

International benchmarking af maritime uddannelser i udvalgte lande

Indholdsfortegnelse:

0	Sammenfatning af rapporten.....	2
0.1	Benchmarkingens baggrund og formål.....	2
0.2	Generelle rammebetingelser.....	3
0.3	De maritime uddannelsessystemer.....	4
1	Baggrund og formål.....	8
1.1	Udvælgelsen af lande til benchmarking.....	9
2	Den anvendte metode og rapportens opbygning.....	10
2.1	Forberedelsen af benchmarkingen.....	10
2.2	Gennemførelsen af interview og den efterfølgende afstemning af resultaterne.....	10
2.3	Rapportens struktur.....	11
3	Beskrivelse af det maritime uddannelsessystem og arbejdsmarked i de udvalgte lande.....	12
3.1	Indien.....	12
3.2	Singapore.....	16
3.3	Filippinerne.....	20
3.4	Kina.....	27
3.5	Holland.....	32
3.6	UK.....	38
3.7	Danmark.....	42
	Bilag 1: Notat om benchmarkingens indhold og formål.....	47
	Bilag 2: Skematisk sammenfatning af undersøgelsens hovedresultater.....	54

0 Sammenfatning af rapporten

0.1 Benchmarkingens baggrund og formål

Det er en generel international trend, at viden og kompetencer vil spille en stadig større rolle som konkurrenceparametre. Bl.a. som følge deraf er det en overordnet målsætning for de danske maritime uddannelser, at de skal være blandt verdens bedste. Det er derfor nødvendigt løbende at justere uddannelserne, så de lever op til dette mål. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at danske søfarende (og i bredere forstand søfarende fra OECD-landene) er blandt de dyreste i verden. For at kunne retfærdiggøre de relativt høje omkostninger skal de søfarende have nogle kvalifikationer, der matcher omkostningsniveauet, så de kan konkurrere med maritimt uddannede fra andre lande, som typisk er billigere. Der skal med andre ord være en reel værditilvækst ved at beskæftige danske søfarende frem for udlændinge, hvis de skal være konkurrencedygtige fremover. Det er vigtigt, da danske søfolk allerede nu er i konkurrence med udenlandske søfolk om at bemane danske skibe.

Dertil kommer, at der i de senere år har været en svigtende tilgang til den duale skibsofficersuddannelse. Det er et problem, dels fordi der stilles krav om dansk statsborgerskab til føreren af danske skibe, dels fordi maritime officerer med erfaring fra beskæftigelse til søs udgør en vigtig del af kompetencerne i den maritime sektor på land. Der er derfor behov for at uddanne og beskæftige en vis mængde maritime officerer for at sikre en levedygtig maritim sektor i Danmark.

Søfartsstyrelsen (SFS) besluttede derfor i 2002 at gennemføre en international sammenligning (benchmarking) af de maritime uddannelser i udvalgte lande. Formålet med benchmarkingen har været at undersøge, om den overordnede målsætning er realistisk, samt – mere vigtigt – at lære/blive inspireret af de maritime uddannelser i andre lande. Hermed kan konkurrencesituationen belyses = Hvor er vi? På denne baggrund kan der identificeres muligheder for justeringer af de danske maritime uddannelser, der kan medvirke til fortsat at gøre danske søfarende konkurrencedygtige = Hvor skal vi hen?

For at sikre en overskuelig analyse blev det besluttet, at der maksimalt skulle indgå seks-syv lande i undersøgelsen. Der skulle indgå lande, som på forhånd formodes at uddanne højt kvalificerede søfarende, og som er konkurrenter til Danmark på kvalitetsskibsfart. Der burde også indgå lande, som primært er arbejdskraftproducerende, dvs. lande som i betydeligt omfang leverer søfarende til andre flagstater, herunder Danmark. Der skulle være tale om søfartsnationer af en vis størrelse. Endelig burde mindst et af de udvalgte lande uddanne dual purpose skibsofficere (DP-officere), da der også uddannes DP-officere i Danmark.

Ud fra en samlet vurdering af de fire nævnte hensyn blev det besluttet at inddrage følgende lande:

- Indien, Kina og Filippinerne, Holland, UK og Singapore.

Ved udvælgelsen af lande blev der taget udgangspunkt i, at STCW95 Konventionens (STCW95) minimumsniveau var opfyldt i alle de involverede lande, hvorfor benchmarkingen ikke har beskæftiget sig med en vurdering af landenes maritime uddannelsessystemer i forhold til kravene i STCW95.

0.2 Generelle rammebetingelser

Rekruttering og optagelseskrav

Benchmarkingen viser, at der i Danmark, Holland, Singapore og UK i varierende omfang opleves rekrutteringsproblemer. En maritim uddannelse indebærer ikke mulighed for at opnå en væsentlig højere social status eller levestandard, end landenes befolkning har som helhed. Det skyldes bl.a., at der er gode og vellønnede beskæftigelsesmuligheder på land. Dertil kommer, at de maritime officersuddannelser gennemgående har et image, der er neutralt og for et enkelt lands (UK) vedkommende delvist negativt.

I diametral modsætning hertil opleves ingen rekrutteringsproblemer i Filippinerne, Indien og Kina. Der er generelt langt flere ansøgere, end der er pladser på de offentlige og private maritime uddannelsesinstitutioner i disse tre lande. Det høje ansøgertal beror på, at de maritime uddannelser har et godt image i befolkningen. Det gode image hænger meget nøje sammen med, at beskæftigelse til søs i international fart til Det Internationale Transportarbejderforbunds – ITF – minimumsløn medfører et betragteligt økonomisk og socialt løft for den søfarende og dennes familie i disse lande. De studerende, der slipper gennem ”nåleøjet” til de maritime uddannelser, er derfor også meget motive-rede og stræbsomme.

I Holland og UK deltager rederne aktivt i rekrutteringskampagner og arrangementer i partnerskab med deres organisationer, de maritime uddannelsesinstitutioner, staten og i visse tilfælde også de faglige organisationer. Erhvervet tager del i det fælles ansvar med at sikre, at der også fremover kan fastholdes tilstrækkelige maritime kompetencer.

Den primære årsag til statens rolle i rekrutteringen i Holland er ikke et isoleret hensyn til beskæftigelsen af hollandske søfarende på hollandske skibe. Beskæftigelsen på skibene reguleres af markedskræfterne og arbejdsmarkedets parter. Den egentlige årsag er, at maritime officerer spiller en vigtig rolle i opretholdelsen af en maritim klynge i Holland. Det er officerernes viden og kompetencer, der sikrer, at de forskellige elementer i den maritime klynge, specielt den landbaserede, kan forblive konkurrencedygtige, idet der ikke kan konkurreres på omkostningerne.

Adgangskravene til de maritime officersuddannelser er på et niveau svarende til ca. 10. klasse + højere faglige krav i udvalgte fag (typisk engelsk, fysik, kemi, matematik og det nationale sprog) i Danmark, Filippinerne, Singapore og UK. I Holland, Indien og Kina er adgangsniveauet svarende til studentereksamen.

Finansieringen af de maritime uddannelser varierer fra land til land. I Danmark, Holland Kina, Singapore og UK finansieres hovedparten af de maritime uddannelser af staten. De studerende betaler dog en årlig studieafgift i Holland, Kina og Singapore. På Filippinerne er der en statslig skole, hvor uddannelsen til maritim officer er gratis. På alle øvrige skoler er der fuld egenbetaling. I Indien betaler staten halvdelen af uddannelsernes pris på de statslige maritime uddannelsesinstitutioner, mens de studerende selv skal betale resten. På de private skoler er der fuld egenbetaling. I alle lande er de studerende i varierende omfang omfattet af aspirantordninger med rederier. I Filippinerne og Indien får studerende, der er omfattet af sådanne ordninger, i større eller mindre grad deres uddannelser betalt af rederne.

I såvel Holland som UK vurderes den statslige finansiering i form af taxametertilskud at være for lille til at sikre de maritime uddannelsesinstitutioners drift. I Holland søger institutionerne at kompensere for dette via forsknings- og konsulentaktiviteter, mens flere maritime uddannelsesinstitu-

tioner i UK har betydelige indtægter fra udenlandske studerende, der selv betaler hele uddannelsens pris.

Det er kendetegnende for samtlige involverede lande, at over 90% af de studerende på de maritime uddannelser er mænd.

0.3 De maritime uddannelsessystemer

Organisering og styring af de maritime uddannelser

De maritime uddannelser er i samtlige undersøgte lande styret af de maritime myndigheder, hvad angår kvalitetsstyring og anden indholdsmæssig styring i relation til STCW95 (den gældende FN-konvention på uddannelsesområdet). I Holland, Singapore og UK har undervisningsministerierne ansvaret for uddannelsernes drift og økonomiske rammer, men ikke deres maritimt faglige indhold. I Filippinerne deler fem myndigheder ansvaret for de maritime uddannelser, idet en myndighed – Maritime Training Council – har det koordinerende ansvar i forhold til STCW95.

I Danmark, Indien og Kina er de maritime myndigheder også ansvarlige for driften af de maritime uddannelsesinstitutioner. I Kina har Undervisningsministeriet dog ansvaret for den formelle akademiske anerkendelse af officersuddannelserne.

Det er således kun i Danmark og Indien, at de maritime uddannelser udelukkende er underlagt én myndighed.

Det er et gennemgående træk ved de involverede lande, at de maritime uddannelser foregår på selvstændige maritime uddannelsesinstitutioner. I Holland blev mange af de maritime uddannelsesinstitutioner lagt ind under tekniske universiteter og lignende for nogle år siden. Erfaringerne hermed har dog ikke været positive, fordi de maritime uddannelsesinstitutioner ”druknedes” i de større tekniske universiteter. En enkelt institution er derfor allerede udskilt, og flere af de øvrige institutioner er på vej til at blive udskilt. I stedet sigtes på at lade dem arbejde sammen og/eller fusionere som centre med andre maritime uddannelsesinstitutioner.

Det er kendetegnende ved uddannelsessystemet i Kina, at man med en tilstrækkelig volumen af aktivitet har skabt uddannelser på et højt fagligt niveau. Det kinesiske system giver også mulighed for forsknings- og udviklingsaktiviteter samt etablering af maritime videreuddannelser af forskellig art.

Uddannelse og certificering

Det er indtrykket fra benchmarkingen, at der ikke er forskelle af betydning i de maritime kernekompetencer hos den bedste del af de maritime officerer fra Filippinerne, Indien og Kina og maritime officerer fra de øvrige lande inklusive Danmark, hvis de maritime kernekompetencer afgrænses til det at sejle et skib fra A til B, som det fremgår af STCW95. Denne opfattelse stemmer overens med flere udsagn fra rederierhvervet.

Alle de undersøgte lande har en målsætning om at uddanne velkvalificerede kvalitetssøfolk. Filippinerne har desuden en målsætning om fortsat at være den største udbyder af maritim arbejdskraft i verden, og Kina har en målsætning om at være blandt verdens største udbydere af maritim arbejdskraft. Som konsekvens af ovenstående uddannes maritime officerer i samtlige involverede lande på

nær UK bredere, end der kræves i STCW95. UK overvejer dog at øge kravene til indholdet af de to maritime officersuddannelser, så officerer fra UK kommer mindst på niveau med deres udenlandske kollegaer.

De maritime officersuddannelser er akademisk anerkendt som bacheloruddannelser i Filippinerne, Holland og Kina. De er delvist akademisk anerkendt i Indien (kun maskinmesteruddannelserne på nogle uddannelsesinstitutioner) og vil fremover være det i UK. Uanset om officersuddannelserne er bacheloruddannelser eller ej, er det kendetegnende for officersuddannelserne i de involverede lande, at det tager mellem 7,5 år (minimum i Holland) og 9 år inklusive konventionsbestemt sejltid at opnå certifikater som seniorofficer.

Der uddannes pt. kun duale skibsofficerer i Danmark og Holland, mens konceptet er under forsøg i Singapore. De øvrige lande er positive, men afventende. Det fremgik klart, at man vil indføre konceptet, hvis der opstår efterspørgsel efter duale skibsofficerer fra aftagerne i det maritime erhverv.

Det er endelig kendetegnende, at flere af de besøgte maritime uddannelsesinstitutioner gør meget for at orientere sig mod behov og ønsker hos aftagerne i rederierhvervet. Målet er løbende at være i stand til at justere uddannelserne, så de modsvarer erhvervets behov. Der eksisterer altså generelt en stor grad af bevidst ”kundeorientering” og ønske om at uddanne kvalitets søfarende.

0.4 Arbejdsmarked og beskæftigelsesforhold

Hvad angår søfarendes løn og ansættelsesforhold – og dermed redernes omkostninger til at bemande skibe – kan landene opdeles i to grupper. Den ene gruppe omfatter lavindkomstlande som Filippinerne, Indien og Kina, mens den anden gruppe omfatter højindkomstlande som Danmark, Holland, Singapore og UK.

I Filippinerne, Indien og Kina medfører en maritim uddannelse og efterfølgende beskæftigelse i international fart et betragteligt økonomisk og socialt løft for den søfarende og dennes familie. Således har særligt officerer i international fart, der aflønnes efter ITF’s minimumslønninger, en særdeles høj løn i forhold til stillinger på land med tilsvarende uddannelsesbaggrund (mellemlange eller videregående uddannelser). Det betyder som tidligere nævnt, at de maritime uddannelser generelt har et godt image og er prestigefyldte.

I den anden gruppe lande (Danmark, Holland, Singapore og UK) er det ikke forbundet med speciel prestige at være maritimt uddannet. Desuden giver beskæftigelse til søs ikke mulighed for en langt højere levestandard end beskæftigelse på land. Nettolønnen betyder dog, at maritime officerer også fra disse lande er vellønnede i forhold til lønnen for tilsvarende jobs/uddannelser på land.

Ud over det lavere lønniveau er søfolk fra lavindkomstlande yderligere konkurrencedygtige, fordi de gennemgående sejler mere på et år end søfolk fra højindkomstlande, og fordi feriegodtgørelsen er inkluderet i den løn, de får, mens de sejler. Det betyder, at rederne almindeligvis har mindre besætningsudgifter til skibe bemanded med søfolk fra lavindkomstlande end til skibe bemanded med søfolk fra højindkomstlande. Dette er illustreret i tabellen nedenfor. I tabellen tages der udgangspunkt i to situationer: I situation 1 får en officer (2. styrmand) fra et af de tre lavindkomstlande en IFT-minimumsløn, mens officeren i situation 2 får samme månedsløn som sine kollegaer fra højindkomstlandene, når vedkommende er under tjeneste.

Tabel 0.1 Illustration af rederes lønudgifter ved beskæftigelse af en officer:

	Månedsløn i US\$	Udgifter pr. år i US\$	Antal fuldt lønnede besæt- ninger pr. skib	Årlige udgifter pr. 2. styrmand i en skibsbe- sætning i US\$
<i>Situation 1:</i>				
Lavindkomstland	2.258	20.322	1	27.096
Højindkomstland	3.000	36.000	2	72.000
<i>Situation 2:</i>				
Lavindkomstland	3.000	27.000	1	36.000
Højindkomstland	3.000	36.000	2	72.000

NB! Løn og ansættelsesvilkår for 2. styrmanden fra et lavindkomstland bygger på ITF's generelle aftale om løn- og ansættelsesvilkår pr. 1. januar 2003. For højindkomstlandenes vedkommende er der tale om et gennemsnitligt skøn. Officerer fra højindkomstlande er som regel fastansatte og får også udbetalt fuld løn under ferie.

Opgørelsen af årslønnen for en 2. styrmand fra et lavindkomstland er baseret på, at vedkommende sejler 9 måneder om året. Officerer fra lavindkomstlande på ren ITF-overenskomst er ikke fastansatte. Feriegodtgørelsen er inkluderet i den løn, de får, mens de sejler. Deres løn indeholder betaling for en uges ferie for hver måned, de er under tjeneste (er inkluderet i de anførte årslønninger).

Som det fremgår af tabellen, er de årlige udgifter til en 2. styrmand hhv. under det halve i situation 1 og det halve i situation 2. Selv om tabellens oplysninger naturligvis er forbundet med en del usikkerheder, illustrerer de, at der gennemsnitligt er store forskelle i rederens udgifter til officerer fra de to grupper lande. Forskellene hænger primært sammen med, om der er løn under ferie eller ej.

Der er af forskellige årsager indført direkte eller indirekte indkomstskattebegunstigelse af søfarende i Danmark, Filippinerne, Holland og UK. I Filippinerne er ordningen indført for at belønne søfolk for det store bidrag, de yder i form af udenlandsk valuta til filippinsk økonomi. I de tre øvrige lande er ordningerne primært gennemført med det formål at bevare en konkurrencedygtig handelsflåde med en væsentlig andel af nationale søfolk. Indkomstskattebegunstigelse betyder, at rederne kan spare skattedelen og kun betale en nettoløn.

Selv om der er en tendens til, at månedslønnen under tjeneste til officerer fra de to grupper lande til en vis grad er ved at blive udlignet, kan det fastslås, at der stadig er en betydelig forskel i rederens samlede udgifter ved at beskæftige søfolk fra de to grupper lande. Forskellen sættes yderligere i relief af, at der som tidligere nævnt ikke er markant forskel på de maritime kernekompetencer hos de bedste officerer fra de tre lavindkomstlande og officerer fra de tre højindkomstlande.

Samlet set betyder det, at søfarende fra Danmark, Holland og UK ikke kan konkurrere på løn, ansættelsesvilkår og maritime kernekompetencer i forhold til de bedste officerer fra de tre øvrige lande hverken på kort eller mellemlangt sigt. Den afgørende direkte konkurrenceparameter for søfolk fra højindkomstlandene bliver derfor, at de skal opnå nogle bredere (maritime) kompetencer og dermed forbedre deres evne til at bestride positioner i rederiernes organisation på land eller andre steder i den maritime sektor. Udfordringen er at sikre, at de besidder sådanne kompetencer, så der bliver en reel værditilvækst for rederne ved at ansætte søfolk fra de tre lande.

I Filippinerne og UK opleves problemer med at skaffe sejltid for juniorofficerer. I UK er det dog en betingelse for at være omfattet af tonnageskatteordningen, at rederierne tager et vist antal kadetter.

Endelig skal det nævnes, at maritimt uddannede officerer har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land i samtlige involverede lande. Alle lande har givet udtryk for, at de maritimt uddannede officerer udgør en vigtig del af landenes maritime sektorer på land.

0.4 Sammenfatning

De vigtigste resultater af benchmarkingen er:

- Der opleves i varierende omfang problemer med at rekruttere et tilstrækkeligt antal unge til de maritime officersuddannelser i de tre højindkomstlande Danmark, Holland og UK. Derimod er der langt flere ansøgere, end der er pladser i de tre lavindkomstlande Filippinerne, Indien og Kina. Dette hænger sammen med mulighederne for et socialt og økonomisk løft for maritime officerer fra disse tre lande.
- Samtlige undersøgte lande har en målsætning om at uddanne velkvalificerede kvalitetssøfolk. Som konsekvens heraf uddannes maritime officerer i samtlige lande undtagen UK bredere, end det er krævet i STCW95.
- De maritime officersuddannelser er akademisk anerkendt som bacheloruddannelser i Filippinerne, Holland og Kina, mens de er delvist anerkendt i Indien og UK.
- Det fremgår af benchmarkingen og af flere udsagn fra rederierhvervet, at der ikke er markant forskel på de bedste officerer fra Filippinerne, Indien og Kina og officerer fra de fire højindkomstlande, for så vidt angår deres evne til at sejle et skib fra A til B.
- Der er meget store forskelle på redernes omkostninger ved at beskæftige maritime officerer fra hhv. et højindkomstland og et lavindkomstland. Dette skyldes primært, at officerer fra lavindkomstlande ikke får løn under ferie, hvorfor de kun koster omkring det halve af, hvad officerer fra Danmark, Holland og UK koster.
- Det er indtrykket, at de maritime officerer udgør en vigtig del af kompetencerne i de involverede landes maritime sektorer på land.

1 Baggrund og formål

Det er en generel international trend, at viden og kompetencer vil spille en stadig større rolle som konkurrenceparametre. Bl.a. som følge deraf er det en overordnet målsætning for de danske maritime uddannelser, at de skal være blandt verdens bedste. Det er derfor nødvendigt løbende at justere uddannelserne, så de lever op til dette mål. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at danske søfarende (og i bredere forstand søfarende fra OECD-landene) er blandt de dyreste i verden. For at kunne retfærdiggøre de relativt høje omkostninger skal de søfarende have nogle kvalifikationer, der matcher omkostningsniveauet, så de kan konkurrere med maritimt uddannede fra andre lande, som typisk er billigere. Der skal med andre ord være en reel værditilvækst ved at beskæftige danske søfarende fremfor udlændinge, hvis de skal være konkurrencedygtige fremover.

SFS besluttede derfor i 2002 at gennemføre en international sammenligning (benchmarking) af de maritime uddannelser i udvalgte lande. Ved udvælgelsen af lande blev der taget udgangspunkt i, at STCW95 Konventionens (STCW95) minimumsniveau var opfyldt i alle de involverede lande, hvorfor benchmarkingen ikke har beskæftiget sig med en vurdering af landenes maritime uddannelses-systemer i forhold til kravene i STCW95.

Formålet med benchmarkingen har været at undersøge, om den overordnede målsætning er realistisk, samt at lære/blive inspireret af de maritime uddannelser i andre lande. Hermed kan konkurrencesituationen belyses = Hvor er vi? På denne baggrund kan der identificeres muligheder for justeringer af de danske maritime uddannelser, der kan medvirke til fortsat at gøre danske søfarende konkurrencedygtige = Hvor skal vi hen?

Resultatet af benchmarkingen er sammenfattet i denne rapport. Rapportens indhold og konklusioner vil indgå i SFS's arbejde med den løbende justering af det maritime uddannelsessystem i Danmark.

For at kunne sammenligne de maritime uddannelsessystemer og maritime arbejdsmarkeder på tværs af forskellige lande er det nødvendigt at opstille nogle målepunkter. At opstille entydige mål for, hvad der forstås ved verdens bedste søfartsuddannelser, er dog næsten umuligt. Udfordringen har derfor været at identificere nogle relevante kriterier, som tilsammen giver et validt billede af kvaliteten af et lands søfartsuddannelser. Derved er det forsøgt at indkredse, hvad der skal forstås ved verdens bedste søfartsuddannelser, både set som et øjebliksbillede og som udviklingen over tid.

Der defineredes derfor følgende kriterier som værende centrale for kvaliteten af et lands søfartsuddannelser:

1. De søfartsuddannede skal være eftertragtede, og uddannelserne skal være internationalt anerkendte på grund af søfartens globale karakter = De uddannede søfarende skal leve op til erhvervets behov og ud fra en samlet betragtning være konkurrencedygtige på pris (løn og øvrige omkostninger) og kvalitet (de praktiske og teoretiske kompetencer, de besidder), herunder de gældende internationale krav.¹
2. De studerende skal være tilfredse med uddannelserne = Der skal kunne rekrutteres og fastholdes et tilstrækkeligt antal studerende gennem et godt studiemiljø og overensstemmelse

¹ Det skal bemærkes, at Søfartsstyrelsen ikke har nogen direkte indflydelse på de søfarendes pris i form af løn og øvrige omkostninger. Derimod har styrelsen indflydelse på de søfarendes kvalitet gennem søfartsuddannelserne og dermed måske en indirekte indflydelse på de søfarendes pris.

mellem uddannelserne og de krav, de studerende stilles over for under praktik og som færdiguddannede.

3. Uddannelserne skal være udviklingsorienterede og indføre nye undervisningsmetoder og ny teknologi = Uddannelserne skal til stadighed forbedre sig bl.a. baseret på de opnåede erfaringer og evalueringer, den tekniske udvikling i erhvervet og nye forskningsresultater.
4. Uddannelserne skal være effektive og ensartede = Uddannelserne skal være effektive også i økonomisk forstand. Desuden skal de uddanne elever til samme dimittendstandard på de forskellige uddannelsestyper i det pågældende land, dog uden at uddannelsernes form og indhold nødvendigvis er ens undervejs.
5. Der skal være mulighed for efteruddannelse og specialisering = Vilkkårene til søs og dermed også for de søfarende ændres løbende, hvorfor efteruddannelse er essentiel. Dertil kommer, at der er behov for specialuddannelser i f.eks. særlige skibstyper (tankskibe m.v.), ISM, ”Crew Resource Management” og arbejdsmiljøkurser.

Eftersom de fem kriterier er af overordnet karakter, blev der opstillet nogle indikatorer til konkrete målinger. Disse indikatorer fremgår af bilag 1.

1.1 Udvalgelsen af lande til benchmarkingen

For at sikre en overskuelig analyse blev det besluttet, at der maksimalt skulle indgå seks-syv lande i undersøgelsen. Der skulle indgå lande, som på forhånd formodes at uddanne højt kvalificerede søfarende, og som er konkurrenter til Danmark på kvalitetsskibsfart. Der burde også indgå lande, som primært er arbejdskraftproducerende, dvs. lande som i betydeligt omfang leverer søfarende til andre flagstater, herunder Danmark. Der skulle være tale om søfartsnationer af en vis størrelse. Endelig burde mindst et af de udvalgte lande uddanne dual purpose skibsofficerer (DP-officerer), da der også uddannes DP-officerer i Danmark.

Ud fra en samlet vurdering af de fire nævnte hensyn blev det besluttet at inddrage følgende lande:

- Indien, Kina, Filippinerne, Holland, UK og Singapore.

Benchmarkingens baggrund, formål og indhold er yderligere uddybet i bilag 1.

2 Den anvendte metode og rapportens opbygning

2.1 Forberedelsen af benchmarkingen

Rapportens grundlag er primært informationer indhentet gennem interview og drøftelser med myndigheder og uddannelsesinstitutioner i de udvalgte lande. Der indgår såvel de mundtlige udsagn, der fremkom på møderne (inklusive anekdotiske udsagn), som skriftlig dokumentation i form af f.eks. lovgivning, analyser og statistik fra de udvalgte lande. Den anvendte metode har skullet sikre, at der blev indhentet brugbar information om de maritime uddannelser og deres rammevilkår (inklusive arbejdsmarkedet) i de involverede lande.

Holland blev besøgt i december 2002, de fire oversøiske lande blev besøgt i februar 2003, mens UK blev besøgt i april 2003.

Forud for afholdelsen af møderne havde samtlige deltagende myndigheder og uddannelsesinstitutioner fået tilsendt et notat om benchmarkingens baggrund, formål og indhold, svarende til en engelsk udgave af bilag 1. I forbindelse med udsendelsen af notatet blev modtagerne opfordret til at kommentere de kriterier og indikatorer, der var opstillet med henblik på at indsamle information om uddannelsernes kvalitet. Der indkom ingen forslag til ændringer af kriterier eller indikatorer.

I forbindelse med tilrettelæggelsen af benchmarkingen blev såvel Center for Vurdering af Udenlandske Uddannelser (CVUU) som Danmarks Evalueringsinstitut (EVA) spurgt om eventuelle erfaringer med gennemførelse af internationale sammenligninger af uddannelser. De to institutioners tilbagemeldinger har været, at de kun har begrænsede erfaringer med sådanne sammenligninger. Derudover blev Danmarks Rederiforening spurgt, hvilke lande foreningen fandt relevante.

2.2 Gennemførelsen af interview og den efterfølgende afstemning af resultaterne

I de gennemførte interview deltog som regel medlemmer af de besøgte myndigheders (top-)ledelse på uddannelses- og certificeringsområdet. På uddannelsesinstitutionerne deltog for det meste deres rektorer eller lignende samt nøglepersoner fra den akademiske og administrative stab.

Dataindsamling gennem interview er naturligvis altid forbundet med usikkerhed. Den referenceramme og det tankesæt, man medbringer, kan påvirke den måde, hvorpå man forstår, hvad der bliver sagt. For at afstemme data/tolkninger har samtlige de involverede myndigheder og uddannelsesinstitutioner fået tilsendt et udkast til de dele af rapporten, der vedrørte dem. De blev herunder bedt om at rette faktuelle fejl og i øvrigt komme med forslag til justering af rapporten samt eventuelle yderligere kommentarer.

Det er på baggrund af overvejelserne ovenfor og resultaterne af tilbagemeldingerne fra de involverede lande indtrykket, at den anvendte metode har været hensigtsmæssig. SFS mener, at rapporten med afsæt i de opstillede kriterier og indikatorer giver et godt indblik i de maritime uddannelser og det maritime arbejdsmarked i de involverede lande.

2.3 Rapportens struktur

Rapporten er struktureret, som følger:

- Del 0 indeholder en generel sammenfatning af de vigtigste hovedtræk i de indsamlede informationer.
- I del 1 redegøres der for rapportens baggrund og formål.
- Del 2 – nærværende del – omhandler den anvendte metode og rapportens opbygning.
- Endelig indeholder del 3 en beskrivelse af de maritime uddannelser og det maritime arbejdsmarked i de udvalgte lande.

Beskrivelsen er med nogle enkelte undtagelser struktureret på samme måde som indikatorerne i bilag 1 og den skematiske sammenfatning i bilag 2. I indledningen af afsnittet om hvert land er der indsat et skema med baggrundsinformation om befolkningens størrelse, bruttonationalproduktets (BNP) størrelse m.v.^{2 3}

I rapporten er der flere steder oplysninger om de enkelte landes andel af verdens søfarende samt om, hvor mange der sejler på skibe under landenes egne flag henholdsvis skibe under fremmede flag. Disse oplysninger bygger på publikationen ”Crewing the International Merchant Fleet” fra Cardiff University/International Seafarers’ Research Centre, udgivet af Lloyd’s Register – Fairplay Ltd. i 2002.

Der refereres desuden flere steder i rapporten til ITF’s generelle aftale om løn og arbejdsvilkår (inklusive ferie) for søfarende. Grundlaget for referencerne er ”ITF – Uniform ’TCC’ Collective Agreement for Crews on Flag of Convenience Ships” fra 1. januar 2001 (opdateret i 2002).

Bilag 1 er et notat, hvor der i detaljeret omfang er redegjort for benchmarkingens baggrund og formål. Selv om dette bilag indeholder en indikator om kønsfordelingen blandt de studerende på de maritime uddannelser, er der ikke redegjort særskilt for kønsfordelingen i hvert af afsnittene om de udvalgte lande. Det skyldes, at det viste sig i alle lande, at over 90% af de studerende var mænd.

Bilag 2 er en skematisk sammenfatning af de indsamlede faktuelle informationer. Skemaet er struktureret på samme måde som de opstillede indikatorer i bilag 1 og kan bruges til at få et hurtigt overblik på tværs af landene.

² Oplysningerne i disse skemaer er baseret på følgende kilder: UNDP – Human Development Report 2002; Lloyds Register – Fairplay – 2001 World Fleet Statistics; Lloyd’s Register – Fairplay Ltd – Crewing the International Merchant Fleet fra Cardiff University/International Seafarers’ Research Centre i 2002. For UK’s vedkommende er endvidere benyttet Institute of Shipping Economics and Logistics – Shipping Statistical Yearbook, 2002, og statistiske oplysninger fra den europæiske rederiforening ECSA. Endelig er der for Danmarks vedkommende endvidere benyttet Danmarks Rederiforenings Statistik for 2002 og Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik for 2001.

³ Ved BNP forstås værdien af alle varer og tjenesteydelser produceret i et land i en given periode (BNP opgøres som oftest per år).

3 Beskrivelse af det maritime uddannelsessystem og arbejdsmarked i de udvalgte lande

3.1 Indien

Baggrund

Indien blev udvalgt til at deltage i undersøgelsen, da flere danske redere beskæftiger indiske søfarende. Endvidere hører landet til i gruppen af lande, der hver bidrager med mindst 5% af verdens søfarende i international fart. Det var desuden forhåndsindtrykket, at de indiske søfarende i international fart har ry for at have en relativt høj uddannelsesmæssig standard.

I Indien gennemførtes der interview med:

- The LBS College of Advanced Maritime Studies and Research i Mumbai.
- Marine Engineering and Research Institute i Mumbai.
- The Directorate General of Shipping (DG Shipping), der er en del af Transportministeriet i New Delhi.

3.1.1 Sammenfatning

Det maritime uddannelsessystem i Indien og arbejdsmarkedet for indiske søfolk er kendetegnet ved følgende:

- En særdeles god rekrutteringssituation, hvor der generelt er langt flere ansøgere til de maritime uddannelser (særligt officersuddannelserne), end der er pladser. Staten betaler halvdel af udgifterne på de statslige uddannelsesinstitutioner, mens de studerende betaler den anden halvdel. Der er fuld egenbetaling på de private uddannelsesinstitutioner.
- Et enstrengt system, hvor DG Shipping i Mumbai er ansvarlig for både de maritime uddannelsers indhold i forhold til STCW95 og deres drift (sidstnævnte kun for de statslige skoler). DG Shipping fører løbende tilsyn med offentlige og private maritime uddannelsesinstitutioner gennem audits.
- Indiske søfolk har været gennem en hård udvælgelsesproces, hvorfor kun de allerdygtigste og mest velmotiverede får en maritim uddannelse.
- Uddannelsesniveautet for indiske maritime officerer er gennemgående højt, og der uddannes bredere, end hvad der kræves i STCW95. Maskinmestre fra visse uddannelsesinstitutioner har mulighed for at opnå en bachelorgrad.
- Der uddannes ikke DP-officerer, hvilket primært skyldes, at man afventer efterspørgsel fra udenlandske og indiske redere efter denne uddannelse.
- Indien hører til i gruppen af lande, der bidrager med mere end 5% af verdens søfarende i international fart.
- Det er mest attraktivt for indiske søfolk at sejle i international fart for udenlandske redere, da lønnen er langt højere end på skibe under indisk flag. Således er 95% af indiske søfolk i international fart beskæftiget på skibe under fremmede flag.
- Indiske søfolk i international fart, der aflønnes med ITF's minimumslønninger, har en særdeles høj købekraft i Indien. Selv for middelklassefamilier er det derfor forbundet med et betragteligt økonomisk og socialt løft, hvis et familiemedlem bliver beskæftiget til søs. Det er således forbundet med høj social status at sejle (specielt for officerer).

- Der vil typisk være ca. en besætning per skib i international fart, der udelukkende er bemandet med indiske søfolk, ansat på ITF-vilkår.

3.1.2 Generelle rammebetingelser

Nøgletal om Indien

Kategori	Befolkningens størrelse og middellevelevetid i år (tal fra 2000)	Totalt BNP – i år 2000	BNP – per indbygger i år 2000	BNP-vækst – 1990-2000 gennemsnit	Handelsflåde – antal skibe o. 100 BT i 2001 inkl. kyst- og nærskibsfart	Tonnage i mio. BT	Antal indiske statsborgere i international fart/heraf på skibe med indisk flag
Fakta	1.008 mio./63,3	457 mia. USD	2.358 USD	4,1%	1018	6,69	31.500/1575

Rekruttering og optagelseskrav

Søfartsuddannelserne i Indien er meget eftertragtede, og der er generelt langt flere ansøgere end antallet af pladser. F.eks. er der 100 gange så mange ansøgere til de statslige skoler, som der er pladser, og det nævntes, at der kunne være op til 10.000 ansøgere, når et rederi annoncerede i aviserne efter 50 aspiranter.

Ansøgere til både de statslige og de private skoler udvælges gennem optagelsesprøver, hvor deres færdigheder i matematik, fysik og engelsk testes. Mange af dem, der ikke bliver optaget på de statslige skoler, søger efterfølgende ind på en af de private skoler. For at komme til optagelsesprøve er adgangskravet 10 års grundskole og 2 års teknisk gymnasium (kaldet Indian Institute of Technology) eller tilsvarende uddannelse (eventuelt suppleret med relevant erhvervserfaring) efter grundskolen. De mange ansøgere kombineret med optagelsesprøverne betyder, at de studerende på de indiske maritime uddannelsesinstitutioner er højt motiverede.

Staten dækker kun halvdelen af en uddannelses pris på de statslige maritime skoler, mens den studerende selv skal betale den anden halvdel. Selv om der er fuld egenbetaling på de private maritime skoler, er der også mange ansøgere til disse skoler.

3.1.3 Det maritime uddannelsessystem i Indien

Organisering og styring af de maritime uddannelser

Det er DG Shipping i Mumbai, der alene er ansvarlig for de maritime uddannelser i Indien, inklusive de fire statslige skoler. DG Shipping er altså ansvarlig for implementeringen af STCW95 Konventionen (STCW95), inklusive den deraf affødte kvalitetsstyring, uddannelsernes struktur, indhold og økonomi (sidstnævnte kun for de fire statslige skoler).

Dette indebærer, at DG Shipping fører tilsyn med alle godkendte uddannelsesinstitutioner for at sikre sig, at de lever op til de af DG Shipping opstillede krav. Herudover fører DG Shipping et overordnet tilsyn med de statslige midler, der tilføres de statslige maritime uddannelsesinstitutioner.

Ud over audits søger DG Shipping at sikre en ensartet standard hos de søfartsuddannede ved at kræve, at alle – også dem, der er uddannet på private uddannelsesinstitutioner – går til ens eksaminer på de statslige skoler. Der gives tilbagemeldinger til alle uddannelsesinstitutioner om deres elevers eksamensresultater, så undervisningen i relevant omfang kan forbedres på baggrund heraf.

Uddannelse og certificering

Der blev fra indisk side givet udtryk for, at de indiske søfolks styrke er, at de generelt er meget veluddannede fra grundskolen og opefter. Dertil kommer, at indiske søfolk har været igennem en hård sorteringsproces på grund af den enorme søgning til uddannelserne, hvorfor kun de allerdygtigste får en maritim uddannelse. Der blev fra indisk side givet udtryk for, at indiske søfolks kompetencer betyder, at de er konkurrencedygtige, selv om de er dyrere i løn m.v. end søfolk fra andre lavindkomst- eller udviklingslande. Det var dog tale om et anekdotisk udsagn, som ikke umiddelbart kunne dokumenteres.

LBS College satser dog eksplicit i sin mission på kvalitet og international anerkendelse. Man ønsker herunder at være på forkant med den internationale udvikling på det maritime uddannelsesområde. Det er DG Shipping, der udsteder alle certifikater. Der opnås certifikat som skibsfører eller maskinmester efter 7,5 år, inklusive praktik- og juniorofficerstid. I praksis går der som regel mindst 10 år fra uddannelsens start, til en person kan blive enten kaptajn eller maskinchef.

Uddannelserne veksler mellem teori og praktik, og der undervises kun på indisk. Der lægges vægt på, at de studerende er stærkt funderede i såvel de teoretiske som de praktiske færdigheder (inklusive de funktioner, de skal bestride om bord). Ledelsen på LBS College gav desuden udtryk for, at de studerende på LBS College generelt er meget selvstændige og godt kan lide at diskutere og reflektere undervejs i uddannelsen.

Med hensyn til akademisk anerkendelse bliver maskinmestre fra nogle uddannelsesinstitutioner bachelorer, mens det ikke er tilfældet for skibsførernes vedkommende. Der uddannes for begge uddannelsers vedkommende bredere end de krav, der fremgår af STCW95. Det vil sige, at der også undervises i fag, der ikke er indeholdt i STCW95. Dertil kommer, at der findes en overbygningsuddannelse for maritime officerer kaldet Extra Master. Denne uddannelse er en forudsætning for at blive lærer på maritime skoler, blive ansat i den statslige maritime administration m.v.

Efter nogle års sejltid kan egnede skibsførere og maskinmestre søge ind på et såkaldt "Extra Master's Course", der er det højeste nuværende uddannelsesniveau. Denne uddannelse er en betingelse for at kunne bestride topstillinger på land i den private og offentlige maritime sektor.

Det har været drøftet, hvorvidt man skulle indføre DP-officersuddannelser, men man har besluttet at afvente efterspørgsel fra indiske og udenlandske redere. Man er dog for nylig begyndt at uddanne general purpose menige.

Uddannelsernes pris på LBS College er ca. 3000 USD per teorisemester svarende til ca. 27.000 USD for en officersuddannelse, hvoraf de studerende selv skal betale halvdelen (det vides ikke om det vides ikke om beløbet inkluderer kapitalomkostninger). De studerende får ingen subsidier fra staten under uddannelsen.

Øvrige forhold

Der findes uddannelser rettet mod særlige dele af skibsfarten. F.eks. findes der en uddannelse rettet mod kyst- og nærskibsfart kaldet "Near Coastal Voyages". Det er primært erfarne menige, der rekrutteres til denne uddannelse.

Der findes desuden en række specialiserings- og efteruddannelseskurser. Der udbydes f.eks. specialkurser for (kommende) besætningsmedlemmer på tank- og passagerskibe.

LBS College anvender både bro- og maskinrumssimulatorer og er som de første i verden ved at installere LPG-/LNG-simulatorer i samarbejde med Kongsberg fra Norge. Herudover anvendes der også løbende IT i undervisningen. Mere generelt betragtet findes der bro- og maskinrumssimulatorer på nogle få, men langt fra alle maritime uddannelsesinstitutioner i Indien. De institutioner, der ikke råder over simulatorer, køber tid til deres studerende hos de institutioner, der har simulatorer.

LBS College udfører et begrænset antal opgaver i grænseområdet mellem forsknings- og konsulentvirksomhed. Opdragsgiverne har primært været private virksomheder. F.eks. har der været gennemført en opgave for et rederi, der fokuserede på, hvordan rederiet kunne etablere sig på markedet for LPG- og LNG-skibe (to typer gastankskibe). Denne opgave blev løst af et hold bestående af såvel lærere fra LBS College som eksterne eksperter. Man forventer, at der vil være flere opgaver af denne type fremover end hidtil.

3.1.4 Arbejdsmarked og beskæftigelsessituation

Lønniveau og social status

Det er mest eftertragtet for indere at sejle i international fart, da lønnen her er klart højere end i nærskibsfarten. Særligt eftertragtet er det at sejle i skibe under fremmede landes flag, da lønnen her er højere end på skibe under indisk flag. Ud af de indiske søfolk beskæftiget i international fart er ca. 95% beskæftiget på skibe under fremmede landes flag, mens de resterende ca. 5% er beskæftiget på skibe med indisk flag.

At det er eftertragtet illustreres af det faktum, at en 2. styrmand i international fart med en ITF-minimumsløn på 2.258 USD om måneden har en meget stor købekraft, når man sammenligner med, at BNP per indbygger i Indien var 2.358 USD i 2000. Det betyder, at en typisk årsløn for en 2. styrmand (ved ni måneders sejltid og tre måneders betalt ferie) er 18.864 USD, hvilket er ca. 8,4 gange højere end det årlige BNP per indbygger. Tilsvarende betragtning gør sig også gældende for de øvrige medlemmer af en besætning (inklusive menige) på skibe, der fører fremmede landes flag.

For en indisk familie betyder det, at såfremt bare et barn står til søs under fremmed flag, vil det under forudsætning af, at vedkommende mindst får ITF's minimumsløn, betyde et socialt løft til hele familien. Selv for en familie i Indiens voksende middelklasse vil en indtægt fra en søfarende officer under fremmed flag medføre et betragteligt løft økonomisk og socialt.

Det er derfor ikke ualmindeligt, at der optages lån af en familie for at finansiere en maritim uddannelse for det barn/de børn, man satser på som familiens fremtidige forsørgere. Den finansierings-

byrde, der er forbundet med en maritim uddannelse, er dog noget mindre for de studerende, som går på en af de statslige skoler og/eller får rederiansættelse/stipendium fra et rederi.

På grund af den store lønforskel opleves der til en vis grad rekrutteringsproblemer til skibe med indisk flag. De tre primære eksterne flagstater, der beskæftiger indiske søfarende, er Panama, Liberia og Malta.

Arbejdsmarked og beskæftigelse på land

Der uddannes søfarende til alle skibstyper, og det anslås, at ca. 5% – svarende til ca. 31.500 personer – af verdens søfarende i international fart er indere. Indien hører derfor – sammen med Filippinerne, Rusland, Ukraine, Polen og Kina – til i gruppen af lande, som hver bidrager med mere end 5% af verdens søfarende. Da langt de fleste indiske søfolk i international fart sejler i skibe under andres landes flag, er Indien derfor en væsentlig udbyder af maritim arbejdskraft.

Af beskæftigelsesmæssige hensyn har skibe under indisk flag typisk større besætninger end tilsvarende skibe under udenlandsk flag. DG Shipping fastsætter besætningen efter en fast tabel afhængig af skibets størrelse, type og fartsområde.

Den typiske udmønstringstid er mellem 4 og 9 måneder. 4 måneder er typisk for gas- og kemikalietankskibe, 7 måneder er typisk for almindelige tankskibe, mens 9 måneder er typisk for tørlastskibe. Indiske søfarende i international fart får typisk ikke løn, når de har ferie, ud over de syv dage for hver måneds sejlads, der fremgår af ITF's generelle aftale.

Det følger af de nævnte typiske udmønstringstider, at der vil være ca. en besætning per skib i international fart, der udelukkende er bemandet med indiske søfolk ansat på ITF-vilkår.

For de søfolk, der ønsker beskæftigelse på land, er der gode muligheder herfor specielt for maskinmestre, men også skibsførere kan forholdsvis nemt finde beskæftigelse på land. Nettolønnen er dog markant lavere end til søs, især hvis man sammenligner med skibe, der ikke sejler under indisk flag.

Officerer bliver typisk 15-17 år til søs, hvorefter de går til et job på land. Nogle forbliver til søs hele deres erhvervskarriere og går så på pension – normalt senest som ca. 55-årige (den gennemsnitlige middellevetid i Indien er 63,3 år, men den er formentlig noget højere for middelklassen, som skibsofficererne tilhører). Lønnen er dog så høj, at mange har råd til at gå på pension tidligere end dette tidspunkt.

3.2 Singapore

Baggrund

Singapore blev udvalgt til at deltage i undersøgelsen, da Singapore er blandt verdens ti største søfartsnationer. Det var desuden forhåndsindtrykket, at Singapore er en meget seriøs kvalitetsflagstat, hvilket inkluderer uddannelse af søfolk med en høj uddannelsesmæssig standard.

I Singapore gennemførtes der interview med:

- Singapore Maritime Academy (SMA), der er den eneste civile maritime uddannelsesinstitution i Singapore (indgår organisatorisk som en del af Singapore Polytechnic).
- The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) (er en del af Transportministeriet).

3.2.1 Sammenfatning

Det maritime uddannelsessystem i Singapore og arbejdsmarkedet for singaporeanske søfolk er kendetegnet ved følgende:

- Der opleves til en vis grad problemer med at rekruttere singaporeanske statsborgere til de maritime uddannelser, hvilket også er kendetegnende for andre teknisk-naturvidenskabelige uddannelser. Bl.a. derfor rekrutteres mange udenlandske studerende til SMA's officersuddannelser, samt mere generelt allerede færdiguddannede officerer til den singaporeanske handelsflåde.
- Et tostrengt system, hvor MPA er ansvarlig for styringen af de maritime uddannelser i forhold til STCW95, og Undervisningsministeriet er ansvarlig for driften af de maritime uddannelser.
- En DP-officersuddannelse er under indfasning på forsøgsbasis, men der vil også fremover blive uddannet single purpose officerer.
- Der uddannes på et bredere niveau end krævet i STCW95. De maritime officersuddannelser giver ikke akademisk merit.
- Singapore er et åbent register, og der er ikke noget krav om, at føreren af et skib under Singapore flag skal være singaporeansk statsborger. 95% af de søfarende på skibe under Singapore flag er således udlændinge, hvoraf en del har Singapore-certifikater.
- Lønniveauet for singaporeanske officerer er meget lig lønniveauet i Danmark. Selv om nettolønnen er større end for tilsvarende uddannelser på land, er beskæftigelse som officer til søs dog ikke forbundet med et egentligt socialt løft.
- Selv om lønniveauet således ligger over ITF-niveau, er singaporeanske søfolk konkurrencedygtige, da der pga. udmønstringstiderne typisk kun skal være mellem 1,6 og 1,7 besætninger per skib, som udelukkende er bemandede med søfolk fra Singapore.
- Ca. 70% af de maritimt uddannede officerer får job på land umiddelbart efter uddannelsens afslutning, da de er meget eftertragtede af arbejdsgivere på land.

3.2.2 Generelle rammebetingelser

Nøgletal om Singapore

Kategori	Befolkningens størrelse og middellevetid i år (tal fra 2000)	Totalt BNP – i år 2000	BNP – per indbygger i år 2000	BNP-vækst – 1990-2000 gennemsnit	Handelsflåde – antal skibe o. 100 BT/BRT inkl. kyst- og nærskibsfart	Tonnage i mio. BT	Antal Singapore statsborgere i international fart/heraf på skibe med Singapore flag
Fakta	4,0 mio./77,6	92,3 mia. USD	23.356 USD	4,7%	1729	21,02	Ca.700/ca. 700

Rekruttering og optagelseskrav

Der opleves til en vis grad rekrutteringsproblemer blandt singaporeanske statsborgere til de maritime uddannelser i Singapore, hvilket også er tilfældet for flere andre teknisk-naturvidenskabelige uddannelser. De unge er mere interesserede i mere ”bløde” og merkantile fag.

Singapores GCE O-level eksamen er en standardeksamen i hele landet, som man går op til efter 10 års skolegang. Alle studerende på SMA diplomkurser skal bestå denne eksamen for at kunne ansøge om optagelse på SMA kurser. Der findes en Joint Admission Exercise (JAE – en fælles adgangsp procedure), som forestås af Undervisningsministeriet med henblik på at udvælge kvalificerede kandidater til forskellige polytekniske kurser, og SMA kurserne indgår i denne procedure.

Der findes ikke noget nationalt mål for rekruttering, men der er kapacitet til at optage 100 skibsførere og 100 maskinmestre om året. Dette er langt fra nok til at dække behovet for officerer i Singapores handelsflåde, så de manglende officerer rekrutteres blandt udenlandske statsborgere. Dette finder sted såvel ved at rekruttere udenlandske statsborgere til SMA’s officersuddannelser som og ved at ansætte allerede færdiguddannede udenlandske officerer.

De fleste studerende er rederiansatte og omfattet af en kadetordning.

Grunduddannelse er finansieret offentligt/brugerbetalt i forholdet 75/25. Efteruddannelse er brugerbetalt.

3.2.3 Det maritime uddannelsessystem i Singapore

Organisering og styring af de maritime uddannelser

MPA er den nationale myndigheder, der er ansvarlig for implementeringen af STCW95 spørgsmål og for udstedelsen af certifikater til søfarende, dvs. tilrettelæggelse af den nationale politik for og indholdet af de maritime uddannelser (SMA er den eneste maritime skole i Singapore). Således har MPA udviklet et nationalt kvalitetsstyringssystem i forbindelse med implementeringen af STCW95, inklusive det heraf affødte tilsyn med uddannelserne. Undervisningsministeriet er ansvarligt for strukturen, organiseringen og økonomien i forbindelse med de uddannelser, der gennemføres ved SMA.

Singapores Undervisningsministerium er ansvarlig for øvrige forhold, hvilket primært vil sige finansierings- og driftsmæssige spørgsmål. Samlet betyder det, at SMA refererer til to offentlige myndigheder.

Der findes et formelt rådgivende nationalt udvalg (Advisory Committee), hvor overordnede spørgsmål vedrørende de maritime uddannelser drøftes. Det maritime erhverv er repræsenteret i dette udvalg. De endelige beslutninger træffes dog altid af ministeren efter indstilling fra MPA.

Uddannelse og certificering

Det er MPA, der udsteder certifikater. Der kan opnås certifikat som skibsfører (II/2 – ubegrænset) eller maskinmester (III/2 – ubegrænset) efter 7 år. Teknikumingeniører på maskinlinien har mulighed for at blive maskinmestre ved at gennemgå et 6 måneders kursus og gennemføre den krævede fartstid, hvis de vil arbejde til søs.

Der uddannes både skibsførere og maskinmestre, mens en DP-officersuddannelse eksisterer på forsøgsbasis. Det er imidlertid SMA's vurdering, at rederierne indtil videre foretrækker konventionelle uddannelser, og derfor vil der også i fremtiden blive uddannet single purpose officerer. SMA er dog klar til at udbyde DP-uddannelser, hvis der opstår efterspørgsel.

Juniordelen af uddannelsen til skibsfører veksler mellem undervisning på land og praktik til søs, mens juniordelen af maskinmesteruddannelsen udelukkende foregår på land. Når de studerende har afsluttet en af disse uddannelser, skal de opnå den krævede fartstid, hvorefter de studerende skal igennem et teorisemester for at blive seniorofficerer. Begge uddannelser udbydes kun på engelsk, der er nationalsproget i Singapore. Der undervises på et bredere niveau end, hvad der kræves i STCW95. F.eks. undervises der også i (valg-)fag som finansiering, genetik, filosofi, etik, kulturelle forhold i andre lande m.v.

Skibsførere og maskinmestre, der ønsker at tage en akademisk uddannelse, skal i hvert enkelt tilfælde søge om, hvorvidt der kan opnås en delvis meritgodkendelse. Det er dog vanskeligt at opnå, da der i Singapore skelnes skarpt mellem akademiske og ikke-akademiske uddannelser.

Prisen for hver af de to officersuddannelser er ca. 3.500 USD per teorisemester svarende til ca. 18.000 USD for en skibsfører og ca. 21.000 USD for en maskinmester (disse tal inkluderer ikke kapitalomkostninger og udgifter til bygninger m.v.). Heraf betaler staten tre fjerdedele, mens den studerende selv betaler en fjerdedel.

Øvrige forhold

Der findes uddannelser rettet mod særlige dele af skibsfarten. F.eks. findes der en uddannelse rettet mod kyst- og nærskibsfart. Der findes desuden en række specialiserings- og efteruddannelseskurser. Der udbydes f.eks. specialkurser for besætningsmedlemmer på tank- og passagerskibe, der sejler i Singapores havn. Disse kurser udbydes dog alle direkte af MPA.

Der er adgang til pc'ere og internettet for alle studerende på SMA. Der gøres desuden udbredt brug af fjernundervisning. Hertil kommer, at SMA råder over flere bro- og maskinrumssimulatorer (inklusive en model af et maskinrum opbygget i fuld størrelse). Staten har ydet et væsentligt tilskud til finansieringen af simulatorfaciliteterne på ca. 30 mio. Singapore dollars (ca. 120 mio. kr.).

SMA gennemfører løbende konsulent- og forskningsaktiviteter, der primært finansieres af private virksomheder/rederier.

Endelig måles der løbende og systematisk på de studerendes tilfredshed. Målingerne har vist, at de studerende er meget tilfredse, idet deres bedømmelser generelt ligger på ca. 4 på en skala fra 1 til 5, hvor 5 er det bedste.

3.2.4 Arbejdsmarked og beskæftigelsessituation

Lønniveau og social status

Singapore er et åbent register, og der er ikke noget krav om, at føreren af et skib skal være statsborger i landet. Således er kun ca. 5% af besætningerne på skibe under Singapore flag statsborgere i

landet, mens de resterende besætningsmedlemmer er udlændinge. Der er i alt 14.000 officerer på skibe under Singapore flag. Da den samlede maritime sektor udgør ca. 6% af Singapores BNP, er der tale om en væsentlig del af den private sektor.

De maritime officersuddannelser er ikke forbundet med højere social status end tilsvarende mellem- og lange videregående uddannelser. Lønniveauet på land for en person med en maritim officersuddannelse er stort set det samme som for personer med andre tilsvarende uddannelser. Nettolønnen til søs ligger dog en del over lønniveauet for tilsvarende uddannelser på land, så en officersuddannet, der sejler, har et meget attraktivt lønniveau. På grund af de generelt gode levevilkår i Singapore giver de maritime uddannelser dog ikke i højere grad end andre tilsvarende uddannelser muligheder for at bevæge sig op af den sociale rangstige.

Stort set alle de singaporeanere, der tager ud at sejle, sejler på container- og tankskibe under Singapore flag. Lønniveauet for en kaptajn er ca. 4.400 USD om måneden svarende til 52.800 USD om året. Kaptajnen har typisk ni måneders sejltid og tre måneders betalt ferie. På land er lønniveauet for en officersuddannet typisk mellem 2.500 og 2.800 USD om måneden, svarende til mellem 30.000 og 33.600 USD om året. Indkomstskatten er ca. 20% både til lands og til søs. Sættes lønniveauet til søs i forhold til det årlige BNP per indbygger, der var på 23.356 USD i 2000, svarer det til, at lønniveauet for en kaptajn var ca. 2,3 gange større end BNP per indbygger.

Arbejdsmarked og beskæftigelse på land

MPA er ansvarlig for besætningsfastsættelsen, der ligger på internationalt niveau, dvs. mellem 15 og 25 besætningsmedlemmer på et typisk handelsskib. Besætningsfastsættelsen fastsættes fleksibelt fra skib til skib under hensyntagen til bl.a. besætningens uddannelsesniveau. Den typiske udmønstringstid er 6 måneder efterfulgt af 2 måneders ferie. Søfolk fra Singapore, der sejler i international fart, får typisk løn under deres 2 måneders ferie, mens vilkårene for udenlandske søfolk tager afsæt i ITF's minimumskrav.

Det følger af de nævnte typiske udmønstringstider, at der typisk vil være mellem 1,6 og 1,7 besætninger for hvert skib, der udelukkende er bemannet med søfolk fra Singapore.

Maritimt uddannede officerer er meget eftertragtede blandt arbejdsgivere på land. Det medfører, at 70% af dem, der tager en officersuddannelse på SMA (60% af de skibsfører- og 80% af de maskinmesteruddannede), ikke står til søs, men får job på land umiddelbart efter uddannelsens afslutning. De får typisk jobs på land i offshore industrien, på værfter, inden for maritim finansieringsvirksomhed, P & I-selskaber, salg af maritimt udstyr, Singapores havn m.v.

3.3 Filippinerne

Filippinerne blev udvalgt til at deltage i benchmarkingen, da flere danske rederier beskæftiger filippinske søfarende, og da landet er verdens største udbyder af søfolk til det internationale maritime arbejdsmarked.

Ansvar for de maritime uddannelser i Filippinerne er fordelt på flere offentlige myndigheder. SFS gennemførte derfor interview med følgende myndigheder som led i benchmarkingen:

- Maritime Training Council – MTC (koordinerede myndighed for alt angående STCW95).
- Professional Regulation Commission – PRC (er ansvarlig for afholdelse af alle eksaminer for kommende kaptajner, navigatører og maskinmestre samt for udstedelse af deres certifikater).
- Commission on Higher Education – CHED (er ansvarlig for alle højere uddannelser på Filippinerne, herunder for tilsyn med de maritime skoler, der uddanner officerer).
- Technical Education and Skills Development Authority – TESDA (er ansvarlig for tilsyn med de maritime skoler, der uddanner menige, og for udstedelse af certifikater for menige).
- Philippine Overseas Employment Administration – POEA (er ansvarlig for regulering og godkendelse af løn og ansættelsesforhold for filippinske søfolk, der sejler under fremmed flag, samt for kontrol af deres certifikater inden indgåelse af ansættelseskontrakter).

3.3.1 Sammenfatning

Det maritime uddannelsessystem i Filippinerne og arbejdsmarkedet for filippinske søfolk er kendetegnet ved følgende:

- En særdeles god rekrutteringssituation, hvor der generelt er langt flere ansøgere til de maritime uddannelser, end der er pladser.
- Der findes kun en statslig uddannelsesinstitution, der uddanner maritime officerer. Uddannelsen er her gratis. De øvrige maritime uddannelsesinstitutioner er private, og her er der fuld egenbetaling fra de studerende. En del af de private uddannelsesinstitutioner indgår i kortere eller længerevarende samarbejder med udenlandske rederier.
- Der findes i alt fem offentlige myndigheder, der er involveret i uddannelse og certificering af filippinske søfolk. Den ene af de fem myndigheder, Maritime Training Council, fungerer som koordinerende organ.
- Der findes nationale kvalitetsstyringssystemer, der indgår i styringen af såvel officersuddannelserne som uddannelse af menige. Systemerne blev udviklet i forbindelse med implementeringen af STCW95.
- De filippinske myndigheder og uddannelsesinstitutioner er meget opmærksomme på behov og ønsker hos de store aftagere af filippinske søfolk, og myndighederne er derfor løbende i dialog med aftagerne.
- Både dæks- og maskinofficerer bliver bachelorer efter endt uddannelse. Det følger heraf, at der uddannes bredere, end hvad der er krævet i STCW95.
- De filippinske myndigheder har i flere år afventet med at indføre en DP-officersuddannelse. Der har dog endnu ikke været nogen efterspørgsel efter en sådan uddannelse, men en DP-officersuddannelse vil blive indført, hvis efterspørgslen opstår.
- Filippinerne er den største udbyder af maritim arbejdskraft til den internationale skibsfart, og bidrager med 28% af verdens søfarende i international fart. Det er en erklæret politisk målsætning, at Filippinerne fortsat skal have førstepladsen.
- Det er mest attraktivt for filippinske søfolk, at sejle i international fart for udenlandske rederier, da lønnen er langt højere end på skibe under filippinsk flag. Således er 95% af filippinske søfolk i international fart beskæftiget på skibe under fremmede landes flag.
- Filippinske søfolk i international fart, der aflønnes med ITF's minimumslønninger, har en særdeles høj købekraft i Filippinerne. Selv for middelklassefamilier er det derfor forbundet med et betragteligt økonomisk og socialt løft, hvis et familiemedlem bliver beskæftiget til

søs på ITF-vilkår. Det følger heraf, at det er forbundet med høj social status at sejle (spe-
cielt for officerer).

- Der vil typisk være ca. en besætning per skib i international fart, der udelukkende er bemanded med filippinske søfolk, som er ansat på ITF-vilkår.

3.3.2 Generelle rammebetingelser

Nøgletal om Filippinerne

Kategori	Befolkningens størrelse og middellevetid i år (tal fra 2000)	Totalt BNP – i år 2000	BNP – per indbygger i år 2000	BNP-vækst – 1990-2000 gennemsnit	Handelsflåde – antal skibe o. 100 BT/BRT inkl. kyst- og nærskibsfart	Tonnage i mio. BT	Antal filippinske statsborgere i international fart/heraf på skibe med filippinsk flag
Fakta	75,7 mio./69,3	74,7 mia. USD	3.971 USD	1,1%	1697	6,03	180.000/9540

Rekruttering og optagelseskrav

Søfartsuddannelserne i Filippinerne er meget eftertragtede, og der er generelt langt flere ansøgere end antallet af pladser. Dette er tilfældet på trods af, at der generelt er tale om en udbredt brugerbetaling fra de studerende for at gå på uddannelserne. Desuden får de studerende ingen subsidier fra staten til at dække leveomkostninger under uddannelsen.

Det er ikke ualmindeligt, at ansøgere til både private og offentlige skoler skal aflægge optagelsesprøver. De, der klarer sig bedst (og kan finansiere deres uddannelse), bliver optaget på det antal pladser, der er til rådighed. For at komme til optagelsesprøve er kravet 7 års grundskole og 4 års gymnasium, i alt et gennemsnit på 11 års skolegang. For dem, der ønsker at blive menige sømænd, er adgangskravet mindst 6+4 års skolegang. På grund af det store ansøgerfelt og den deraf store frasing under optagelsesprøverne er det indtrykket, at de studerende på de maritime uddannelser er højt motiverede og gør meget for at gennemføre uddannelserne.

Der findes kun en statslig maritim officersskole (Philippines Merchant Marine Academy – PMMA), der uddanner officerer til handelsskibe. Her er såvel undervisning som kost og logi gratis.⁴

Langt hovedparten af de godkendte maritime uddannelsesinstitutioner er dog private. Der findes 76 institutioner, der uddanner officerer, og her er der som udgangspunkt fuld egenbetaling. Der eksisterer dog begrænsede muligheder for stipendier og/eller rederiansættelse under uddannelsen. Således får et begrænset antal studerende rederiansættelse under uddannelsen (f.eks. gennem Commission on Higher Educations Cadetship Programme) og/eller stipendier fra rederier. Desuden indgår flere private skoler i kortere- eller længerevarende samarbejde med andre lande og/eller udenlandske rederier, hvilket også inkluderer finansiel støtte. Samarbejde af denne art er blevet hyppigere i forbindelse med implementeringen af STCW95.

⁴ De studerende på denne skole bliver dog samtidig også uddannet som reserveofficerer i den filippinske marine.

3.3.3 Det maritime uddannelsessystem i Filippinerne

Organisering og styring af de maritime uddannelser

Maritime Training Council oprettedes i 1994 i henhold til et såkaldt Presidential Letter of Instruction (LOI), nr. 1404, med henblik på implementeringen af STCW95. Da STCW Konventionen blev ændret i 1995, blev MTC's koordinerende beføjelser styrket yderligere gennem en såkaldt Executive Order (E.O.), nr. 242. Årsagen var, at der var behov for en koordinerende myndighed i forhold til de øvrige myndigheder, der var og er ansvarlige for forskellige dele af det maritime uddannelsessystem.

Commission on Higher Education er ansvarlig for at gennemføre tilsyn med de uddannelsesinstitutioner, der uddanner officerer. Afsættet er her et kvalitetsstyringssystem, der blev indført i forbindelse med implementeringen af STCW95. Herudover indgår i tilrettelæggelsen af tilsynet eksamensresultater fra de enkelte institutioner. Disse oplysninger stilles til rådighed af Professional Regulation Commission gennem dennes oversigter over eksaminationer for dæks- og maskinofficerer.

Technical Education and Skills Development Authority er ansvarlig for at gennemføre tilsyn med de uddannelsesinstitutioner, der uddanner menige. Også her er afsættet et kvalitetsstyringssystem, der blev indført i forbindelse med implementeringen af STCW95.

De mange udenlandske aftagere af filippinske søfarende har ikke formel indflydelse på de maritime uddannelsers indhold og udformning. De filippinske myndigheder er ikke desto mindre meget opmærksomme på behov og ønsker hos de store aftagere, hvad enten disse optræder som flagstater, interesseorganisationer eller enkelte rederier. De inddrages derfor på ad hoc basis i ekspertpaneler eller lignende med henblik på at rådgive de berørte offentlige myndigheder.

Uddannelse og certificering

Fra filippinsk side blev der givet udtryk for, at filippinske søfolks styrke er, at de generelt besidder stor fleksibilitet, at de er gode til at tilpasse sig kulturen i andre lande, samt at de har gode engelsk-kundskaber.

Alle godkendte maritime uddannelsesinstitutioner afholder deres egne afsluttende eksaminer og kan på den baggrund udstede eksamensbevis (f.eks. et bachelorbevis). For at opnå et sønæringsbevis skal man herefter først bestå endnu en eksamen hos Professional Regulation Commission for dæks- og maskinofficerer og hos Technical Education and Skills Development Authority for menige/vagthavende og derefter have den krævede fartstid. Der gives tilbagemeldinger til alle uddannelsesinstitutioner om de resultater, deres studerende opnår til eksaminerne, så institutionerne løbende kan forbedre deres uddannelser på baggrund heraf.

Professional Regulation Commission er ansvarlig for udstedelse af sønæringsbeviser og for STCW95 påtegninger til alle officerer, mens Technical Education and Skills Development Authority udsteder sønæringsbeviser til menige, som generelt anses for vagthavende. Der kan opnås sønæringsbevis som dæks- eller maskinofficer efter 4 års uddannelse på søfartsskole (3 års akademiske studier på skolen og 1 års kadeterfaring til søs) og efter at have bestået den relevante PRC eksamen. For at kunne opgradere sit sønæringsbevis til den næste rang, skal en officer opnå den nødvendige fartstid. I praksis går der som regel mindst 10 år, fra en officer får sit første sønæringsbevis som juniorofficer, til han eller hun kan blive enten kaptajn eller maskinchef.

Officersuddannelsernes forløb varierer. På nogle uddannelsesinstitutioner veksler uddannelserne mellem teori på land og praktik til søs = et vekseluddannelsesprincip, mens der for andre institutioners vedkommende i højere grad er tale om et sammenhængende teoriforløb på land efterfulgt af afsluttende praktik søs.

Både dæks- og maskinofficerer bliver bachelorer, hvilket der er lang tradition for. Dette giver merit på flere masteruddannelser på universiteter. Årsagen til, at der er tale om bacheloruddannelser, er et ønske herom fra fagforeningerne, mens rederierne ikke har presset på. De unge ville også vælge de maritime uddannelser, selv om det ikke var bacheloruddannelser. Der anvendes IMO Model Courses i varierende omfang, men på en del uddannelsesinstitutioner undervises der i andre fag end de konventionsbestemte, bl.a. fordi der for officerernes vedkommende er tale om bacheloruddannelser. Således undervises der på nogle uddannelsesinstitutioner f.eks. også i andre landes kultur og sociale forhold.

Man forsøger i øjeblikket at tilrette opbygningen af uddannelserne, så det første år bliver ens for såvel menige (dæk og maskinrum) som for officerer. Det skaber større fleksibilitet i uddannelsessystemet.

Spørgsmålet om indførelse af en DP-officersuddannelse har været drøftet i de senere år (menige uddannes dog allerede nu som enten single purpose eller general purpose), men der er endnu ikke truffet nogen beslutning om at indføre en sådan uddannelse. Det skyldes dog ikke, at de filippinske myndigheder er imod DP-konceptet. Tværtimod er den primære årsag, at der ikke har været nogen efterspørgsel fra udenlandske og filippinske redere. Det understregedes derfor også klart fra myndighedernes (Commission on Higher Education) side, at der vil blive udviklet og implementeret en DP-officersuddannelse, hvis der opstår efterspørgsel efter dette.

Der eksisterer masteruddannelser på Philippines Merchant Maritime Academy for erfarne officerer på ledelsesniveau i Ship Business Management eller Maritime Education.

Der opleves til en vis grad problemer med at rekruttere lærere med kompetencer til at undervise på bachelorniveau. Konkret er der bl.a. vanskeligheder med at rekruttere kvalificerede lærere med praktisk erfaring som skibsfører eller maskinmester, primært fordi nettolønnen er langt lavere som lærer end til søs.

Uddannelsernes pris svinger meget på Filippinerne, da der er tale om fri prisfastsættelse på de mange private skoler. Imidlertid er prisen på AMOSUP's skole – Maritime Academy of the Asia and the Pacific (MAAP) – USD 2.500 per år eller i alt USD 10.000 for fire år for hver studerende. De maritime uddannelser er dog blandt de dyreste uddannelser i Filippinerne på grund af behovet for værkstedsfaciliteter m.v., hvis man ser på søfartsskolernes investeringer i faciliteter og udstyr.

Øvrige forhold

Der findes uddannelser rettet mod særlige dele af skibsfarten. F.eks. findes der en uddannelse rettet mod kyst- og nærskibsfart. Der findes desuden en række specialiserings- og efteruddannelseskurser. Der udbydes f.eks. specialkurser for (kommende) besætningsmedlemmer på tank- og passagerskibe.

Der findes bro- og maskinrumssimulatorer på nogle, men langt fra alle de maritime uddannelsesinstitutioner. En del maritime uddannelsesinstitutioner køber derfor simulatorkurser på andre uddannelsesinstitutioner. De fleste simulatorer er sponsoreret og/eller medfinansieret af andre lande eller udenlandske rederier.

Dertil kommer, at der stort set er adgang til pc'ere og internettet på alle de maritime uddannelsesinstitutioner, der uddanner officerer. Det er ikke tilfældet for de institutioner, der uddanner menige, hvor kun de færreste har adgang til pc'ere.

Endelig udføres der et ret begrænset antal forsknings- og konsulentaktiviteter på bl.a. den statslige skole PMMA. De er primært privat finansierede. Philippine Merchant Marine Academy er bl.a. involveret i et pilotprojekt om computerbaseret fjernundervisning sammen med Australian Maritime Academy.

3.3.4 Arbejdsmarked og beskæftigelsessituation

Lønniveau og social status

Filippinske søfolk i international fart er beskæftiget i henholdsvis skibe med udenlandsk og filippinsk flag i forholdet 95/5, hvilket skyldes, at lønniveauet er væsentligt højere i skibe under andre landes flag. På grund af den store lønforskel opleves der til en vis grad rekrutteringsproblemer til skibe med filippinsk flag. De tre primære eksterne flagstater, der beskæftiger filippinske søfarende, er Panama, Liberia og Cypern.

Som nævnt i afsnittet om rekruttering m.v. er årsagen til, at søfartsuddannelserne er blandt de mest eftertragtede uddannelser i Filippinerne, mulighederne for at sejle på skibe under fremmede flag og dermed opnåelsen af en særdeles høj indkomst efter filippinske forhold. CHED nævnte, at andre teknisk/naturvidenskabelige uddannelser som f.eks. matematik og fysik relativt set får langt færre ansøgere, fordi der kun i yderst begrænset omfang er mulighed for at arbejde i udlandet, når man har taget disse uddannelser. Det er og har traditionelt været forbundet med en høj social status at sejle, hvilket er særligt markant for officerernes vedkommende.

Den høje sociale status hænger meget sammen med lønniveauet. F.eks. har en 2. styrmand i international fart med en ITF-minimumsløn 2.258 USD om måneden, svarende til 20.322 USD om året (opnås ved en gennemsnitlig årlig sejltid på ni måneder og tre måneders betalt ferie). Det medfører en meget stor købekraft, når man sammenligner med, at BNP per indbygger i Filippinerne var 3.971 USD i 2000. Konkret er 2. styrmandens årsindtægt 5,1 gange højere end BNP per indbygger. Hertil kommer, at filippinske søfolk ikke betaler indkomstskat som et led i regeringens tilskyndelse og anerkendelse af deres afsavn og bidrag til den filippinske økonomi.

Tilsvarende betragtning gør sig også gældende for de øvrige medlemmer af en besætning (inklusive menige) på skibe, der fører fremmede landes flag.

Det vil sige, at en søfarende, der får ITF's minimumsløn, vil kunne give sin familie et betragteligt socialt løft, også selv om der er tale om en familie, der i forvejen tilhører den filippinske middelklasse. Det betyder, at det godt kan betale sig for en familie at optage lån til at finansiere en maritim uddannelse for det barn/de børn, man satser på som familiens fremtidige forsørgere.

Arbejdsmarked og beskæftigelse på land

Der uddannes søfarende til alle skibstyper, og det anslås, at ca. 28,5% – svarende til ca. 180.000 personer – af verdens søfarende i international fart er Filippinere. Filippinerne hører derfor – sammen med Indien, Rusland, Ukraine, Polen og Kina – til i gruppen af lande, som hver bidrager med mere end 5% af verdens søfarende. Da langt de fleste filippinske søfolk i international fart sejler i skibe under andres landes flag, er Filippinerne derfor klart den største udbyder af maritim arbejdskraft i verden.

Det er en erklæret politisk målsætning, at Filippinerne fortsat skal være den største udbyder af maritim arbejdskraft i verden. Myndighederne har derfor fokus på konkurrencen fra andre lande, der leverer søfolk til det globale maritime arbejdsmarked (bl.a. Kina og Vietnam).

Det opleves som et stort problem på Filippinerne, at mange nyuddannede officerer ikke kan få den krævede fartstid som kadetter. Kun ca. 1.000 af de ca. 5.000 officerer, der årligt uddannes, kan få deres fartstid som kadetter umiddelbart efter endt uddannelse. Der er som oftest tale om nogle, der har haft rederiansættelse under uddannelsen (f.eks. igennem Commission on Higher Educations Cadetship Programme) og/eller har modtaget stipendier af et rederi.

Derfor tager mange nyuddannede officerer hyre som menige. Desuden tager mange også en pause i deres officersuddannelse og arbejder som menige for at tjene penge til den resterende del af deres uddannelse. Når overskydende officerer tager arbejde som menige, er de med til at skubbe de uddannede menige ud i arbejdsløshed.

De filippinske myndigheder gav udtryk for undren over problemet med den manglende fartstid, når rederne og deres organisationer samtidig er bekymrede over den fremtidige rekrutteringssituation, jf. f.eks. BIMCO's studier heraf.

De filippinske myndigheder har dog ikke mulighed for at regulere det antal, der årligt uddannes, fordi langt de fleste skoler er private. Det er derfor overladt til arbejdsmarkedet at finde en balance mellem udbud og efterspørgsel.

Den normale kontraktlængde/udmønstringsperiode er 6-9 måneder for officerer og 8-10 måneder for menige. Det betyder, at der normalt er ca. en besætning per skib i international fart, som udelukkende er bemannet med filippinere, der er ansat på ITF-vilkår. Der har i de senere år været en tendens til, at udmønstringsperioderne bliver kortere, og andelen af betalte ferier bliver længere.

Af beskæftigelsesmæssige hensyn har skibe under filippinsk flag typisk større besætninger end tilsvarende skibe under udenlandsk flag. Dette afhænger dog stadig af fartøjets generelle BRT. De filippinske myndigheder fastsætter besætningen på skibe under filippinsk flag som fastsat i "Philippine Merchant Marine Rules and Regulations (PMMR)". Besætningsfastsættelsen på fartøjer under filippinsk flag berøres uddybende og mere detaljeret i PMMR, kapitel XVIII – besætningsfastsættelse.

Filippinske søfolk kan kun få udbetalt en mindre del af deres løn, mens de er udmønstret, da der er et lovkrav om, at størstedelen af lønnen skal sættes ind på en konto i Filippinerne. Det kræves således af søfarende, at de sender 80% af deres grundløn til en udpeget bank i Filippinerne. Filippinerne tjener årligt ca. 7,5 mia. USD ind i fremmed valuta fra de ca. 6 mio. filippinere

(svarende til 4,5 mio. årsværk eller ca. 8% af befolkningen), der er beskæftiget i udlandet i kortere eller længere perioder. Af de 6 millioner er de 300.000 søfolk (svarende til 200.000 årsværk), og de tjener alene 1 mia. USD. Selv om søfolk kun udgør 5% af dem, der er beskæftiget oversøisk, tjener de ca. 13,5% af den udenlandske valuta, der stammer fra denne gruppe. Søfolk er således gennemsnitligt klart de bedst lønnede og er en vigtig indtægtskilde for Filippinerne.

Der er gode beskæftigelsesmuligheder for maskinmestre på land, men til en væsentligt lavere nettoløn end til søs. Officerer bliver typisk 15-17 år til søs, hvorefter de går til et job på land. Nogle forbliver til søs hele deres erhvervskarriere og går så på pension – normalt senest som ca. 55-årige (den gennemsnitlige middellevetid i Filippinerne er 69,3 år). Lønnen er dog på et så godt niveau for øjeblikket – hjulpet af den favorable peso-dollar kurs – at mange sømænd, som egentlig har sparet op til deres fremtid, har råd til at gå på pension på et tidligere tidspunkt.

3.4 Kina

Kina blev udvalgt til at deltage i benchmarkingen, da landet er en stor udbyder af søfolk til det internationale maritime arbejdsmarked (er med i gruppen af lande, der bidrager med mindst 5% af verdens søfarende i international fart). Det var desuden SFS's forhåndsindtryk, at Kina ud over at være et land med en hastig økonomisk vækst og en relativt stor handelsflåde også uddanner søfarende til international fart med en relativt høj uddannelsesmæssig standard.

I Kina gennemførtes der interview med:

- Kommunikationsministeriet (Ministry of Communications – MoC) i Peking. Her drøftedes generelle emner vedrørende den maritime sektors betydning for Kina, det maritime uddannelsessystem og arbejdsmarked med repræsentanter fra ministeriets departement og den kinesiske ”Søfartstyreelse” (China Maritime Safety Administration – MSA).
- De to universiteter i Kina, der udelukkende har uddannelser rettet mod den maritime sektor. Det ene, Dalian Maritime University (DMU), er udelukkende finansieret af den kinesiske stat. Det andet, Shanghai Maritime University (SMU), får størstedelen af sin finansiering fra det regionale styre i Shanghai og en mindre del fra staten.

3.4.1 Sammenfatning

Det maritime uddannelsessystem i Kina og arbejdsmarkedet for kinesiske søfolk er kendetegnet ved følgende:

- En meget god rekrutteringssituation, da der generelt er langt flere ansøgere, end der er uddannelsespladser. Uddannelserne er gratis, men de studerende skal betale en mindre årlig undervisningsafgift.
- Meget dygtige og velmotiverede studerende på de maritime officersuddannelser.
- MSA er ansvarlig for styringen af de maritime uddannelser i forhold til STCW95, idet Undervisningsministeriet dog er ansvarlig for at godkende den generelle del af uddannelsen af maritime officerer, der fører til tildelingen af en bachelorgrad.
- Både skibsfører- og maskinmesteruddannelserne er bacheloruddannelser. Uddannelserne er således bredere, end hvad der kræves i STCW95.

- Det er kendetegnede for såvel DMU som SMU, at man har formået at skabe maritime uddannelsesmiljøer på meget højt fagligt niveau. Det betyder bl.a., at der findes en del akademiske videreuddannelsesmuligheder i maritimt relaterede fag, og at der er plads til forsknings- og udviklingsopgaver.
- Der udbydes ikke en DP-officersuddannelse, men man vil overveje at indføre en sådan, hvis der opstår efterspørgsel.
- Kina hører til i gruppen af lande, der bidrager med mere end 5% af verdens søfarende i international fart, og landet er derfor en væsentlig udbyder af maritim arbejdskraft.
- Da lønnen på skibe i international fart under fremmede landes flag er langt højere end på kinesiske skibe, er det mest eftertragtet at sejle i international fart for udenlandske redere.
- Når kinesiske søfolk sejler i international fart med ITF's minimumslønninger, opnår de en meget høj købekraft i Kina. Selv for middelklassefamilier er det derfor forbundet med et betragteligt økonomisk og socialt løft, hvis et familiemedlem bliver beskæftiget til søs på ITF-vilkår. Dertil kommer, at de maritime officersuddannelser har et positivt image i befolkningen pga. deres akademiske status og muligheden for international beskæftigelse.
- Der vil typisk være mellem 1,5 og 2 besætninger per skib i international fart under kinesisk flag, der udelukkende er bemannet med kinesiske søfolk, hvilket samlet set (dvs. inklusive deres typiske lønniveau) gør dem konkurrencedygtige.
- Et skib under et fremmed lands flag, der udelukkende er bemannet med kinesere på ITF-vilkår, vil typisk have ca. en besætning.
- Man er meget opmærksom på behov og ønsker hos aftagerne af søfarende, der er uddannet på de to universiteter. Begge universiteter er derfor i løbende dialog med de redere, der er primære aftagere.

3.4.2 Generelle rammebetingelser

Nøgletal om Kina

Kategori	Befolkningens størrelse og middellevetid i år (tal fra 2000)	Totalt BNP – i år 2000	BNP – per indbygger i år 2000	BNP-vækst – 1990-2000 gennemsnit	Handelsflåde – antal skibe o. 100 BT/BRT	Tonnage i mio. BT	Antal kinesiske statsborgere i international fart
Fakta	1.275 mia./70,5	1.080 mia. USD	3.976 USD	9,2%	3280	16,65	34.500

Rekruttering og optagelseskrav

De kinesiske søfartsuddannelser er meget eftertragtede, og der er generelt langt flere ansøgere end antallet af pladser (på både DMU og SMU er der 10-15 kvalificerede ansøgere per plads). Som led i rekrutteringen sendes der rekrutteringsmateriale ud til gymnasier og lignende, ligesom der ofte sendes repræsentanter fra universiteterne ud for at holde oplæg om de maritime uddannelser.

Der er dog begyndende tegn på, at unge fra de store byer i kyst- og vækstområderne er blevet mere tilbageholdende med at søge ind på de maritime uddannelser. Det skyldes formentlig, at den store økonomiske vækst i Kina i de seneste 10 år har medført, at der er gode muligheder for velbetalte jobs på land. Det betyder, at en stor del af de studerende på SMU i dag kommer fra det indre og vestlige Kina. Nogle har derfor aldrig set havet, før de starter.

Adgangskravet til de maritime uddannelser er i alt 12 års grundskole og gymnasium. Der afholdes optagelsesprøver, hvor de studerende testes i bl.a. matematik, fysik og engelsk, og desuden bliver de interviewet. Næsten 100% af dem, der optages på en maritim officersuddannelse, består uddannelsen, og det var indtrykket, at de studerende er særdeles velmotiverede. Det hænger både sammen med den grundige udvælgelsesproces og med det faktum, at de unge kun har ret til én gratis uddannelse. Det vil sige, at hvis de falder fra, skal de selv betale en eventuel ny uddannelse.

Uddannelserne er gratis, idet de studerende dog skal betale en årlig undervisningsafgift på ca. 130 USD, hvortil kommer kost, logi og bøger. Kost og logi beløber sig typisk til 40 USD per måned, og der ydes ikke subsidier fra staten hertil. For at sikre et bredt rekrutteringsgrundlag har den kinesiske stat mulighed for at yde støtte til mindrebemidlede studerende. Desuden hjælper staten med at sikre de studerendes praktiktid til søs og juniorofficerstid efter afslutningen på den grundlæggende uddannelse.

3.4.3 Det maritime uddannelsessystem i Kina

Organisering og styring af de maritime uddannelser

MSA er ansvarlig for kvalitetsstyring af alle uddannelsesinstitutioner, så de lever op til kravene i STCW95 og myndighedens egne krav. Rekruttering og beskæftigelse af søfarende koordineres af MoC. Der findes desuden et udvalg med deltagelse af staten, de maritime uddannelsesinstitutioner og erhvervet, der rådgiver ministeriet om dette og andre emner. Undervisningsministeriet er ansvarligt for at godkende den generelle del af uddannelsen af skibsofficerer, som fører til en bachelorgrad.

Det er en klar mission for det kinesiske maritime undervisningssystem, at det til stadighed skal udvikles, så det kan leve op til fremtidens krav og markedets behov. Der indgår heri også et ønske om at kunne levere flere søfolk til det internationale maritime arbejdsmarked, så Kina styrker sin plads blandt de lande, der leverer mange søfolk.

Efter en reform af det maritime uddannelsessystem i 1999 findes der nu forskellige måder at organisere de maritime uddannelsesinstitutioner på. Der findes to rene maritime universiteter i henholdsvis Dalian og Shanghai, hvoraf det ene er statsligt finansieret, og det andet primært er finansieret af det regionale styre i Shanghai. Dertil kommer nogle institutioner, der er en del af større polytekniske universiteter (i f.eks. Wuhan) eller andre typer læresteder.

Uddannelse og certificering

MSA er ansvarlig for afholdelse af to årlige nationale eksaminer, som studerende på alle maritime uddannelsesinstitutioner skal igennem. I eksaminerne indgår også test af de studerendes praktiske færdigheder. MSA udsteder alle certifikater på baggrund af beståede eksaminer og dokumenteret fartstid. I praksis foregår såvel eksaminer som udstedelse af certifikater decentralt hos MSA's regionale afdelinger.

Certifikater, der giver ret til sejlads i international fart, opnås 8-9 år efter uddannelsens start for både skibsførere og maskinmestres vedkommende.

Både skibsfører- og maskinmesteruddannelsen er bacheloruddannelser. Der undervises derfor i fag, der er bredere, end hvad der kræves i STCW95. Uddannelserne veksler mellem undervisning på land og praktik til søs bl.a. på DMU og SMU's egne skoleskibe.

Samlet er det kendetegnende for såvel DMU som SMU, at man har formået at skabe maritime uddannelsesmiljøer på højt fagligt niveau. Det relativt store antal studerende giver en tilstrækkelig kritisk masse til, at der bliver kapacitet til – ud over uddannelse af de studerende – at beskæftige sig med en række udviklingsopgaver og til at kunne tiltrække, fastholde og videreudanne en meget velkvalificeret akademisk lærerstab. DMU og SMU er derfor eksempler på, hvordan en bevidst satsning på selvstændige maritime uddannelsesinstitutioner med en tilstrækkelig volumen kan resultere i internationalt anerkendte uddannelsesinstitutioner på akademisk niveau.

Det høje faglige niveau betyder, at der findes en del akademiske videreuddannelsesmuligheder i maritimt relaterede fag. Udbuddet af fag spænder fra tekniske fag over merkantile fag til fag om logistik og ledelse. Der er både master- og ph.d.-uddannelser, der som regel benyttes af personer, der tidligere har taget en bachelorgrad på universitetet. SMU har oprettet en MBA i samarbejde med et universitet i Holland.

Der udbydes ikke DP-officersuddannelser i øjeblikket, men hvis der opstår efterspørgsel efter dette, vil man overveje at indføre uddannelserne. Der uddannes dog ”general purpose”-menige.

Den samlede pris per teorisemester for en officersuddannelse som skibsfører eller maskinmester er ca. 2.200 USD, hvilket svarer til ca. 15.400 USD for en juniorofficersuddannelse (syv teorisemestre og et halvt års praktik). Den samlede pris for seniorofficersdelen er ca. 4.400 USD. Uddannelsen består af to teorisemestre – et for at kunne blive certificeret som 1. styrmand eller 1. maskinmester og et for at kunne blive certificeret som kaptajn eller maskinchef.

Det vil sige, at den samlede pris for en officersuddannelse til det højeste niveau er ca. 20.000 USD. Priserne inkluderer ikke kapitalomkostninger, dvs. omkostninger til bygninger, undervisningsmateriel m.v.

Øvrige forhold, herunder oplysninger om DMU og SMU

Der er pc'ere og internet tilgængeligt for de studerende på DMU og SMU. Dertil kommer, at både DMU og SMU har udviklet deres egne bro- og maskinrumssimulatorer, inklusive programmel. Arbejdet hermed startede for over 10 år siden, og simulatorerne vurderes at være på et meget højt teknisk niveau, hvilket illustrerer den faglige kapacitet hos den akademiske stab på begge universiteter. Ud over udviklingen af simulatorer gennemføres en del forsknings- og udviklingsaktiviteter, som alle vurderes at være på højt fagligt niveau. Aktiviteterne er primært finansieret af staten, men der forventes flere projekter og opgaver for private (også udenlandske) og statsejede rederier/virksomheder.

Der findes på både SMU og DMU et mindre antal udenlandske studerende på de enkelte fag, hvor der undervises på engelsk.

Der findes uddannelser rettet mod særlige dele af skibsfarten. F.eks. findes der to uddannelser rettet mod kyst- og nærskibsfart, der, jf. forrige afsnit, fører til hvert deres certifikat. Der findes desuden

en række specialiserings- og efteruddannelseskurser. Der udbydes f.eks. specialkurser for (kom-mende) besætningsmedlemmer på tank- og passagerskibe.

3.4.4 Arbejdsmarkedet og beskæftigelsessituationen

Lønniveau og social status

Det er mest eftertragtet for kinesere at sejle i international fart, da lønnen her er klart højere end i nærskibsfarten. Særligt eftertragtet er det at sejle i skibe under fremmede landes flag, da lønnen her er højest.

Som det er tilfældet i såvel Filippinerne som Indien, opnås der en særdeles høj købekraft for søfa-rende beskæftiget i international fart, der er aflønnet med mindst ITF's minimumsløn. En kinesisk 2. styrmand i international fart med en ITF-minimumsløn på 2.258 USD om måneden får, hvad der svarer til 20.322 USD om året (opnås ved en gennemsnitlig årlig sejltid på ni måneder og tre måne-ders betalt ferie). Det svarer til, at årslønnen er 5,1 gange større end det årlige BNP per indbygger i Kina, som var 3.976 USD i 2000. Tilsvarende betragtning gør sig også gældende for de øvrige medlemmer af en besætning (inklusive menige) på skibe, der fører fremmede flag. Lønniveauet på skibe under kinesisk flag er dog også attraktivt i forhold til tilsvarende jobs på land, men ikke i så høj grad som under udenlandsk flag.

Som det ligeledes er tilfældet i Filippinerne og Indien, betyder en maritim uddannelse og efterføl-gende beskæftigelse under udenlandsk flag til ITF-løn dermed også et betragteligt socialt løft for en familie i Kina. Eftersom mange familier yderligere kun har et barn – på grund af den kinesiske et-barns politik – er forældrene villige til at satse meget på dette barns uddannelse og fremtid, og her er en maritim uddannelse en attraktiv mulighed. Endelig hører det med til billedet, at de maritimt uddannede officerer på grund af deres akademiske uddannelse og muligheden for international be-skæftigelse har et positivt image i befolkningen. Uddannelserne har altså generelt en høj social, økonomisk og anseelsesmæssig status.

Der er dog begyndt at være en vis, men stadig begrænset tendens til, at de nyuddannede officerer ikke står til søs, når de er færdige med uddannelsen, men i stedet går direkte til beskæftigelse på land i den maritime sektor. Det er særligt udtalt for de få kvinder på de maritime uddannelser (under 10% af de studerende er kvinder), hvor stort set ingen står til søs. Dertil kommer, at den uddannel-sesmæssige bredde, som de maritimt uddannede officerer opnår gennem bacheloruddannelserne, gør dem attraktive for arbejdsgiverne. Hvis de færdiguddannede studerende ikke står til søs efter endt uddannelse, skal de dog tilbagebetale en del af uddannelsens pris til staten.

Arbejdsmarked og beskæftigelse på land

Den kinesiske handelsflåde er den 5. største i verden og var i 2002 på i alt 5,27% af verdenstonna-gen. Maritim transport er en vigtig del af det kinesiske transportsystem. Således foregår 85% af al transport af varer til og fra Kina ad søvejen, mens det er 50% af den indenlandske transport (kystfart og flodtrafik).

Der er beskæftiget ca. 34.500 kinesiske søfarende (årsværk) i international fart, hvilket svarer til ca. 5,4% af verdens søfarende i international fart. Af dem, der er beskæftiget i skibe under kinesisk flag, er en stor del om bord på skibe ejet af de tre største (statsejede) kinesiske rederier. Af beskæfti-

gelsesmæssige hensyn har skibe under kinesisk flag typisk større besætninger end tilsvarende skibe under udenlandsk flag. MSA fastsætter besætningen efter en fast tabel afhængig af skibets størrelse, type og fartsområde.

På kinesiske skibe i international fart sejler søfolkene typisk 6-10 måneder om året og er hjemme i 3-6 måneder. Søfolkene får løn under ferie. For kinesiske søfolk, der er beskæftiget i skibe under andre landes flag, er kontraktlængden – og dermed udmønstringsperioden – mellem 6 og 12 måneder. Det følger af de nævnte typiske udmønstringstider, at der typisk vil være mellem 1,5 og 2 besætninger for hvert skib i international fart, der udelukkende er bemandede med søfolk fra Kina. Et skib under et fremmed lands flag, der udelukkende er bemandede med kinesere på ITF-vilkår, vil typisk have ca. en besætning.

Officererne bliver til søs gennemsnitligt 8-10 år efter endt uddannelse, hvorefter mange bliver beskæftiget på land primært inden for den maritime sektor. Dem, der forbliver til søs herefter, varetager som regel funktioner på ledelsesmæssigt niveau, dvs. som kaptajn eller maskinchef. For de søfolk, der ønsker beskæftigelse på land, er der gode muligheder herfor for specielt maskinmestre, men også skibsførere kan forholdsvis nemt finde beskæftigelse på land. Det fremhævedes af repræsentanter fra DMU og SMU, at den brede teoretiske baggrund, der er opnået gennem bacheloruddannelserne, koblet med den praktiske erfaring til søs gør officererne attraktive for arbejdsgivere på land – særligt i den maritime sektor. Bacheloranerkendelsen betyder også, at det er relativt nemt at videreuddanne sig.

Nettolønnen på land er dog markant lavere end til søs – særligt når man sammenligner med skibe, der ikke sejler under kinesisk flag.

MSA, DMU og SMU forventer alle, at der fremover vil være flere kinesiske søfolk, der får beskæftigelse på skibe under andre flag end det kinesiske, bl.a. fordi der opleves stor interesse for kinesiske søfolk fra udenlandske redere. Som tidligere nævnt har kineserne også en målsætning om at levere søfolk til det internationale maritime arbejdsmarked.

De to maritime universiteter sender årligt spørgeskemaer ud til nogle af de rederier, der beskæftiger søfarende, som er uddannet på universitetet. Desuden prøver det at besøge alle de større rederier, der aftager deres søfarende.

Formålet er at få indsigt i ”kundernes” behov for dermed at sikre sig, at uddannelserne svarer til, hvad der efterspørges. Det kan bl.a. give sig udslag i kurser om bestemte rederiers virksomhedskultur.

3.5 Holland

Holland blev udvalgt til at deltage i undersøgelsen, da landet på forhånd formodedes at uddanne højt kvalificerede søfarende, og da Holland er en kvalitetsflagstat, som Danmark ofte sammenligner sig med. Dertil kom, at Holland uddanner dual purpose skibsofficerer (DP-officerer).

I Holland gennemførtes der interview med:

- Det hollandske Ministerium for Transport, Offentlige Arbejder og Indre Vandveje i Haag, herunder søfartsdelen af Generalinspektoratet for Transportsikkerhed (direktoratet varetager også opgaver angående land- og lufttransport).
- Shipping and Transport College i Rotterdam.

3.5.1 Sammenfatning

Det maritime uddannelsessystem i Holland og arbejdsmarkedet for hollandske søfolk er kendetegnet ved følgende:

- Rekrutteringsproblemer.
- Uddannelserne betales af staten, men de studerende skal betale en ikke ubetydelig årlig studieafgift.
- En rekrutteringsindsats, hvori rederne og deres organisationer, de maritime uddannelsesinstitutioner og Transportministeriet deltager. Det primære formål med en tilstrækkelig rekruttering er ikke et isoleret hensyn til beskæftigelsen af hollændere på hollandske skibe, men tilvejebringelse af tilstrækkelig viden og kompetencer, så den maritime klynge i Holland kan forblive konkurrencedygtig fremover.
- Et tostrengt system, hvor Transportministeriet er ansvarligt for uddannelsernes indhold i forhold til STCW95 og Undervisningsministeriet for uddannelsernes drift.
- Mange af de maritime uddannelsesinstitutioner er tidligere fusioneret med tekniske universiteter og lignende med det resultat, at de "drukne" i de større institutioner. Flere af de maritime uddannelsessteder er derfor ved at blive udskilt som selvstændige centre igen.
- Holland indførte som et af de første lande en DP-officersuddannelse i 1977. Der er tale om en bacheloruddannelse, og bl.a. derfor undervises der på et bredere niveau, end hvad der kræves i STCW95.
- De maritime uddannelser har et neutralt image i befolkningen, og det er ikke mere prestigefyldt at have en maritim uddannelse end andre mellemlange uddannelser.
- Lønniveauet for en maritim officer er stort set det samme som i Danmark, og der sejles på en 1:1 ordning i international fart, hvilket svarer til, at der skal være ca. to besætninger per skib, der udelukkende er bemandede med hollandske statsborgere.
- Der er problemer med at skaffe nok hollandske statsborgere til at afløse kaptajnerne på skibe under hollandsk flag. Der er derfor fremlagt et lovforslag, der skal tillade udenlandske statsborgere at blive kaptajner på skibe under hollandsk flag.
- Personer med en maritim officersuddannelse har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land.

3.5.2 Generelle rammebetingelser

Nøgletal om Holland

Kategori	Befolkningens størrelse og middelleveid i år (tal fra 2000)	Totalt BNP – i år 2000	BNP – per indbygger i år 2000	BNP-vækst – 1990-2000 gennemsnit	Handelsflåde – antal skibe o. 100 BT/BRT	Tonnage i mio. BT	Antal hollandske statsborgere i international fart/heraf på skibe med hollandsk flag
Fakta	15,9 mio./78,1	364,8 mia. USD	25.657 USD	2,2%	1337	5,61	8.900/8.900

Rekruttering og optagelseskrav

Holland har i de senere år oplevet problemer med rekrutteringen til de maritime uddannelser, herunder til DP-officersuddannelsen. Der findes generelt mange velbetalte jobs på land i Holland, og der er ikke overskud af kvalificeret arbejdskraft.

Der er i øjeblikket et indtag på 600-700 på officersuddannelserne, heraf langt størstedelen på DP-officersuddannelsen. Ca. 80% af dem, der påbegynder den teoretiske del af DP-officersuddannelsen, gennemfører den.

Optagelseskravet til DP-officersuddannelserne er 4, 5 eller 6 års videreuddannelse efter grundskolen. Det er dog også muligt for personer uden gymnasialt niveau at blive DP-officerer gennem alternative uddannelser.

Transportministeriet, uddannelsesinstitutionerne og rederne er alle aktive i rekrutteringen. Indsatsen er delvist koordineret. Dette giver sig udslag i såvel PR-kampagner som deltagelse i uddannelsesmesser, deltagelse i en årlig maritim dag i Rotterdam og annoncer i dagspressen fra rederierne efter aspiranter. Desuden søger man generelt at gøre studiemiljøerne så attraktive som muligt. Rekruttering af et tilstrækkeligt antal søfarende anses for en af de afgørende forudsætninger for, at Holland fortsat kan bevare såvel en handelsflåde under hollandsk flag, som for, at Rotterdam fortsat kan have Europas største havn.

Den primære årsag til statens rolle i rekrutteringen er ikke et isoleret hensyn til beskæftigelsen af hollandske søfarende på hollandske skibe. Beskæftigelsen må reguleres af markedskræfterne og arbejdsmarkedets parter. Den egentlige årsag er nærmere, at maritime officerer spiller en meget vigtig rolle i opretholdelsen af en maritim klynge i Holland. Det er deres viden og kompetencer, der sikrer, at de forskellige elementer i den maritime klynge, specielt den landbaserede, kan forblive konkurrencedygtige, idet man ikke kan konkurrere på prisen.

Oprettelse af praktikpladser til de unge, der påbegynder en maritim uddannelse, er reguleret gennem en "gentlemen's agreement" mellem staten og rederne. Rederne betaler selv alle udgifter vedrørende praktikpladserne. Generelt ansættes de studerende og indskrives på søfartsskolerne (de har de samme studiefaciliteter som alle andre studerende) af rederierne som kadetter under uddannelsen.

De studerende har mulighed for at få såvel statslig uddannelsesstøtte (er væsentlig mindre end i Danmark) som billige statslån, og de har gratis offentlig transport. De skal betale ca. 1.500 USD om året i studieafgift samt bøger, kost og logi. Flere uddannelsesinstitutioner hjælper dog de studerende med at skaffe bolig, og nogle har også en kostafdeling.

3.5.3 Det maritime uddannelsessystem i Holland

Organisering og styring af de maritime uddannelser

Undervisningsministeriet er ansvarligt for driften af de maritime uddannelser, der udbydes af offentlige institutioner, mens Transportministeriet via Generalinspektorat for Transportsikkerhed er ansvarligt for uddannelsernes maritimt faglige indhold.

For nogle år siden blev mange af de maritime uddannelsesinstitutioner lagt ind under tekniske universiteter og lignende Erfaringerne hermed har dog ikke været positive, fordi de maritime uddannelsesinstitutioner ”drukned” i de større tekniske universiteter. Man er derfor i gang med at udskille flere af institutionerne igen og i stedet lade dem arbejde sammen og/eller fusionere som centre med andre søfartsuddannelsesinstitutioner. Siden 1990 er det dog kun Shipping and Transport College i Rotterdam, der er blevet udskilt som en selvstændig enhed, men flere uddannelsesinstitutioner ventes at følge.

En del af de maritime uddannelsesinstitutioner har dog det problem, at de har svært ved at få et tilstrækkeligt stort antal studerende. Man anser det i Holland for nødvendigt med en tilstrækkelig kritisk masse af studerende og lærere for at kunne drive institutionerne rationelt, herunder at sikre et tilstrækkeligt kvalificeret lærerkorps, og få råd til investeringer i de tekniske hjælpemidler, der benyttes i undervisningen. Der pågår diskussioner om (nationalt) samarbejde mellem de maritime afdelinger på de regionale uddannelsescentre og de tekniske universiteter.

Der findes et rådgivende maritimt uddannelsesråd i Transportministeriet, hvori erhvervets parter indgår.

Uddannelse og certificering

Det er Transportministeriet/Generaldirektoratet for Transportsikkerhed, der udsteder alle sønæringsbeviser. Personer med en DP-officersuddannelse kan påregne at få certifikat som seniorofficer (STCW ledelsesniveau) ca. 3,5 år efter uddannelsens afslutning afhængig af fartøjets størrelse og fartsområde. Uddannelsen til DP-officer veksler kun delvist mellem teori og praktik, idet praktikken til søs ligger i uddannelsens sidste og fjerde år.

Holland har som et af de første lande i verden generelt indført DP-officersuddannelser. Det skete for 25 år siden i 1977, hvor man uddannede fungerende styrmænd til maskinofficerer og omvendt. Der uddannes i dag næsten udelukkende DP-officerer. I de senere år har man rekrutteret en del udenlandske single purpose officerer. Det har medført, at der i mindre omfang kan opstå behov for, at der uddannes hollandske single purpose officerer, så de kan være på de samme skibe som de udenlandske officerer. De hollandske myndigheder overvejer derfor i øjeblikket, om der skal oprettes et mindre antal uddannelsespladser som dæks- og maskinofficerer vel vidende, at det svækker de hollandske officerers konkurrenceevne.

Uddannelsen til DP-officer blev først oprettet i 1985 som en bacheloruddannelse. Det er dog også muligt at blive DP-seniorofficer med nøjagtigt de samme sønæringsbeviser uden at blive bachelor for ikke at udelukke visse grupper af unge fra at søge ind på uddannelserne. Faktisk følger ca. 60% af alle de studerende denne ordning (ikke-bachelor). Bacheloranerkendelsen indebærer dog en vigtig signalværdi, fordi den akademiske anerkendelse gør uddannelsen mere attraktiv for unge med studentereksamen, og i forlængelse heraf fordi den åbner mulighed for væsentlig merit ved videreuddannelse. Bl.a. som følge af bacheloranerkendelsen undervises der på et bredere niveau end, hvad der kræves i STCW95.

De maritime uddannelser i Holland blev i midten af 1990'erne justeret, så de kom til at hænge sammen i et fleksibelt og modulopbygget system. Dette indebærer, at der er gode muligheder for af- og påstigning undervejs i uddannelserne. Mere præcist betyder det, at de to første år er ens for såvel DP-officersuddannelsen som den hollandske version af DP 3000-officersuddannelsen (op til 3000 BT/kW – det første år er desuden det samme som på en speciel hollandsk uddannelse i kyst- og kalfart). Konkret kan en person med en hollandsk DP 3000-officersuddannelse altså nøjes med et års teoretisk undervisning og den nødvendige fartstid for at blive certificeret som DP-seniorofficer.

Rederne efterspørger generelt, at officererne skal have (projekt-)lederegenskaber, være selvstændige og have en grundig (teknisk) viden om skibe og skibsdrift. Rederne lægger derfor mindre vægt på, om officererne formelt set har en bachelorgrad, end på de personlige og uddannelsesmæssige egenskaber, de besidder. Der er heller ingen forskel på lønnen hos bachelorer og ikke-bachelorer.

Grunduddannelserne og den obligatoriske efteruddannelse på nogle skoler er taxameterfinansieret, mens øvrig efteruddannelse er brugerfinansieret. På uddannelsen til DP-skibsofficer er det statslige taxameter på ca. 4.000 USD per studerende per teorisemester, hvilket svarer til ca. 24.000 USD i statstilskud for en hel uddannelse (6 teorisemestre + 1 års søpraktik). Taxametertilskuddet er dog så lavt, at flere uddannelsesinstitutioner har meget svært ved at få økonomien til at hænge sammen. Det er derfor nødvendigt for institutionerne at skaffe sig yderligere indtægter gennem forsknings- og konsulentopgaver, der udføres på opdrag af private virksomheder i den maritime sektor.

Øvrige forhold

Der måles løbende og systematisk på de studerendes tilfredshed. Såvel pc'ere som internettet er tilgængeligt for langt de fleste studerende på uddannelsesinstitutionerne. Der udbydes endvidere fjernundervisning. Der rådes over bro- og maskinrumssimulatorer på to af de maritime uddannelsesinstitutioner.

Der findes uddannelser rettet mod særlige dele af skibsfarten. F.eks. findes der en uddannelse rettet mod kyst- og nærskibsfart. Der findes desuden en række specialiserings- og efteruddannelseskurser for søfolk, der skal arbejde om bord på det store antal sandpumpere under hollandsk flag.

3.5.4 Arbejdsmarked og beskæftigelsessituation

Lønniveau og social status

Som nævnt i afsnittet om rekruttering og optagelseskrav er der rekrutteringsproblemer til den hollandske DP-officersuddannelse, hvilket bl.a. skyldes, at der også er mange alternative og velbetalte beskæftigelsesmuligheder på land. Desuden har de maritime officersuddannelser et neutralt image i

befolkningen. Det vil sige, at det er ikke mere prestigefyldt at have en maritim officersuddannelse end andre mellemlange uddannelser.

En hollandsk kaptajn tjener ca. 4.450 USD om måneden, svarende til ca. 53.400 USD per år. Det svarer til ca. 2,1 gange så meget som BNP per indbygger i Holland, der i 2000 var 25.657 USD. Nettolønnen til søs ligger dog en del over lønniveauet for tilsvarende uddannelser på land, så en officersuddannet, der sejler, har alt i alt et meget attraktivt lønniveau.

Søfolk bliver beskattet ligesom de arbejdstagere, der arbejder på land. Dog kan lønudgifterne reduceres med ca. 30%, fordi rederne med hjemmel i en særlig bestemmelse i skattelovgivningen har ret til at fratække en vis andel af lønnen, før denne overføres til de søfarende.

Arbejdsmarked og beskæftigelse på land

De hollandske myndigheder lægger meget vægt på, at de maritime uddannelser og de maritimt uddannede er en vigtig forudsætning for at opretholde en maritim sektor i Holland. Man anser dem for en vigtig del af den maritime klynge, hvorfor det er vigtigt, at der fortsat rekrutteres hollandske søfarende, så den kritiske masse af maritime kompetencer kan opretholdes. Hollandske søfarende uddannes primært til skibe med hollandsk flag, og kun et begrænset antal søfarende er beskæftiget på skibe med udenlandsk flag.

Der er allerede nu problemer med at skaffe tilstrækkeligt med hollandske statsborgere til at afløse kaptajnerne på skibe under hollandsk flag. Problemet forventes at vokse fremover. Transportministeriet har derfor på vegne af den hollandske regering udarbejdet et forslag til ændring af Bemandingsloven, så det fremover bliver tilladt at ansætte udenlandske statsborgere som kaptajner. Forslaget kobles med, at rederne forpligter sig til fremover fortsat at tage et vist antal hollandske statsborgere som kaptajner. Forslaget er netop blevet vedtaget i parlamentet.

Det er de maritime myndigheder, der fastsætter bemanningen på skibe under hollandsk flag med afsæt i et forslag fra rederen. De primære skibstyper under hollandsk flag er: containerskibe (inklusive feederskibe), passagerskibe, gas- og kemikalietankere samt sandpumpere. Der findes kun meget få tørlastskibe og råolietankere under hollandsk flag.

På skibe med hollandsk flag har hollandske søfarende en 1 til 1 ordning. Udmønstringsperioderne er maksimalt 12 uger. De søfarende har løn under ferie, og de har et nettolønssystem.

Søfolk med udenlandsk statsborgerskab har længere udmønstringsperioder, og som regel får de ikke løn under deres ferie, da de er skibsansatte. Når de arbejder i en kontraktperiode, får nogle en højere nettomånedsløn end de hollandske søfarende. Det skyldes bl.a., at særligt officerer får en fastholdelsesbonus, så de fortsat vender tilbage til det samme skib og/eller rederi igen.

Det følger af de nævnte typiske udmønstringstider, at der typisk vil være ca. to besætninger for hvert skib, der udelukkende er bemanded med hollandske søfolk.

Samlet set er de hollandske officerer dyrere, fordi de får løn under ferie, men forskellen bliver mindre, fordi nogle rederier for at tiltrække de bedste udenlandske officerer ansætter dem på vilkår, der minder om deres hollandske kollegaers.

Der er gennemført et forsøg på Nordsøfærger under hollandsk flag, hvor de hollandsk/britiske besætninger gennemgik et intensivt træningsprogram i rationalisering af skibsdriften og effektiv vedligeholdelse. Dette resulterede i en gennemsnitlig årlig besparelse på 100.000 EURO per skib.

Den hollandske rederiforening (og i en indledende fase den hollandske stat) finansierer et uddannelsesprogram på Palumpung Maritime Academy på Filippinerne, der har til formål at opgradere filippinske søfolk, så de kan leve op til kravene i STCW95. Formålet er at sikre, at der kan rekrutteres kvalificerede filippinske søfolk herfra.

De udenlandske søfarende kommer primært fra – det største land er nævnt først – Rusland, Polen, de tre baltiske lande, Ukraine og Filippinerne. Langt de fleste af officererne er stadig hollandske statsborgere.

Personer med maritim officersuddannelser har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen er dog som regel lavere end lønnen til søs, men er dog stort set det samme som for personer med andre tilsvarende uddannelser.

3.6 UK

UK blev udvalgt til at deltage i undersøgelsen, da landet på forhånd formodedes at uddanne højt kvalificerede søfarende, og da UK er en kvalitetsflagstat, som Danmark ofte sammenligner sig med. I UK gennemførtes der interview med Maritime and Coast Guard Agency (MCA) i Southampton (er en del af Transportministeriet).

3.6.1 Sammenfatning

Det maritime uddannelsessystem i UK og arbejdsmarkedet for britiske søfolk er kendetegnet ved følgende:

- Rekrutteringsproblemer til uddannelserne som skibsfører og maskinmester.
- En fælles, koordineret og synlig rekrutteringsindsats via Merchant Navy Training Board, hvori rederne og deres organisationer, de maritime uddannelsesinstitutioner og MCA deltager.
- Et tostrengt system, hvor MCA er ansvarlig for uddannelsernes indhold med afsæt i STCW95, og Undervisningsministeriet er ansvarligt for driftsmæssige spørgsmål i forhold til uddannelserne.
- Det er muligt at erhverve bachelorgraden på fire af de uddannelsesinstitutioner, der uddanner maritime officerer. Man behøver dog ikke være bachelor for at opnå certifikat til det højeste niveau, og det er kun 8-10% af de unge, der tager en bachelorgrad.
- Der undervises på et niveau svarende til kravene i STCW95. Det overvejes dog at øge kravene til indholdet i de to officersuddannelser for at sikre, at rederne opnår en værditilvækst ved at beskæftige britiske officerer.
- Indførelsen af en bachelorgrad og mere ensartede generelle krav til højere uddannelser vil gøre det lettere at opnå akademisk merit fremover (det har hidtil været vanskeligt).
- De maritime uddannelser har generelt et image, der ligger imellem det neutrale og det negative. Tidligere havde de maritime officersuddannelser et rigtigt godt image, men det

er forværret i de senere år. Der er derfor ikke som i mange udviklingslande et socialt og økonomisk løft forbundet med at blive uddannet som maritim officer.

- For at være omfattet af den britiske tonnageskatteordning forpligter rederne sig til at have mindst en kadet for hver 15 officerer, rederierne beskæftiger.
- Britiske officerer har generelt et løn- og produktivitsniveau, der ligner det i Danmark.
- De britiske søfolk er som udgangspunkt ikke skattefri. I praksis er langt de fleste søfolk i international fart dog skattefri, da man er fritaget for indkomstskat, når man er bortrejst fra UK minimum 6 måneder om året.
- Ganske mange britiske officerer sejler på skibe under fremmed flag. Nærmere bestemt drejer det sig om op imod 50% af seniorofficererne.

3.6.2 Generelle rammebetingelser

Nøgletal om UK

Kategori	Befolkningens størrelse og middellevetid i år (tal fra 2000)	Totalt BNP – i år 2000	BNP – per indbygger i år 2000	BNP-vækst – 1990-2000 gennemsnit	Handelsflåde – antal skibe o. 100 BT i 2002 inkl. kyst- og nærskibsfart	Tonnage i mio. BT	Antal UK statsborgere i international fart/heraf på skibe med UK flag
Fakta	59,4 mio./77,7	1.414,6 mia. USD	23.519 USD	2,2%	1525	8.045 (i 2002)	20.500 (kun UK flag)

Rekruttering og optagelseskrav

Der har i de senere år været rekrutteringsproblemer i UK, hvad angår uddannelsen som såvel skibsfører som maskinmester. I løbet af 12 måneders perioden fra marts 2002 til marts 2003 er der i alt optaget 617 studerende på de to uddannelser, mens behovet skønnes at ligge mellem 1.000 og 1.400 årligt.

For at forbedre rekrutteringen lancerede regeringen for nylig via Merchant Navy Training Board (et udvalg med repræsentanter fra rederne, de maritime uddannelsesinstitutioner og MCA) en rekrutteringskampagne kaldet ”Sea Vision”. Her søgte man bl.a. at markedsføre de maritime officersuddannelser som karriereveje både til søs og til lands. Endelig har en del britiske redere desuden på forskellig vis været aktive og synlige i rekrutteringen af særligt maritime officerer.

Det formelle optagelseskrav til de maritime officersuddannelser er O-level (svarende til 10. klasse), men man søger også at rekruttere studerende med A-level (svarende til studentereksamen). De fleste studerende har dog kun O-level. Det skyldes bl.a., at de maritime officersuddannelser ikke opfattes som attraktive af unge med studentereksamen i og med, at der formelt set kun kræves 10. klasse for at blive optaget. Langt de fleste studerende er omfattet af kadetordninger med et rederi.

For studerende, der er engelske statsborgere, dækker staten hovedparten af uddannelsernes pris. Der skal dog betales en årlig undervisningsafgift, men for studerende omfattet af en kadetordning betaler rederne denne afgift. De redere, der tager kadetter, får dog tilskud fra staten. Ud over tilskud til rederier, der tager kadetter, ydes der også tilskud til rederne, når de sender deres ansatte på visse obligatoriske specialkurser.

3.6.3 Det maritime uddannelsessystem i UK

Organisering og styring af de maritime uddannelser

Ansvar for de maritime uddannelser i UK er delt mellem MCA og det britiske Undervisningsministerium. MCA tager sig af uddannelsernes indhold med afsæt i kravene i STCW95, mens Undervisningsministeriet tager sig af uddannelsernes drift. I MCA's ansvar indgår bl.a. efter forudgående undersøgelser at akkreditere de universiteter, der udbyder maritime uddannelser, på baggrund af den nationale britiske kvalitetsstandard.

Som tidligere nævnt findes der et rådgivende nationalt udvalg – Merchant Navy Training Board – hvor overordnede spørgsmål vedrørende de maritime uddannelser drøftes. Det maritime erhverv er repræsenteret i dette udvalg. De endelige beslutninger træffes dog af ministeren.

Uddannelse og certificering

Det er MCA, der udsteder certifikater. Forud for udstedelsen af certifikater skal såvel de kommende skibsførere som de kommende maskinmestre igennem to skriftlige eksaminer hos MCA. Der opnås certifikat som skibsfører eller maskinmester efter 7-8 år fra uddannelsens start, når det normale uddannelsesspor følges. Der findes også alternative uddannelsesspor, hvor søfolk (bl.a. skibsassistenter) med megen praktisk erfaring fra beskæftigelse til søs kan opnå certifikat på baggrund af deltagelsen i en række kurser og eksaminer.

Det er muligt på fire af de maritime uddannelsessteder at få en bachelorgrad, når man bliver skibsfører eller maskinmester. Det er dog ikke nogen forudsætning for at opnå certifikat til det højeste niveau, idet bachelormodulet ligger efter de to afsluttende eksaminer, som MCA afholder. Det er da også kun ca. 8-10% af skibsførerne og maskinmestrene, der tager en bachelorgrad.

Uddannelserne til skibsfører og maskinmester veksler mellem undervisning på land (inklusive værkstedsskoleophold og simulatortræning) og praktik til søs. Generelt undervises der på både skibsfører- og maskinmesteruddannelsen på et niveau svarende til kravene i STCW95. MCA har dog erkendt, at mange udenlandske officerer er mindst lige så dygtige som de britiske, når der ikke undervises på et højere og/eller bredere niveau end STCW95. Det overvejes derfor at øge kravene til indholdet af de to maritime officersuddannelser, så der bliver en reel værditilvækst for rederne ved at tage en britisk officer fremfor en udlænding. Dette er specielt vigtigt, da der som udgangspunkt ikke er noget krav om, at kaptajner på skibe under britisk flag skal være britiske statsborgere.

Det har hidtil været vanskeligt at opnå akademisk merit for en maritim officersuddannelse. Dog vil indførelsen af en bachelorgrad og mere ensartede generelle krav for højere uddannelser i UK betyde, at det fremover bliver lettere at opnå akademisk merit.

Endelig skal det nævnes, at der findes mange udenlandske studerende på de maritime officersuddannelser i UK (primært indere og pakistanere). De udenlandske studerende skal selv betale hele uddannelsens pris. Det nævntes af MCA, at der formentlig ville være færre maritime uddannelsescentre, hvis ikke der var nogen udenlandske studerende.

Der udføres maritimt rettede forskningsaktiviteter på specielt Cardiff University og på University of London. MCA (med-)finansierer et begrænset antal forskningsaktiviteter.

Øvrige forhold

De studerendes tilfredshed evalueres løbende gennem uddannelsen. For de studerende er såvel pc'ere som internettet tilgængelige på uddannelsesinstitutionerne. Det overvejes flere steder at skabe mulighed for e-learning/computer-baseret undervisning. Træning i full mission-simulatorer er obligatorisk for både skibsfører- og maskinmesteruddannelsen.

Der findes specialiserings- og efteruddannelseskurser og særlige uddannelser, der giver ret til sejlads i begrænset fart dvs. kyst- og nærskibsfart.

3.6.4 Arbejdsmarked og beskæftigelsessituation

Lønniveau og social status

Som nævnt indledningsvis i afsnittet om rekruttering og optagelseskrav opleves der betydelige rekrutteringsproblemer til både skibsfører- og maskinmesteruddannelsen. Det skyldes bl.a., at de to uddannelser har mistet den høje sociale status, de tidligere har haft. Der er desuden gode muligheder for velbetalte jobs på land. De maritime officersuddannelser har generelt et image i befolkningen, der ligger på grænsen mellem det neutrale og det negative.

Dette er tilfældet på trods af, at nettolønnen for en skibsfører- eller maskinmesteruddannet, der er beskæftiget til søs, er højere end nettolønnen for jobs på land, der kræver tilsvarende mellemlange eller lange videregående uddannelser.

Arbejdsmarked og beskæftigelse på land

Britiske maritime officerer uddannes både til skibe under britisk og fremmed flag, og en ikke ubetydelig del af de britiske seniorofficerer arbejder på udenlandsk flagede skibe. De søfarende, der er beskæftiget under britisk flag, arbejder på stort set alle skibstyper.

Det er MCA, der fastsætter besætningens størrelse på baggrund af et forslag fra rederen. Der anvendes således ikke skalabemanding. Som nævnt tidligere er der ikke krav om, at kaptajnen på skibe under britisk flag skal være britisk statsborger. Det gælder dog ikke større passagerskibe eller visse ro-ro-skibe (såkaldte "strategic ships"). Øvrige udenlandske søfarende accepteres også, men skal i varierende omfang alt efter deres rang og funktion tage kurser og bestå prøver i engelsk, engelsk søret, MCA's opgaver og organisation m.v.

For at sikre et tilstrækkeligt antal uddannelsespladser til britiske kadetter indgår det i betingelserne for gå ind i den britiske tonnageskatteordning, at hvert rederi har mindst en kadet for hver 15 officerer, rederiet beskæftiger. Det overvejes i øjeblikket at erstatte dette krav med et krav om, at en vis andel af officererne på et rederis skibe under britisk flag skal være britiske statsborgere. Formålet er at sikre beskæftigelsesmuligheder for britiske officerer, herunder juniorofficerer som til en vis grad oplever beskæftigelsesproblemer (de fleste studerende på de maritime officersuddannelser er omfattet af en kadetordning, men denne indeholder ikke en garanti for beskæftigelse efter endt uddannelse).

For søfarende med britisk statsborgerskab, som sejler på skibe, der fører britisk flag, varierer forholdet mellem henholdsvis udmønstring og ferie mellem 1:1 eller 3:2. Generelt er det sådan for britiske søfarende, at jo længere man er udmønstret, jo højere er lønnen. F.eks. varierer lønnen for en kaptajn i international fart mellem ca. 63.000 USD og ca. 55.000 USD per år, idet førstnævnte løn svarer til en 3:2 ordning og sidstnævnte til en 1:1 ordning. De søfarende har løn under ferie, og de skal betale indkomstskat på ca. 30%. I praksis betaler de fleste britiske søfolk i international fart dog ikke indkomstskat, da reglen er, at man skal have været væk fra UK mindst 6 måneder om året for at være skattefri, hvilket de fleste sørger for at være. Der er derfor reelt tale om et nettolønssystem for denne type søfolk.

Det følger af ovennævnte, at der typisk vil være ca. to besætninger for hvert skib, der udelukkende er bemannet med britiske søfolk.

Personer med en maritim officersuddannelse har gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen på land er dog som regel noget lavere end til søs, da alle her skal betale indkomstskat.

3.7 Danmark

3.7.1 Sammenfatning

Det maritime uddannelsessystem i Danmark, og det maritime arbejdsmarked for danske søfolk er kendetegnet ved følgende:

- Rekrutteringsproblemer til skibsofficersuddannelsen, men tilstrækkeligt med ansøgere til maskinmesteruddannelsen og de øvrige maritime uddannelser.
- Uddannelserne betales af staten.
- Et enstrengt system, hvor SFS er ansvarlig for både de maritime uddannelsers indhold og drift.
- Det danske uddannelsessystem er kendetegnet ved en tradition for at imødekomme erhvervets ønsker og er i øvrigt karakteriseret ved mange typer uddannelser og mange uddannelsessteder, men få studerende.
- De maritime officersuddannelser giver formelt set ikke akademisk merit.
- De maritime uddannelser har et neutralt image i befolkningen.
- Danske maritime officerer sejler generelt på en 1:1 ordning. Det vil sige, at der typisk er to officersbesætninger per skib med danske officerer.
- Danske officerer har et lønniveau, der er meget lig det i Holland og UK. Danske søfolk, der sejler på skibe i Danmarks Internationale Skibsregister, er fritaget fra at betale indkomstskat.

3.7.2 Generelle rammebetingelser

Nøgletal om Danmark

Kategori	Befolkningens størrelse og middellevetid i år (tal fra 2000)	Totalt BNP – i år 2000	BNP – per indbygger i år 2000	BNP-vækst – 1990-2000 gennemsnit	Handelsflåde – antal skibe o. 100 BT/BRT i medio 2002	Tonnage i mio. BT medio 2002	Antal danske statsborgere i international og national fart/heraf på skibe med dansk flag
Fakta	5,3 mio./76,2	162,3 mia. USD	27.627 USD	2,1%	531	6.968	Lidt over 13.600/ca.13.600

Rekruttering og optagelseskrav

Der har i de senere år været store problemer med at rekruttere et tilstrækkeligt antal unge til uddannelsen til DP-officer, der indførtes i 1997. Rekrutteringen til maskinmesteruddannelserne, uddannelserne til sætte-/fiskeskipper og skibsassistent har derimod været tilfredsstillende.

Optagelseskravet til DP-officersuddannelsen og maskinmesteruddannelsen er 10 års grundskole samt gymnasialt niveau C i matematik, fysik, kemi, dansk og engelsk. Langt de fleste af dem, der optages på DP-officersuddannelsen, har dog studentereksamen, HTX eller tilsvarende. De studerende rederiansættes under uddannelsen. Der ydes et statsligt praktikpladstilskud på 5.700 USD til redere, for hvert praktikårsværk/praktikforløb, de giver plads til.

Der er i øjeblikket et årligt optag på 125-150 på DP-officersuddannelserne, 200-260 på maskinmesteruddannelsen og 200-300 på skibsassistentuddannelsen (både faglært og ikke faglært). De hidtidige erfaringer har vist, at ca. 75% af dem, der påbegynder den sidste teoretiske del af uddannelserne som skibsfører og maskinmester, gennemfører den. Der findes endnu ikke tal for gennemførelsen af DP-officersuddannelsen.

Grunduddannelserne og obligatorisk efteruddannelse er betalt af staten, mens øvrig efteruddannelse er brugerbetalt. Der ydes statslig uddannelsesstøtte under den teoretiske del af grunduddannelsen, mens der gives løn under praktiktiden.

3.7.3 Det maritime uddannelsessystem i Danmark

Organisering og styring af de maritime uddannelser

SFS er ansvarlig for drift af og indhold i de maritime uddannelser. I 1997 decentraliseredes ansvaret for den konkrete tilrettelæggelse af uddannelsernes forløb og indhold til de enkelte uddannelsesinstitutioner. Formålet var bl.a. at give de enkelte uddannelsesinstitutioner mulighed for i højere grad selv at involvere sig i uddannelsernes indhold og forløb. Uddannelsesinstitutionerne er derfor ansvarlige for den detaljerede planlægning af uddannelsernes indhold og gennemførelse, afholdelsen af eksaminer m.v. SFS er koncentrerer sin indsats om – ud over styring af og tilsyn med de økonomiske rammer – tilrettelæggelse af den nationale politik og rammer for de maritime uddannelser, inklusive STCW95-spørgsmål. Til brug for tilsynet har SFS udviklet et nationalt kvalitetsstyringsystem.

Uddannelsesrådet for de Maritime Uddannelser med deltagelse af repræsentanter fra staten, de maritime uddannelsesinstitutioner og det maritime erhverv rådgiver Økonomi- og Erhvervsministeren om de maritime uddannelser. Erhvervets parter inddrages desuden mere uformelt på ad hoc basis.

Uddannelse og certificering

Alle certifikater udstedes af SFS, og styrelsen råder over en database med oplysninger om eksaminer og certifikater for alle danske søfarende. Der opnås certifikat som seniorofficer (enten skibsfører- eller maskinretning) efter 7,5 år og som DP-skibschef efter 8 år.

Uddannelserne er opbygget efter vekseluddannelsesprincippet, hvilket vil sige, at der veksles mellem undervisning på land (inklusive værkstedsskoleophold og simulatortræning) og praktik til søs. Der undervises generelt på et niveau, der er bredere end kravene i STCW95, og der anvendes ikke IMO Model Courses.

Det har i en del tilfælde været fremført udsagn om, at når et skibs besætning overvejende er dansk medfører det færre udgifter til skibets drift og vedligehold, end hvis besætningen overvejende består af udenlandske søfolk. SFS har dog ikke kendskab til systematiske undersøgelser eller data om denne problemstilling. De anekdotiske udsagn kan derfor, hverken be- eller afkræftes.

Der gives som udgangspunkt ikke akademisk merit for en maritim officersuddannelse. Der skal søges om merit i de enkelte tilfælde. I 2001 oprettede SFS i samarbejde med Handelshøjskolen i København, Europas Maritime Udviklingscenter m.fl. en maritim managementuddannelse (Master of Business Administration).

Prisen per teorisemester for en officersuddannelse (DP eller maskinmester) er ca. 6.600 USD, som uddannelsesinstitutionerne får i tilskud. Det vil sige, at den samlede pris for en DP-officersuddannelse er ca. 66.000 USD (ti teorisemestre inklusive værkstedsskole), mens den er ca. 52.800 USD for en maskinmesteruddannelse (otte teorisemestre inklusive værkstedsskole).

Øvrige forhold

Der måles løbende og systematisk på de studerendes tilfredshed. Såvel pc'ere som internettet er tilgængeligt for langt de fleste studerende på uddannelsesinstitutionerne. Der udbydes endvidere fjernundervisning, ligesom IT-baseret fjernundervisning forventes indført i nær fremtid. Der rådes over tre bro- og en maskinrumssimulator på de maritime uddannelsesinstitutioner og på Dansk Maritimt Institut (sidstnævnte er ikke en del af det maritime uddannelsessystem).

Der findes uddannelser rettet mod særlige dele af skibsfarten. F.eks. findes der en uddannelse rettet mod kyst- og nærskibsfart. Der findes desuden en række specialiserings- og efteruddannelseskurser.

Forskningsaktiviteter udføres i større omfang af henholdsvis Sydjysk Universitetscenter (søfartsmedicin) og Danmarks Tekniske Universitet (skibsteknik/-konstruktion m.v.), men disse er ikke en del af det maritime uddannelsessystem.

3.7.4 Arbejdsmarked og beskæftigelsessituation

Lønniveau og social status

Som nævnt indledningsvis i afsnittet om rekruttering og optagelseskrav opleves der problemer med rekrutteringen til DP-officersuddannelsen, bl.a. fordi der er gode muligheder for velbetalte jobs på land. Desuden har de maritime officersuddannelser et neutralt image i befolkningen. Det vil sige, at det ikke er mere prestigefyldt at have en maritim officersuddannelse end andre mellemlange uddannelser.

Med hensyn til lønniveauet så tjener en dansk kaptajn typisk ca. 4.450 USD om måneden, svarende til ca. 53.400 USD per år.⁵ Det svarer til ca. 1,9 gange så meget som BNP per indbygger i Danmark, der i 2000 var 27.627 USD. Danske søfolk betaler ikke skat, og der er derfor tale om en nettoløn. Nettolønnen til søs ligger en del over lønniveauet for tilsvarende uddannelser på land.

Selv om nettolønnen til søs for en DP-officer er klart højere end nettolønnen for langt de fleste jobs på land – inklusive dem, der kræver en mellemlang eller lang videregående uddannelse – er det derfor ikke alene nok til at tiltrække unge til de maritime uddannelser.

Arbejdsmarked og beskæftigelse på land

De søfarende er beskæftiget på stort set alle skibstyper. De primære skibstyper er container-, tank-, tørlast- og passagerskibe. Det er SFS, der fastsætter bemanningen på skibe under dansk flag med afsæt i et forslag fra rederen. Besætningsfastsættelsen foregår fleksibelt fra skib til skib bl.a. under hensyntagen til besætningens uddannelsesniveau, skibets størrelse, type og fartsområde.

På skibe med dansk flag har søfarende officerer med dansk statsborgerskab i praksis en 1 til 1 ordning. For menige er udgangspunktet som regel en 2:1 ordning, hvortil skal lægges 5 ugers ferie. Det vil sige, at de sejler og holder ferie i forholdet 1 til 1 (officerer) og 2:1 (menige). Udmønstringsperioderne for officerer er maksimalt 13 uger. De søfarende har løn under ferie, og de er fritaget for indkomstskat, når de sejler på skibe i Danmarks Internationale Skibsregister.

Søfolk med udenlandsk statsborgerskab har længere udmønstringsperioder, og som regel får de ikke løn under deres ferie. Når de arbejder under en kontraktperiode, får de i nogle tilfælde en højere nettomånedsløn end de danske søfarende. Det skyldes bl.a., at særligt officerer får en fastholdelsesbonus, så de fortsat vender tilbage til det samme skib og/eller rederi igen.

Det følger af de nævnte typiske udmønstringstider, at der typisk vil være ca. to besætninger for hvert skib i international fart, der udelukkende er bemandede med søfolk fra Danmark. En del skibe er dog bemandede med en blanding af danske (officerer) og udenlandske (menige), hvorfor der på sådanne skibe kan være f.eks. to officersbesætninger, men kun 1,5 skibsassistentbesætning, fordi de udenlandske menige har længere udmønstringstider og ikke har fuld løn under ferie.

Rederier, der tager kadetter, skal garantere disse 12 måneders beskæftigelse, efter de har færdiggjort deres uddannelse som juniorofficerer, der tager 4,5 år. Kravet om beskæftigelsesgaranti har fået re-

⁵ Ud over lønnen har rederne også udgifter til ud- og hjemrejser i forbindelse med udmønstringer samt til en fælles fond, der udligner skattefradrag i forbindelse med nettolønsprincippet.

derne til at være tilbageholdende med at tage kadetter. Årsagen er, at de ikke vil forpligte sig flere år ud i fremtiden til at ansætte de nyuddannede juniorofficerer.

Personer med maritime officersuddannelser har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen er dog som regel noget lavere end lønnen til søs.

Bilag 1: Notat om benchmarkingens indhold og formål

NOTAT

18. september 2002
Sag 199927190
Journal Nr. 04.50.06
Center for Søfarende
og Fiskere, Uddannelse
og Skibsregistrering (SOFUS)
/mmi

Benchmarking af søfartsuddannelserne - 2003

1. Baggrund og formål:

Det indgår som mål i SOFUS' resultatkontrakt for 2002, at der skal færdiggøres en plan samt træffes alle nødvendige aftaler for at gennemføre en benchmarking af uddannelsesområdet i 2003. Planen foreligger i nærværende notat.

Det overordnede mål for de danske søfartsuddannelser er, at de skal være blandt verdens bedste. Formålet med benchmarkingen er at undersøge, om dette med rimelighed kan siges at være tilfældet, og hvilke områder der eventuelt kan styrkes. Det er også benchmarkingens formål at lære/blive inspireret af andre landes søfartsuddannelser.

1.1 Metodemæssige problemer og forbehold

Det er et stort problem, at der ikke findes nogen tilnærmelsesvis objektiv målestok for dette. Bedømmelsen må derfor tage udgangspunkt i en række overordnede kriterier.

For at vurdere, om målet er opfyldt, er det nødvendigt at gennemføre en sammenligning med tilsvarende uddannelser i andre udvalgte lande. På baggrund af benchmarkingen skal der fastlægges nogle kriterier, der fremover kan benyttes til at "måle", om de danske søfartsuddannelser er blandt verdens bedste, samt anvendes i planlægningen af den løbende ajourføring og forbedring af uddannelserne. Der er givet et bud på fem sådanne kriterier i afsnit 2.

De indikatorer, der bliver en del af resultatet af benchmarkingen, skal desuden indgå i projektet om "Benchmarkingsystem for det blå Danmark". Hertil kommer, at nogle af resultaterne skal indgå i en kommende vækststrategi for søfartserhvervene. Derved kommer resultaterne også i bredere henseende til at indgå som indikatorer for dansk kvalitetsskibsfart.

Endelig skal det nævnes, at det er få lande, der har en central og så forholdsvis omfattende registrering på uddannelses- og sønæringsområdet som Danmark. Der vil derfor sandsynligvis være dataproblemer på nogle områder, hvilket der vil blive klarhed over i løbet af benchmarkingen. Denne faktor og andre faktorer vil der blive taget højde for ved afrapportering af benchmarkingen.

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

1.2 Kontakt til eksterne parter

Under udarbejdelse af nærværende notat er Såvel Center for vurdering af udenlandske uddannelser (CVUU) som Danmarks Evalueringsinstitut (EVA) (begge hører under Undervisningsministeriet) blevet spurgt om deres eventuelle erfaringer med gennemførelse af internationale sammenligninger af uddannelser. De to institutioners tilbagemeldinger har været, at de har ingen (CVUU) eller begrænsede (EVA) erfaringer med sådanne sammenligninger, men at de generelt finder, at SFS's plan for benchmarkingen ser fornuftig ud.

Derudover har Danmarks Rederiforening været kontaktet angående, hvilke lande man finder bør indgå i benchmarkingen (se mere herom i afsnit 4).

2. Hvad forstås ved verdens bedste søfartsuddannelser?

Det er som nævnt ikke muligt at opstille entydige mål for, hvad der forstås ved verdens bedste søfartsuddannelser. Udfordringen bliver derfor at identificere nogle relevante kriterier, som tilsammen giver et validt billede af kvaliteten af et lands søfartsuddannelser. Der skal både være tale om et øjebliksbillede og et billede af, hvordan situationen udvikler sig over tid.

Første skridt i denne proces er at fastlægge, hvordan kvaliteten af søfartsuddannelserne defineres. Følgende er et bud på nogle centrale kriterier for kvaliteten af et lands søfartsuddannelser:

1. De søfartsuddannede skal være eftertragtede, og uddannelserne skal være internationalt anerkendte på grund af søfartens globale karakter = De uddannede søfarende skal leve op til erhvervets behov og ud fra en samlet betragtning være konkurrencedygtige på pris (løn og øvrige omkostninger) og kvalitet (de praktiske og teoretiske kompetencer, de besidder), herunder de gældende internationale krav.⁶
2. De studerende skal være tilfredse med uddannelserne = Der skal kunne rekrutteres og fastholdes et tilstrækkeligt antal studerende gennem et godt studiemiljø og overensstemmelse mellem uddannelserne og de krav, de studerende stilles over for under praktik og som færdiguddannede.
3. Uddannelserne skal være udviklingsorienterede og indføre nye undervisningsmetoder og ny teknologi = Uddannelserne skal til stadighed forbedre sig bl.a. baseret på de opnåede erfaringer, evalueringer, teknisk udvikling i erhvervet og nye forskningsresultater.
4. Uddannelserne skal være effektive og ensartede = Uddannelserne skal være effektive også i økonomisk forstand. Desuden

⁶ Det skal bemærkes, at Søfartsstyrelsen ikke har nogen direkte indflydelse på de søfarendes pris i form af løn og øvrige omkostninger. Derimod har styrelsen indflydelse på de søfarendes kvalitet gennem søfartsuddannelserne og dermed måske en indirekte indflydelse på de søfarendes pris.

skal de uddanne elever til samme dimittendstandard på de forskellige uddannelsestyper i det pågældende land, dog uden at uddannelsernes form og indhold nødvendigvis er ens undervejs.

5. Der skal være mulighed for efteruddannelse og specialisering = Vilkårene til søs og dermed også for de søfarende ændres løbende, hvorfor efteruddannelse er essentiel. Dertil kommer, at der er behov for specialuddannelser i f.eks. særlige skibstyper (tankskibe mv.), ISM, ”Crew Ressource Management” og § 16-kurser.

3. Indikatorer i benchmarkingen

3.1 Udvalgelsen af indikatorer

Eftersom de fem kriterier, der er nævnt oven for, er af overordnet karakter er det nødvendigt at opstille nogle indikatorer til konkrete målinger. Dette er gjort i det følgende. For at sikre sammenhængen mellem indikatorerne og de overordnede kriterier er der i parentes ved hver indikator angivet, hvilke(-n) af de fem kriterier den er relevant for.

De udvalgte indikatorer skal opfylde følgende formål:

- de skal samlet set og sammenfattet i relevante så vidt muligt også enkeltvis være indikatorer på kvaliteten af det enkelte lands søfartsuddannelser, dvs. de kriterier, der er angivet i afsnit 2.
- de skal være af en sådan karakter, at man fra dansk side med rimelighed kan vurdere, hvorvidt de danske søfartsuddannelser er blandt verdens bedste.

For overskuelighedens skyld er indikatorerne inddelt i tre kategorier: 1) indikatorer om de generelle rammebetingelser, 2) specifikt uddannelsesrelaterede indikatorer samt 3) indikatorer vedrørende arbejdsmarkedet/ beskæftigessituationen.

Nogle indikatorer er primært rettede mod de overordnede myndigheder (fortrinsvis indikatorerne under punkt 3.2 og 3.4 nedenfor), mens andre primært er rettede mod enkelte uddannelsesinstitutioner (fortrinsvis indikatorerne under punkt 3.3 nedenfor).

3.2 Generelle rammebetingelser

- Rekrutteringsstrategi og –tiltag + eventuelle rekrutteringsproblemer på en eller flere af de forskellige typer uddannelser. Er relevant, fordi den giver indblik i, hvordan rekrutteringsindsatsen foregår, herunder det offentlige og rederierhvervets rolle, og i, om der er problemer med rekrutteringen. (2)

- Organisering og finansiering af forskningsaktiviteter + opdeling af aktiviteterne i hhv. teknisk relaterede emner, arbejdsmiljø og human element, samt erhvervsøkonomiske og juridiske emner. Giver et billede af, inden for hvilke felter der forskes i det enkelte land, samt hvordan forskningen er organiseret og finansieret og eventuelt knyttet til de institutioner, hvor der uddannes søfarende. (1 + 3)

- Fordelingen af den offentlige administration – herunder uddannelser - på søfartsområdet. Overvejende opdelt eller sektormodel. Giver indblik i, hvordan den offentlige maritime administration er organiseret, og de fordele hhv. ulemper, der opleves ved den pågældende organisering. (1 + 4)
- Ansvarsfordelingen m.h.t. kvalitetsstyring af uddannelserne i henhold til STCW-95-konventionen. Beskriver den nationale ansvarsfordeling på dette felt. (1 + 4)
- Finansieringen af grund – og (obligatorisk) efteruddannelse. Giver indblik i fordelingen mellem statslig finansiering og brugerfinansiering. (4 + 5)
- Erhvervets indflydelse på uddannelsernes indhold og struktur. Beskriver i hvilket omfang erhvervets behov og ønsker indgår i fastsættelsen af uddannelsernes indhold og struktur. (1 + 2 + 3 + 5)
- Større (struktur-)ændringer af uddannelse. Beskriver eventuelle ændringer m.h.p. at forbedre beskæftigelsessituationen, rekrutteringen og/eller uddannelsernes indhold. (1 + 2 + 3 + 4 + 5)
- Dokumentation eller (anekdotiske) erfaringer, der viser, at søfarende fra visse nationer medfører besparelser på f.eks. forsikringer. Viser, om der er omkostningsfordele for rederierne – bortset fra løn og udmønstringstider – ved at beskæftige kvalitetssøfarende = konkurrenceparameter. (1 + 4)

3.3 Uddannelsesrelaterede indikatorer

- Samlet pris og pris pr. semester i US\$ pr. dual purpose officer, pr. styrmand, pr. maskinmester, pr. skibsassistent, pr. skibsmaskinist og pr. sætteskipper. Er relevant til sammenligning af omkostningsniveauet i de forskellige lande. Indikatoren kan dog være forbundet med problemer i og med, at prisniveauet er forskelligt, at priserne muligvis ikke er opgjort i et eller flere lande (har vi dem overhovedet for vores egne uddannelser) og/eller at snitfladerne mellem uddannelserne er forskellige. Problemet kan eventuelt delvist løses ved at dividere den samlede pris hhv. semesterprisen med BNP pr. år pr. indbygger i US\$, hvorved der fås en relativ størrelse for prisen som nemmere kan sammenlignes. Denne løsning forudsætter dog stadig, at der er data. (4)
- Varighed i f.t. hvad de studerende opnår af certifikater/kvalifikationer fordelt på de forskellige uddannelsestyper, herunder om der tilbydes dual-purpose uddannelser. Er relevant til sammenligning af uddannelsernes længde i f.t. de opnåede kvalifikationer. (1 + 2 + 4 + 5)
- Forudsætninger for optagelse på de forskellige uddannelsestyper og eventuel akademisk overbygning til de maritime uddannelser. Er relevant til sammenligning af optagelseskraav og beskriver, om og i givet fald hvordan en akademisk overbygning er organiseret. (2 + 4 + 5)

- Forløb – teori og praktik på de forskellige uddannelsestyper. Er relevant til sammenligning af samspillet mellem teori og praktik. (1 + 2)
- Uddannelser specielt rettet mod eller tilpasset særlige grene af skibsfarten. Beskriver om der f.eks. er særlige uddannelser til den mindre skibsfart og fiske-skibe. (1 + 5)
- Efteruddannelse og specialisering. Beskriver mulighederne for efteruddannelse, herunder generhvervelse af certifikater, og specialuddannelse. (1 + 3 + 5)
- Meritgodkendelse hos andre uddannelser. Beskriver om og i givet fald, hvordan der gives merit hos andre uddannelser. (1)
- Anvendelse af full-mission simulatorer, ”laboratorier” og/eller øvelsesskib. Beskriver, i hvilket omfang der anvendes simulatorer, ”laboratorier” og/eller øvelsesskib som en obligatorisk del af uddannelserne. (2 + 3)
- Studerendes adgang til moderne informationsteknologi som f.eks. PC’ere og fjernundervisning eventuelt som e-learning til skibsansatte. Viser i hvor høj grad ny teknologi – ud over simulatorer – indgår i undervisningen. (2 + 3)
- Rederiansættelse af den studerende under uddannelsen, herunder styret praktik om bord og aspirantordning. Beskriver, om dette er tilfældet eller ej, og ved rederiansættelse, hvilken model der er valgt. (1 + 2)
- Løn og/eller offentligt tilskud til de studerende under uddannelsen. Giver indblik i, hvordan den studerende honoreres under uddannelsen. (2 + 4)
- Uddannelse i fag og emner, der ikke er omfattet af STCW-konventionen. Giver indblik i uddannelsernes bredde og indhold. (1 + 2 + 3 + 5)
- IMO Model Courses. Viser, i hvilket omfang der gøres brug af IMO’s Model Courses. (1 + 4)
- Udbydelse af uddannelserne internationalt. Viser, om uddannelserne udbydes internationalt på f.eks. engelsk. (1)
- Kønsfordeling. Viser, om der fortrinsvis er tale om et mandsdomineret erhverv eller om kvinder også vælger erhvervet. (2)
- Måles der på de studerendes tilfredshed, og hvad viser resultaterne? (1 + 2 + 3)

3.4 Indikatorer vedrørende arbejdsmarkedet/beskæftigelsessituationen

- Fortrinsvis arbejdskraftproducerende hhv. modtagende nation og beskæftigelsesmønster. Beskriver, hvem og hvad der produceres søfarende til: tonnage under eget flag, ejet tonnage under andet flag, tonnage ejet af andre lande og under andre landes flag. Her kan muligvis være dataproblemer. (1)

- Skibs- og fartstyper. Beskriver, hvilke skibstyper der typisk uddannes søfarende til, samt hvilke fartstyper (international fart, regional fart, cabotagefart) der er fremherskende. Her kan muligvis være dataproblemer. (1 + 5)

- Typiske udmønstringsperioder hhv. i langfart og i nærområdet/antal besætninger pr. skib i de to fartstyper. En meget relevant indikator, der viser noget om overenskomstforhold og noget om en vigtig konkurrenceparameter = omkostninger til besætninger. (1)

- Besætningsfastsættelse og størrelse af besætninger på typiske skibstyper = Er en vigtig konkurrenceparameter m.h.t. omkostninger og giver indblik i den typiske skibsorganisation. Opdeles i hhv. større containerskibe, tankskibe og bulk-carriers, mellemstore og mindre ditto.

- Beskæftigelse på land i hhv. privat (rederier, klassifikationsselskaber, skibskonsulenter, værfter, skoler, havne og udstyrsproducenter) og offentligt regi (skoler, lodser, havne, myndigheder). Giver en overordnet indsigt i de typiske beskæftigelsesmuligheder på land. (1 + 5)

-Beskæftigelsesindeks og mønstringsstatistik (baseret på antal sønæringsbeviser). Er relevant til sammenligning af eventuelle problemer med overskud eller underskud af søfarende i forskellige kategorier, samt brugen af udenlandske søfarende. (1)

4. Lande, der skal indgå i benchmarkingen:

Ved udvælgelsen af lande, der skal indgå i benchmarkingen, indgår fire primære hensyn. For det første bør der, af hensyn til undersøgelsens omfang og gennemførelse, maksimalt indgå seks-syv lande i undersøgelsen. For det andet bør der indgå lande, som både formodes at uddanne højt kvalificerede søfarende, og som er konkurrenter på kvalitetsskibsfart til Danmark. For det tredje bør der indgå lande, som primært er arbejdskraftsproducerende, dvs. lande som i betydeligt omfang leverer søfarende til andre flagstater. Endelig for det fjerde bør der være tale om søfartsnationer af en vis størrelse.

Blandt de lande, der umiddelbart kunne tænkes inddraget, er (alle landene er på IMO's STCW hvidliste):

- MAIG-lande (Holland, Norge, Sverige og UK).
- Sandsynlige kommende MAIG-lande (Australien, Canada, Japan, Korea, New Zealand, Singapore og USA).
- Indien, Kina, Kroatien, Philippinerne og Polen (lande, der uddanner søfarende af en vis kvalitet til egen handelsflåde og/eller forsyner andre landes handelsflåder med søfarende).

Ud fra en samlet vurdering vurderes de fire ovenfor nævnte hensyn bedst at blive tilgodeset ved at inddrage følgende lande:

- Primært arbejdskraftudbydende lande: Indien, Kina og Philippinerne.

- Primært konkurrentlande (både konkurrenter generelt på søfartsområdet og specifikt på kvaliteten af søfarende): Holland (har dual purpose-konceptet), Singapore (er ved at udvikle dual-purpose-uddannelser) og UK.

Bilag 2: Skematisk sammenfatning af undersøgelsens hovedresultater

Ved udregning af priser er der først omregnet til danske kroner og derefter taget udgangspunkt i en vekselkurs på 7 DKR for 1 US\$.

Land/Indikator	Danmark	Filippinerne	Holland	Indien	Kina	Singapore	UK
<i>1. Generelle rammebetingelser</i>							
Rekruttering	Utilstrækkelig rekruttering til DP-officersuddannelsen. Stort set tilstrækkelig rekruttering til øvrige uddannelser.	Der er langt flere ansøgere end der er pladser på alle typer af maritime uddannelser.	Utilstrækkelig rekruttering til DP-officersuddannelsen.	Der er langt flere ansøgere end der er pladser på alle de maritime uddannelser.	Der er langt flere ansøgere end der er pladser på alle de maritime uddannelser.	Der opleves begyndende rekrutteringsproblemer.	Utilstrækkelig rekruttering til maskinmester- og skibsføreruddannelserne.
Forudsætninger for optagelse	10 års grundskole samt minimum 1 års skolegang til opnåelse af gymnasialt niveau C i visse fag).	Mindst 6+4 års grundskole. Dertil kommer optagelsesprøver til de enkelte skoler.	Mindst 10 års grundskole + 2 år til gymnasialt niveau. For studerende uden gymnasialt niveau er DP-uddannelsen længere.	10 års grundskole + 2 års teknisk gymnasium. Dertil kommer optagelsesprøver til de enkelte skoler.	6+3 års grundskole + 3 års gymnasium.	10 års grundskole med særlige krav til O-level i en række fag.	O-level (svarer til 10. klasse)
Finansiering af uddannelserne	Grunduddannelse og obligatorisk efteruddannelse er betalt af staten.	Uddannelsen på den statslige institution er offentligt finansieret. Resten er privat finansieret.	Grundudd. og obligatorisk efterudd. er betalt af staten. De studerende på grundudd. betaler dog en årlig studieafgift på ca. 10.000 kr.	Uddannelsen på de tre statslige institutioner er 50/50 offentligt/brugerfinansierede. De private skoler er alle brugerfinansierede.	Uddannelserne er offentligt finansieret. De studerende betaler dog en mindre årlig afgift på ca. 800 kr.	Grunduddannelse er finansieret offentligt/brugerbetalt i forholdet 75/25. Efteruddannelse er brugerbetalt.	Staten dækker hovedparten af uddannelsernes pris. De studerende betaler en årlig undervisningsafgift (for studerende med en kadetaftale betaler rederne).
<i>2. Det maritime uddannelsessystem</i>							
Organisering og styring af de maritime uddannelser	Ansvar for konkret tilrettelæggelse af uddannelserne blev decentraliseret i 1997. Søfartsstyrelsens styring består nu primært af styring af de politiske rammer, Q-styring og styring af de økonomiske rammer.	I alt fem myndigheder er ansvarlige for de maritime uddannelser. Maritime Training Council er koordinerende organ. Myndighederne udfører tilsyn og godkender uddannelsesinstitutionerne inden for rammerne af STCW95.		DG Shippings styring består primært af Q-styring i h.t. STCW95 og styring af de overordnede økonomiske rammer.	Ansvar for konkret tilrettelæggelse af uddannelserne blev decentraliseret i 1997. Maritime Safety Administrations styring består nu primært af Q-styring og styring af de overordnede økonomiske rammer.	Et tostrengt system, hvor MPA er ansvarlig for styringen af de maritime uddannelser i forhold til STCW95, og Undervisningsministeriet er ansvarlig for driften af de maritime uddannelser.	Et tostrengt system, hvor MCA er ansvarlig for uddannelsernes indhold med afsæt i STCW95, og Undervisningsministeriet er ansvarligt for driftsmæssige spørgsmål i f.m. uddannelserne.
Erhvervets indflydelse	Erhvervet har formel indflydelse gennem Uddannelsesrådet for de maritime uddannelser. Erhvervet inddrages desu-	Erhvervet har ikke formel indflydelse, men staten opfordrer erhvervet til at deltage i design og udvikling af de maritime uddannelser. Dette	Erhvervet har formel indflydelse på uddannelserne og inddrages desuden uformelt på ad hoc-basis.	Erhvervet har ikke formel indflydelse, men inddrages på ad hoc-basis.	Erhvervet inddrages på ad hoc-basis, når uddannelserne påtænkes justeret.	Staten opfordrer erhvervet til at deltage i design og udvikling af de maritime uddannelser. Dette foregår på ad hoc-basis f.eks. ved samarbejder	Erhvervet har formel indflydelse gennem Marchant Navy Training Board, der er et rådgivende udvalg for Transportministeren.

Land/Indikator	Danmark	Filippinerne	Holland	Indien	Kina	Singapore	UK
	den mere uformelt på ad hoc-basis.	foregår på ad hoc-basis.				mellem rederier og skoler.	
<i>Uddannelse og certificering</i>							
Varighed i f.t. kvalifikationer/certifikater	Der opnås certifikat som DP-seniorofficer på 7,5 år (8 år for skibschef) og som maskinmester efter 7/8 år. Certifikater udstedes af Søfartsstyrelsen.	Der kan opnås maskinmester- eller skibsfører-certifikat efter 7 år. Alle eksaminer afholdes hos Public Regulation Commission. Certifikater udstedes af de tre myndigheder, der er ansvarlige for hver deres uddannelse.	Der opnås certifikat som DP-seniorofficer efter ca. 7,5 år. Certifikat udstedes af Generaldirektoratet for Transportsikkerhed.	Der opnås certifikat som skibsfører eller maskinmester efter 7,5 år. Certifikater udstedes af DG Shipping.	Der opnås certifikat som skibsfører eller maskinmester [og bachelorgrad] efter 8,5 år [?]. Certifikater udstedes af søfartsmyndigheden.	Der opnås certifikat som seniorofficer (skibsfører eller maskinmester) efter 7 år og som DP-ditto efter 7 år. Certifikater udstedes af MPA.	Der opnås certifikat som skibsfører eller maskinmester 7-8 år fra uddannelsens start. Certifikater udstedes af MCA.
Veksler uddannelserne mellem teori og praktik?	Ja	Ja i varierende grad afhængigt af den enkelte uddannelsesinstitution.	Ja, men kun delvist.	Ja.	Ja.	Ja/nej.	Ja.
Godkendelse af merit til andre uddannelser.	Som hovedregel ingen meritgodkendelse. Der skal søges om individuel godkendelse i de enkelte tilfælde.	Bacheloruddannelser som skibsfører og maskinmester giver akademisk på masteruddannelser, men det er nødvendigt med supplerende fag på flere masteruddannelser.	Bacheloruddannelser og anerkendelse indførtes i 1985. Er ikke en betingelse for at få seniorofficers-certifikat.	Maskinmestre fra nogle uddannelsesinstitutioner bliver bachelorer, men skibsførere bliver det ikke.	Både skibsfører- og maskinmesteruddannelserne er bacheloruddannelser.	Som hovedregel ingen meritgodkendelse. Der skal søges om individuel godkendelse i de enkelte tilfælde.	Som hovedregel ingen meritgodkendelse. Det vil dog fremover blive lettere at få merit.
Uddannes der udover STCW-konventionens krav?	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	I begrænset omfang.
Anvendes der IMO Model Courses?	Nej.	I varierende omfang.	Nej.	Ja/nej.	[Nej.]	Nej.	Nej.
Undervisningsprog - Internationale uddannelser	Der undervises kun på dansk.	Der undervises i begrænset omfang på engelsk.	Der undervises kun på nationalsprog.	Der undervises kun på nationalsprog.	Der undervises på engelsk i visse fag.	Der undervises kun på nationalsproget engelsk.	Der undervises kun på engelsk.
Pris pr. uddannelse	Ca. 13.400 US\$ pr. teoristemester for officersuddannelserne. I alt ca. 66.000 US\$ for en DP-officersuddannelse og ca. 52.800 US\$ for en maskinmesteruddannelse.	Samlede priser er ikke oplyst.	Ca. 4.000 US\$ pr. teoristemester på officersuddannelserne. Det samlede statstilskud er på ca. 24.000 US\$ for en fireårig DP-officersuddannelse. Inkluderer ikke kapitalomkostninger.	Ca. 3000 US\$ pr. teoristemester for officersuddannelserne (1500 fra staten + 1500 i brugerbetaling). I alt ca. 27.000 US\$ for en officersuddannelse. Det vides ikke om dette inkluderer kapitalomkostninger.	Ca. 2200 US\$ pr. teoristemester for uddannelserne til skibsfører og maskinmester på juni-officersniveau, svarende til i alt 15.400 US\$.	Ca. 3.500 US\$ pr. teoristemester for uddannelserne til DP-officer og skibsfører. I alt ca. 18.000 US\$ for en skibsføreruddannelse, og ca. 21.000 US\$ for en maskinmesteruddannelse. Inkluderer ikke kapitalomkostninger.	Ikke oplyst.
<i>Øvrige forhold</i>							
Anvendelse af si-	Der anvendes	Der anvendes	Der anvendes	Der anvendes	Der anvendes	Der anvendes	Der anvendes

Land/Indikator	Danmark	Filippinerne	Holland	Indien	Kina	Singapore	UK
mulatorer mv.	brosimulatorer og maskinrumssimulatorer.	brosimulatorer af varierende kapacitet på nogle uddannelsesinstitutioner. Der anvendes maskinrumssimulator på en enkelt uddannelsesinstitution (National Maritime Polytechnic).	brosimulatorer og maskinrumssimulatorer.	såvel brosimulatorer som maskinrumssimulatorer på nogle, men langt fra alle de maritime uddannelsesinstitutioner.	såvel brosimulator som maskinrumssimulator på DMU og SMU. Der anvendes i varierende omfang simulatorer på de øvrige uddannelsesinstitutioner.	såvel brosimulator som maskinrumssimulatorer.	såvel brosimulator som maskinrumssimulatorer.
Studerendes adgang til IT, fjernundervisning og e-learning	De studerende har adgang til PC'ere på uddannelsesinstitutionerne. Der udbydes fjernundervisning og e-learning påregnes indført i løbet af 2003.	Studerende har i varieret omfang adgang IT. Der er pt. et forsøg i gang med fjernundervisning/e-learning på en uddannelsesinstitution.	De studerende har adgang til PC'ere på uddannelsesinstitutionerne. Der udbydes fjernundervisning.	Studerende har i varieret omfang adgang IT.	Studerende har i varieret omfang adgang IT.	De studerende har adgang til PC'ere.	De studerende har adgang til PC'ere. Det overvejes at indføre computerbaseret undervisning/e-learning.
Findes der uddannelser rettet mod særlige dele af skibsfarten?	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.
Udbydes der uddannelse i f.m. efteruddannelse og specialisering?	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.	Ja.
Kønsfordeling blandt de studerende.	Over 90% af de studerende er mænd.	Over 90% af de studerende er mænd.	Over 90% af de studerende er mænd.	Over 90% af de studerende er mænd.	Over 90% af de studerende er mænd.	Over 90% af de studerende er mænd.	Over 90% af de studerende er mænd.
Måles der på de studerendes tilfredshed?	Ja. Der måles løbende og systematisk på de studerendes tilfredshed.	Der måles i varierende omfang på de studerendes tilfredshed.	Ja. Der måles løbende og systematisk på de studerendes tilfredshed.	Ja/nej. Der måles i varierende omfang på de studerendes tilfredshed.	Ja/nej. Der måles i varierende omfang på de studerendes tilfredshed.	Ja. Der måles løbende og systematisk på de studerendes tilfredshed.	Ja. Der måles løbende og systematisk på de studerendes tilfredshed.
<i>3. Arbejdsmarked og beskæftigelsessituation</i>							
Andel af søfarende, der er beskæftiget på hhv. skibe under eget eller andre staters flag.	Søfarende uddannes primært til skibe med dansk flag. Kun et begrænset antal søfarende er beskæftiget på skibe med udenlandsk flag.	Søfarende uddannes primært til skibe med andre landes flag. Filippinerne er verdens største leverandør af søfarende og det anslås, at ca. 28,5% af verdens søfarende er filippinere (dog kun ca. 21% af officererne).	Søfarende uddannes primært til skibe med hollandsk flag. Kun et begrænset antal søfarende er beskæftiget på skibe med udenlandsk flag.	Søfarende uddannes både søfarende skibe med andre landes flag og skibe under indisk flag. Det anslås, at ca. 5% af verdens søfarende er indere.	Søfarende uddannes primært til skibe med kinesisk flag. Det anslås, at ca. 5,4% af verdens søfarende er kinesere.	Søfarende uddannes primært til skibe med Singapore flag. Kun et begrænset antal søfarende er beskæftiget på skibe med udenlandsk flag.	Søfarende uddannes både til skibe med UK og udenlandsk flag. Det er dog primært seniorofficerer, der arbejder på skibe med udenlandsk flag.
Søfarendes beskæftigelse på skibs- og fartstyper.	Der uddannes søfarende til alle fartstyper. De primære	Der uddannes primært søfarende til en lang række skibstyper.	Der uddannes søfarende til alle farts- og skibstyper.	Der uddannes søfarende til alle farts- og skibstyper.	Der uddannes søfarende til alle farts- og skibstyper.	Der uddannes søfarende til alle farts- og skibstyper.	Der uddannes søfarende til alle farts- og skibstyper.

Land/Indikator	Danmark	Filippinerne	Holland	Indien	Kina	Singapore	UK
	skibstyper er container-, tank- og passagerskibe.	per i international fart.					
Typiske udmønstningsperioder.	Op til 13 uger i international fart. Danske søfarende på skibe under dansk flag sejler generelt på enten 1:1 eller 3:2 ordninger, og er fastansatte (inklusive løn under ferie).	6 – 10 måneder i international fart. Filippinske søfarende, der sejler under udenlandsk flag er typisk skibsansatte og får ikke løn, når de ikke er mønstret, udover de syv dage pr. måneds sejlads, der fremgår af ITF's generelle aftale.	Op til 12 uger i international fart. Hollandske søfarende på skibe under hollandsk flag sejler generelt på enten 1:1 eller 3:2 ordninger, og er fastansatte (inklusive løn under ferie).	4 – 9 måneder. Indiske søfarende, der sejler under udenlandsk flag, er typisk skibsansatte og får ikke løn, når de ikke er mønstret, udover de syv dage pr. måneds sejlads, der fremgår af ITF's generelle aftale.	6-10 måneder. Kinesiske søfarende, der sejler under udenlandsk flag, er typisk skibsansatte og får ikke løn, når de ikke er mønstret, udover de syv dage pr. en måneds sejlads, der fremgår af ITF's generelle aftale.	Op til 6 måneder i international fart. Singaporeanske søfarende på skibe under Singapore flag er generelt fastansatte (inklusive løn under ferie).	Op til 6 måneder i international fart. UK søfarende på skibe under UK flag sejler generelt på enten 1:1 eller 3:2 ordninger, og er fastansatte (inklusive løn under ferie).
Hvem er ansvarlig for besætningsfastsættelse?	Søfartsstyrelsen.	De flagstater der beskæftiger filippinske søfarende.	Generaldirektoratet for Transportsikkerhed.	De flagstater, der beskæftiger indiske søfarende.	MSA.	MPA.	MCA
Beskæftigelse på land	Personer med maritime officersuddannelser har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen er dog som regel noget lavere end lønnen til søs.	Der er gode beskæftigelsesmuligheder for de filippinske officerer, der søger beskæftigelse på land. Nettolønnen er dog meget lavere end lønnen til søs.	Personer med maritim officersuddannelser har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen er dog som regel lavere end lønnen til søs.	Der er gode beskæftigelsesmuligheder for de officerer, der søger beskæftigelse på land. Nettolønnen er dog meget lavere end lønnen til søs.	Personer med maritim officersuddannelser har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen er dog som regel noget lavere end lønnen til søs.	Personer med maritim officersuddannelser har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen er dog som regel noget lavere end lønnen til søs.	Personer med maritime officersuddannelser har særdeles gode beskæftigelsesmuligheder på land. Nettolønnen er dog som regel noget lavere end lønnen til søs.
Mønstringsstatistik	Der er i alt beskæftiget ca. 13.600 søfolk på skibe med dansk flag (2001). Af disse er ca. 9.500 sva- rende til ca. 70 % danske statsborgere.	Der er beskæftiget i alt ca. 300.000 filippinske søfarende svarende til 200.000 års- værk. Heraf er langt største- parten (over 90%) beskæfti- get i internati- onal fart.	Der er i alt beskæftiget ca. 8.900 hollandske statsborgere på skibe med hollandsk flag, hvilket svarer til en andel på 52%.	Der er beskæfti- get i alt ca. 31.500 indiske søfolk i interna- tional fart, heraf ca. 95% under andre flag end det indiske.	Der er beskæfti- get i alt ca. 34.500 kinesiske søfarende sva- rende til ca. 62.100 i inter- national fart.	Der er i alt beskæftiget ca. 14.000 officerer på skibe med Singapore flag. Af disse er ca. 700 svarende til ca. 5% statsbor- gere i Singa- pore.	Der er beskæfti- get 20.500 UK statsborgere på skibe under UK flag.