bord med Webcadet. Denne emneplanen eller opplæringsboken inneholder oppgaver som sammenlagt dekker kravene til kunnskap for utstedelse av kompetansesertifikat. Det er mye kunnskap, erfaring og kompetanse som skal evalueres av en assessor. 342 respondenter, 75 %, har hatt assessment 1–10 ganger.

Som nevnt tidligere er det få retningslinjer som forteller oss hvordan assessment skal foregå. Det er imidlertid ingen som forteller noe om hvor mange assessment man skal utføre for å kunne si at det er tilfredsstillende. Det er likevel slik at assessor har begrenset med tid, jf. avsnitt 1.3. 282 oppgaver fordelt på 10 assessment gir et gjennomsnitt på 28,2 oppgaver per assessment. Basert på samme antagelser angående tidsbruken som tidligere, 15 minutter per oppgave, gir dette en assessmentvarighet på i overkant av 7 timer.

Som nevnt tidligere skal assessoren ha «opplæring og praksis i bedømmelsesmetoder og har kvalifikasjonsbevis som assessor.» (Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2012, Paragraf 13). Hva assessor tilegner seg av kompetanse i bedømmelsesmetoder på dette kurset angående assessment

er ikke en del av denne oppgaven. Men 7 timer lange assessment i en travel arbeidshverdag virker både urimelig og uansvarlig.

Konklusjon

Hensikten med denne oppgaven var å undersøke om assessment av kadetter gjennomføres i henhold til gjeldende regler. Utgangspunktet for oppgaven var å undersøke hvordan assessment gjennomføres. I prosessen ble det å definere hva som er tilfredsstillende assessment i henhold til lovverket en uventet utfordring. Problemstillingen: *Gjennomføres assessment av kadetter i henhold til gjeldende regelverk?* viste seg å være todelt.

Det ene aspektet av problemstillingen ble å belyse hvordan assessment må utføres for å være i henhold til gjeldende regler. Når regelverket ikke direkte gir retningslinjer angående metode for assessment, har vi forsøkt å eliminere de metodene som er i strid med lovverket. Man kan si at assessment kun over telefon ikke er tilfredsstillende. Man kan si at assessor og kadett må tilbringe tid sammen, og man kan si at antallet assessment som behøves sannsynligvis er over 10. Vi kan ikke gi et endelig svar på hvordan regelverket ønsker at assessment skal utføres, men basert på resultatene i oppgaven kan vi si at det ikke er utført tilfredsstillende assessment på alle 453 respondentene i undersøkelsen.

Det andre aspektet av problemstillingen er å se på resultatet, drøfte og ta stilling til om det er i strid med lovverket. Undersøkelsen viser at 54 respondenter sier at de ikke har hatt assessment i det hele tatt. Da blir spørsmålet: Hvor mange personer trenger man for å kunne si at assessment ikke blir gjennomført i henhold til gjeldende regelverk? Vi kan i alle fall si at nå er det 54 personer med kompetansesertifikat som ikke har vært igjennom en tilfredsstillende evaluering. Vi vet ikke om de har den nødvendige kunnskapen for å utføre det arbeidet de er sertifisert til å utføre.

Referanser

- Brief History of IMO. (2019). <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- Cohen, L., Manion, L. & Morrison, K. (2018). *Research methods in education* (8. utg.). Routledge.
- Emad, G. & Roth, W. M. (2008). Contradictions in the practices of training for and assessment of competency: A case study from the maritime domain. *Education + Training*, 50(3), 260–272. <https://doi.org/10.1108/00400910810874026>
- Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk. (2012). *Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk* (FOR-2011-12-22-1523). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/2011-12-22-1523>
- Ghosh, S., Bowles, M., Ranmuthugala, D. & Brooks, B. (2014). Reviewing seafarer assessment methods to determine the need for authentic assessment. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 6(1), 49–63. <https://doi.org/10.1080/18366503.2014.888133>
- Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser: Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (3. utg.). Cappelen Damm akademisk.
- Maritim Opplæring. (2023a). Kadett. <https://maropp.no/kadett/>
- Maritim Opplæring. (2023b). *Maropp*. <https://maropp.no/om-oss/>
- Maritim utdanning. (2023). *Webcadet*. <https://webcadet.no/#about>
- Nærings- og fiskeridepartementet. (2017). *Hovedinstruks for styringen av Sjøfartsdirektoratet*. <https://www.regjeringen.no/contentassets/1155226fda1f4612b3e884374e8efe0a/sdir-hovedinstruks.pdf>
- Oldeide, S. M. & Stickler, M. J. (2017). *En snarvei til D3?* [Bacheloroppgave, NTNU]. NTNU Open. <http://hdl.handle.net/11250/2462120>
- Rabbevåg, F. (2020a). Dekksgutt. I *Store norske leksikon*. <https://snl.no/dekksgutt>
- Rabbevåg, F. (2020b). Jungmann. I *Store norske leksikon*. <https://snl.no/jungmann>
- Rederiforeningen. (2023, 16. mai). Norges Rederiforbund. <https://www.rederi.no/om-oss/historie/>
- Sampson, H., Gekara, V. & Bloor, M. (2011). Water-tight or sinking? A consideration of the standards of the contemporary assessment practices underpinning seafarer licence examinations and their implications for employers. *Maritime Policy & Management*, 38(1), 81–92. <https://doi.org/10.1080/03088839.2010.533713>
- Saunders, M. N. K., Thornhill, A. & Lewis, P. (1996). *Research methods for business students*. Pitman.
- Simonsen, S. (2022). *Skipssikkerhetsrett: Det rettslige rammeverket for maritime operasjoner* (2. utg.). Fagbokforlaget.
- Sjøfartsdirektoratet. (2017, 5. september). *Kadett*. <https://www.sdir.no/veiledninger/kadett/>
- Sjømannsutdanningen. (2020, 5. september). <https://digitaltmuseum.no/021188616806/sjumannsutdanningen>
- Skipssikkerhetsloven. (2007). *Lov om skipssikkerhet* (LOV-2007-02-16-9). Lovdata. <https://lovdata.no/lov/2007-02-16-9>

Statistisk sentralbyrå. (2024, 12. september). *Handelsflåten, norskregistrerte skip*. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/sjotransport/statistikk/handelsflaten-norskregistrerte-skip>

Van Mol, C. (2016). Improving web survey efficiency: The impact of an extra reminder and reminder content on web survey response. *International Journal of Social Research Methodology*, 20(4), 317–327. <https://doi.org/10.1080/13645579.2016.1185255>

