

# Utdanning og muligheter for unge med interesse for skip og skipsfart

Først vil jeg få takke for den mulighet som MUF har gitt Norsk Sjøoffiserforbund for å fremme vårt syn på disse spørsmål. Vi vil også benytte anledningen til å opplyse de deltagere på denne MUF konferansen om at forbundet har en parallell konferanse om bord. Deltagere på vår SKU konferanse (SKU står for Norsk Sjøoffisersforbunds Student Kontakt Utvalg) består av studenter fra hele 16 av landets 18 skoler som utdanner sertifiserte Dekksoffiserer i Norge. Jeg ber derfor deltagerne på MUF konferansen å bære dette i minne også etter at middagen er inntatt i aften. Våre SKU-ere er tilstede her i salen nå og de har bedt meg om å takke MUFs styre for denne mulighet til å få ett innblikk i hva dere holder på med når dere ikke underviser på skolen.

Norsk Sjøoffisersforbund har gjennom mange år arbeidet for å styrke den norske maritime utdanning. Under forrige revisjon var forbundet med på arbeidet og var den gang av den mening at navigatørstudiet burde være på 3 år også i fagskolen. Dette ble ikke tatt til følge og man fikk ett to-årig studium. Det fungerte, men det er også klart at man har til tider hatt en meget stor strykprosent, noe som etter min mening i stor grad skyldes for liten tid i forhold til de fastsatte pensum. Nå er denne perioden over og vi ser frem mot den nye modellen for sertifikatutdanning. Det er klart for oss at dette er en bedre modell og den gir skolene større frihet til å lage et opplegg som er bedre tilpasset det behovet som den moderne sjøoffiser trenger i sitt virke på sjøen i tiden fremover.

Den modulbaserte modellen som leder frem til dekksoffiserssertifikat syntes vi er bra, men det er også utfordringer som vil komme i tiden fremover for de som velger å hoppe av studiet etter oppnådd laveste sertifikatkompetanse. Vi har sett at det kan være vanskelig å komme inn igjen på studiene etter en periode, dette er stort sett grunnet endringer i pensum og de krav stilles for å kunne løse sertifikat. Det er derfor stor grunn til å gjøre studenten oppmerksom på at ett lengre opphold i studiene kan skape problemer dersom man ønsker å

fortsette. Det er derfor også viktig at man ved enhver endring av kravene gjør det på en slik måte at personer med lavere sertifikater vil få mulighet til å skaffe seg den kompetanse som er nødvendig for å fortsette studiene. Dette er etter min mening meget viktig med hensyn til de endringer som kan komme gjennom den forestående revisjon av STCW-konvensjonen. Norsk Sjøoffisersforbund anbefaler derfor alle som velger et maritimt studium til å fullføre frem til D-1 kompetansen er sikret, men vi ser at det kan være økonomiske eller familiære grunner til dele opp studiet, men la det ikke gå for lang tid før man går tilbake på skolebenken igjen.

Med hensyn til STCW-konvensjonens krav er det klart at flere av de ting som overlevde revisjonen i 1995 nok ikke vil overleve denne gjennomgangen. Som gammel navigatør må jeg innrømme at mye av det vi bruket mest tid på under studiene er avleggs og kanskje var det allerede den gang og det er klart at det har kommet nye ting til som krever tid avsatt til dette. Ett studium på to år må være effektivt og det må fokuseres på det moderne skip og den utrustning som finnes i dag. Likeledes er det viktig at man fokuserer på internasjonalt regelverk, spesielt om last og om miljø. Jeg tenker her på det ansvar som skipsledelsen har og de konsekvenser brudd på slikt regelverk kan medføre for den enkelte skipsoffiser. Vi har den senere tid sette at dette kan medføre store bøter og fengselsstraff. Det er klart at det må settes av tid til slik opplæring og det er likeledes klart at dette igjen må gå på bekostning av noe eksisterende. Som sertifisert navigatør er det vel som å banne i kjerka, men det er for meg klart at astronomisk navigasjon og signalering er blant de ting som må gjennomgås med tanke på å skaffe tid til dette. Signalering er etter min mening ett fag som døde for mange år siden, som at apropos kan nevnes at siste gang jeg mottok en melding på lampa var i februar 1974 og jeg tør påstå at det ville være bortkastet tid å forsøke å kontakte noen med morse i dag.

Administrasjon og e-navigasjon er fremtiden. I tillegg kommer de tradisjonelle kunnskaper om behandling av skip og last. Rollen til skipsoffiseren er endret fundamentalt siden 70 og 80 årene og det må de som har ansvaret for opplæring og utdanning av dagens skipsoffiserer ta inn over seg. Myndighetene har hatt over ett halvt år

på seg til å tromme sammen en norsk gruppe av interesserte parter for å diskutere revisjonen av STCW-konvensjonen – de har så vidt jeg vet ikke gjort det minste forsøk på dette – kan det være at myndighetene er de eneste som har kunnskap og viten om utdanning av skipsoffiserer eller ser de på dette som en tapt saqq og ønsker derfor ikke å involvere seg. Under siste revisjon av konvensjonen var Norge blant de fremste i arbeidet, hvor ender Norge nå? Er det Bahamas, Liberia, Marshall Island og Panama som skal lede dette arbeidet. – Jeg bare spør.

Jeg vil også benytte anledningen til å kritisere den måten norske skolemyndigheter og skoleverket generelt benytter IMO's modellkurs på. Modellkursene er ment som retningsgivende og ikke som en forordning fra IMO. Norge har hatt maritim utdanning i "alle" år, mens disse modellkursene i stor grad var ment som retningsgivende for nasjoner som ikke har tradisjoner for maritim utdanning. Disse modellkursene inneholder forslag til antall timer for de enkelte fag, men det er klart at man kan fravike dette dersom man finne bedre måter å få studenten til å lære seg faget. Vi har som sagt 2 år å lære de krav som konvensjonen forlanger, la oss gjøre det på den måten vi i Norge mener er best og som jeg er sikker på at de som arbeider innenfor denne opplæring vil kunne gjennomføre på en perfekt måte.

Vi har studenter med oss i vårt arbeide og det er vel på sin plass å nevne ett par områder som vedgår disse spesielt. Det første er lånekassens forskjellsbehandling mellom lærlinger og kadetter. Lærlinger får studielån og blir ikke rentebelastet i lærlingtiden. Det er ingen tvil om at Kadetten også er under opplæring og at denne tiden er en del av studiene, men de må betale både avdrag og blir rentebelastet under denne læreperioden. Studentene og vi i Norsk Sjøoffisersforbund finner dette uriktig, men til tross for mange henvendelser til våre myndigheter og direkte til lånekassen ikke klart å påvirke disse. Her kan dere i salen være med å presse på, vi ser frem til det.

Forbundet ser positivt på en sammenslåing av Høgskolen og Fagskolen hvor studentene fra Fagskolen får mulighet til å ta en Bachelor etter endt fagopplæring. Vi mener også at dette må gi mulighet for de som har valgt Høgskolen som inngangsbillett til de

maritime studier å få adgang til å løse sertifikat etter 2 år studium i de tilfelle hvor de har studert sammen med og samme pensum som fagskolestudenten. Det er ikke rasjonelt at det er forskjellige regler som gjelder for studenter som har gjennomgått samme studium, men som har valgt forskjellige muligheter som inngang til disse studier. Norsk Sjøoffisersforbund har innmeldt dette som egen sak til neste møte i Sjøfartsdirektoratets Råd for Maritime Sertifikater.

Så til slutt, hvordan kan det ha seg at enkelte skoler avviser studenter mens de aller fleste ikke fyller opp sine klasser. Hvordan kan det ha seg at det nasjonale inntakskontoret ikke fordeler plassene slik at alle som søker yrket kan ha en mulighet til å utdanne seg?? Dette skjer samtidig som næringen skriker etter sjøfolk og det totale antall studenter går ned år for år.? Jeg bare spør!

Igjen – Takk for at jeg fikk komme og lykke til med den gjenværende del av konferansen.