

Sjøfartsdirektør Rune Teisrund

Betraktninger om hvordan Sjøfartsdirektoratet vurderer maritim utdanning, og sin rolle i forhold til dette.

Iboende sikkerhetsrisiko i sjømannsyirket. Sjømannsutdanningen må derfor være noe mer enn en rent akademisk utdanning. Krav til faglig innsikt, positive holdninger, stolthet og integritet blir sentralt. Holdningsskapende arbeid ved skolene blir viktig. Fokus på den menneskelige faktor. Har vi "de beste" sjømenn i Norge? Vi bør være ydmyke i forhold til problemstillingen.

Rekruttering er næringens ansvar. Sjøfartsdir. vil bidra til at det tilrettelegges for kortere undervisningsmoduler som leder til de sertifikatnivå som bl.a. kystnæringen ønsker.

Sjøf.dir. anliggende i utdanningen er relatert til sikkerhet og kvalifikasjoner. Vitnemål blir da et garantidokument. Forholdet til NOKUT er under avklaring.

Opplæring av kadetter er problematisk. Sjøf.dir. er positive til at fiskefartøy kan benyttes til kadettopplæring såfremt nødvendig opplæring gis.

For å imøtekomme kystnæringens behov er det ønskelig med tilpassede læreplaner tilpasset kystflåten (kl. 3), gjerne på plass høsten 2004.

Det bør være nok med et norsk språk i undervisningen + engelsk.

Har næringen et troverdighetsproblem?. Hvordan kan vi anbefale næringen for unge mennesker hvis ikke kadett plasser tilbys. Kostnad vs. kompetanse i Norge.

FOREDRAG VED ÅPNINGEN AV MARITIM UTDANNINGSFORUMS KONFERANSE 24. – 26. NOVEMBER.

NORSK MARITIM UTDANNING – HVA NÅ?

Rune Teisrud
Sjøfartsdirektør

Innledning:

Der er noen yrker som med sine naturgitte sikkerhetsrisiki setter helt spesielle krav til kombinasjonen solid teoretisk utdanning og udiskutabel praktisk erfaring. Sjømannsyirket er ett av disse yrkene. Vi som har levd med skipsfarten om bord og i land hele vårt yrkesaktive liv, blir derfor spørsmålet om fremtidig maritim utdanning noe mer enn en akademisk vurdering eller en diskusjon om dager eller uker på skolebenken. Utviklingen av en ung mann eller kvinne til en solid faglig yrkesutøver på sjøen er også et spørsmål om holdningsskapende arbeid, om faglig integritet, ansvarsfølelse og det å være stolt av sitt yrke. Men før man kan bli stolt av sitt yrke, må man kunne det.

Vi har satt fokus på ”den menneskelige faktor” som om denne faktoren skulle være noe nytt i det maritime vokabular. Selvfølgelig er det ikke nytt; - den menneskelige faktor har vært der hele tiden, men i en tid og i et miljø hvor teknologien har en tendens til å dominere det faglige bildet, er det nødvendig å rette oppmerksomheten mot mennesket som skal håndtere teknologien. Det må i denne sammenheng heller ikke glemmes at teknologien skal håndteres i all slags vær og under svært skiftende marine og geografiske forhold. Slike krav krever en spesiell utdanning ledet og gjennomført med respekt og entusiasme.

Maritimt Utdanningsforum har etablert seg som et viktig element i det maritime miljøet. Møtet mellom skolefolk, aktivt seilende, rederirepresentanter, industri og myndigheter bør garantere for både en livlig og vettug debatt, og ikke minst, konklusjoner som kan lede fremover både med hensyn til nivå, kvalitet og sikkerhet i yrket. Vi nordmenn har hatt en tilbøyelighet til å fremstille oss som det beste hva angår begrepet sjømann. I vår virksomhet har vi hatt anledning til å se og å sammenligne utdanningsinstitusjoner i inn og utland. Vår kontrollvirksomhet i forhold til regel I/10 i STCW – konvensjonen har gitt oss et godt innblikk i forskjellige lands utdannings- og sertifiseringssystemer. Konklusjonen er nok at vi nordmenn fortsatt skal strebe etter å være de beste, men en viss ydmykhet og respekt overfor andre nasjoner er ikke å forakte.

Diskusjon:

Signaler fra kystnæringene fortalte oss med all tydelighet i 2001/2002 at problemet med å få rekruttert offiserer til kystflåten raskt nærmer seg krise, hvis ikke noe blir gjort.

1

Sjøfartsdirektoratet tok problemet opp i ”Navigare” sommeren og høsten 2002, hvor vi bl.a. inviterte til et samarbeid med hensyn til utdanning og sertifisering som vil dekke behovene i forhold til tonnasje og maskinstørrelse i kilowatt. Vi har siden deltatt på 3 møter i skolesammenheng hvor spørsmålet om læreplaner har vært diskutert. Vi har videre ledet en arbeidsgruppe som spesielt skulle se på maskinistsertifikatene i forhold til kilowattbegrensning. Når vi aktivt har gått inn i problematikken på denne måten, er det i full erkjennelse av at selve det å rekruttere, det å overbevise unge mennesker om at de har en god fremtid i yrket, det er næringens jobb.

Norsk maritim utdanning har i hovedsak vært et to-årig system som teoretisk har ført frem til sjøkaptein-eksamen eller maskinsjefeksamen. Utdannelsen har også gitt studiekompetanse utover den rene fagutdannelsen.

Ny lov om fagutdanning som var klar i april i år, åpner for kortere kurser som igjen bedrer muligheten til å anvende moduler for å nå frem til et bestemt sertifikatnivå. Men definisjon av sertifikatnivå alene er ikke nok, spesielt ikke for navigatørene. Fokuset har vært satt på kystflåten, og da snakker vi om å navigere i all slags vær på Norskekysten. Dette må helt klart tas hensyn til.

En organisasjon rettet henvendelser både til direktoratet og departementet med ønske om ”oppgradering av sertifikater” for å avhjelpe situasjonen. ”Oppgradering” av sertifikater løser ikke rekrutteringsproblemet til kystflåten. De mange oppgraderinger som har funnet sted de siste 25 årene har ikke løst noe som helst, kun medvirket til å skape et konglomerat av sertifikater som til slutt de færreste hadde oversikt over verdien av. Ved opprydding og rasjonalisering i forbindelse med implementeringen av STCW – konvensjonen, ble dette systemet redusert fra over 60 forskjellige sertifikater til dagens 17. Vi ønsker ikke å forverre denne gunstige situasjonen.

Et spørsmål som stadig har vært diskutert er hvor ansvaret for den maritime utdanningen skal ligge.

Sjøfartsdirektoratet som definert administrasjon i forhold til kravene i STCW – konvensjonen har kontrollert at norsk maritim utdanning tilfredsstillende minstekravene i konvensjonen. Ett av minstekravene er for eksempel at utdanningsinstitusjon har et kvalitetssikringssystem (Ref. regel I/8). Øverste myndighet i det norske utdanningssystemet er Utdannings- og Forskningsdepartementet, og dette forholder vi oss til. Imidlertid er der to forhold å ta i betraktning: Sjøfartsdirektoratet skal sørge for best mulig sikkerhet til sjøs og en meget viktig faktor for denne sikkerheten er at de menneskene som opererer skip uansett størrelse, er skikkelig kvalifisert for jobben. Som dokumentasjon for slik kvalifikasjon utstedes sertifikater, og det er direktoratet som utsteder disse. Dette betyr at skolens vitnemål blir ”garantidokumentet” som direktoratet legger til grunn når sertifikatutstedelse skal vurderes. Sjøfartsdirektoratet må derfor forsikre

2

seg om at nødvendige instrumenter er på plass i skolene til å sikre verdien av vitnemålet. Slik dette har fungert til nå har vi kontrollert direkte dokumentasjon og system inkludert tilstedeværelse av et kvalitetssikringssystem. I mellomtiden er Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen – NOKUT – blitt en realitet. Sjøfartsdirektoratet har i møter med NOKUT arbeidet for en avklaring av våre roller i systemet og står i den forbindelse foran etablering av en eventuell samarbeidsavtale som reflekterer den nye forskriften. I skrivende stund er den ikke kommet oss i hende.

Vi ser det imidlertid naturlig at kontroll med faginnholdet, d.v.s. den del av utdannelsen som legges til grunn for utstedelse av sertifikat, kontrolleres av direktoratet, - minstekravene i STCW – konvensjonen skal tilfredsstillende inkludert regel I/8.

Et viktig spørsmål som må avklares er eksamens og sensursystemet. Loven åpner for at tilbyder er ansvarlig for eksamen og sensurering. Sjøfartsdirektoratet ser det som meget viktig at læreplanene som legges til grunn for opplæring til et bestemt sertifikatnivå er de samme enten studenten går i Tromsø eller i Kristiansand. Eksamensprøver og kriteriene for bedømmelse av eksamen skal være de samme. Utgangspunktet for dette er at sertifikatets verdi på et bestemt nivå er den samme uansett hvilken skole vedkommende kommer fra. Hvis ikke dette prinsippet opprettholdes må vi vurdere et system med sertifikatprøver, som vil bli både kostbart og tungvint.

Opplæringsplasser om bord inkludert kadettplasser har dessverre utviklet seg til å bli den virkelige flaskehalsen for mange som har fullført den teoretiske utdannelsen. Vi har notert oss at flere og flere søker seg til andre flaggstater grunnet manglende interesse blant norske rederier. Hvordan dette skal tolkes får de som føler for det vurdere. Men problemet må løses. Det har vært antydning at

fiskeflåten er interessert i å ta om bord kadetter, og dette stiller vi oss positivt til, forutsatt at kadettene gis den opplæring de skal ha.

Spesialopplæring er en del av dagens virkelighet, så også til sjøs. Vi er i prosess med å slutføre arbeidet med kravene til hurtigbåtpersonell. Kravene blir skjerpet både med hensyn til innhold og kontroll.

Systemet for fornyelse av sertifikater er også sentralt i disse dager. De som fikk utstedt såkalte 95 – sertifikater i 1999 vil søke om fornyelse allerede nå i 2004. De som har seilt den nødvendige tid for vedlikehold av sertifikatet har ikke noe problem. Spørsmålet er hva vi gjør med de som ikke har seilt, som har jobbet på rederikontor, i maritim landbasert virksomhet, i organisasjonene, skolene eller for den saks skyld i direktoratet. Vi ser for oss at maritime skoler vil ha en sentral rolle i den prosessen og systemet må være på plass i nær fremtid.

3

Oppsummering:

Det må være et mål for det maritime miljø i sin alminnelighet og kystnæringene i særdeleshet at undervisning som spesielt baserer seg på en læreplan for personell som ønsker å arbeide i kystflåten, kan tilbys fra høsten 2004.

Det er ønskelig, sett fra Sjøfartsdirektoratets ståsted, at læreplanen tilbyr elevene utdanning i ett norsk språk i tillegg til engelsk. Det er videre ønskelig at faget navigasjon legger vekt på de utfordringer Norskekysten representerer. Jeg skal imidlertid vokte meg vel for å gå inn i en detaljdiskusjon her og nå, - det skal konferansen ta seg av. Men glem ikke hva jeg sa innledningsvis om holdningsskapende arbeid, og da er det lurt å ha i tankene at gode holdninger begynner med oss som har fått lederoppgaver i denne sammenheng.

Når vi i denne sammenhengen har valgt å fokusere på kystflåten så betyr ikke det at vi har glemt den internasjonale flåten. Unge norske offiserer skal faglig konkurrere med kolleger fra en rekke land, og la oss håpe at denne konkurransen vil gå på faglig kvalitet. Som påpekt tidligere, - vi liker å tro at vi er de beste. Men fremtiden for kommende norske offiserer er svært avhengig av at kandidatene får den nødvendige praktiske opplæringen som sertifiseringen forutsetter. Hvis næringen ikke er villig til å satse på kadetter, så har jeg vanskelig for å se det etiske riktige i å anbefale en maritim fremtid til unge mennesker.

Problemet er alvorlig. I en fersk rapport fra FAFO som er utarbeidet etter oppdrag fra Norges Rederiforbund, Rederienes Landsforening og Teknologibedriftenes Landsforening sies det bl.a. i konklusjonen:

”Antallet maritime lærlinger har falt til dels ganske mye de siste årene (fra 477 lærlinger i 1999 til 360 i 2002). I tillegg er det rundt 15 prosent av lærlingene som hvert år avbryter utdanningen før den toårige lærlingperioden er fullført.”

Og lenger nede i konklusjonen fortsetter det:

”På toppen av dette er det flere av dem som har fullført sin utdanning som ikke ønsker å jobbe til sjøs, eller som allerede har funnet seg jobb utenfor sjøfarten.....

Fortsetter denne utviklingen, vil det bety at rekrutteringsgrunnlaget til sjøfarten, i form av nyutdannede, norske sjøfolk, etter hvert kommer til å bli tynt.”

Ja vel, - så langt lærlingene som skal bli matroser og motormenn. Det skal legges til at rapporten snakker om manglende motivasjon etc. som en av flere grunner til frafallet. Men hva så med kadetter som er motiverte, ja så motiverte at de har gjennomført sin teoretiske utdanning og kun ønsker å komme ut for å fullføre den praktiske del? Har det norske maritime miljøet et

troverdighetsproblem i forhold til de man ønsker å rekruttere? – Ja, for vi ønsker vel fortsatt å rekruttere nye norske offiserer?

Som vist til tidligere så har vi store oppgaver foran oss som må løses. Men det gir liten mening å satse på en maritim utdanning som ikke gir uttelling i form av jobber for den enkelte. Vi må i denne diskusjonen også veie den samfunnsmessige nytten av et maritimt utdanningssystem opp mot de resurser som settes inn.

4

Avslutning:

Jeg vet at Maritimt Utdanningsforum består av folk og institusjoner som forstår alvoret i situasjonen. Jeg vet at Maritimt Utdanningsforum representerer vilje til å bevare Norge som en sjøfartsnasjon også inn i fremtiden, og med det opprettholde en maritim utdanning som det står respekt av også utenfor landets grenser.

Sjøfartsdirektoratets oppgave er, - for å sitere vårt overordnede mål, - ”å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø.”

Problemstillingene dere skal diskutere er nært knyttet til vårt overordnede mål. Vi har forskjellige forvaltningsmessige oppgaver og plikter, men det er ingen hindring for å styrke vårt felles mål: En flåte av høy kvalitet med en sjømannsstand som faglig ikke står tilbake for noen, - men det vil kreve svar på noen fundamentale spørsmål både av politisk og økonomisk karakter.

Jeg ønsker dere lykke til med en givende og fruktbar konferanse.