

VINNUHÁSKÚLIN

Som led i vores Færøerne tema har SIMAC NEWS besøgt den maritime uddannelsesinstitution i Thorshavn - "Vinnuháskúlin". Vi fik en snak med direktør Hans Johannes á Brúgv om rammerne for uddannelserne til skibsofficer på Færøerne.

Han indleder med at nævne, at skolen til dette semester har optaget 104 elever, således at det samlede antal nu er over 300 og stigende. Man har traditionelt uddannet til fiskeri, men der er en udvikling i branchen, som stiller større krav til uddannelse, arbejdsforhold, udmønstingsperioder og besætningens sammensætning. Han nævner som et eksempel, at der i øjeblikket går tre kvinder på skolen. Eleverne vil virkelig gerne ud at sejle, og på skolen prøver at gøre alt for at støtte dem og bibeholde deres motivation.

Uddannelsen er i øjeblikket til revision på det politiske plan. Området er lagt ud på to centre, hvor man i hovedstaden Thorshavn uddanner skibsførere og maskinmestre, derudover har de tilknyttet en brandskole samt kursusvirksomhed. I Klaksvig, som er

center for fiskeindustrien, uddannes sætteskipperne og maskinister. Kurser i sikkerhed afholdes også her.

I øjeblikket er et forslag sendt til høring, om at uddannelserne i Thorshavn skal omlægges til en bacheloruddannelse i sommeren 2012. Det er kun på idéplan endnu, men man arbejder konkret mod målet. Hans Johannes pointerer, at man ønsker at bygge videre på det gode i det nuværende system.

Hensigten er, at der fremover skal være et basisår, hvor man højner niveauet i fag som fysik, matematik og engelsk, før den egentlige uddannelse begynder. Uddannelsen vil således blive en "bachelor" og ikke en "professionsbachelor".

Man ønsker at sikre de studerende så gode muligheder for videre uddannelse som muligt. I dag er mange brancher således opbygget, at man forventes at opkvalificere sig løbende igennem hele karrieren.

Kravet kommer dels fra de studerende, men også fra markedet. Euro-



Nautisk afdeling

pæere forventes ikke at kunne konkurrere på løn og må i stedet blive fagligt dygtigere. Dette kan ske ved at opjustere uddannelsen og tilbyde valgfag med mere specialisering indenfor visse skibstyper.

På Færøerne bygger man på en lang søfartstradition, hvor man i mange familier har sejlet i generationer, og modtagelsen af den nye bachelor har været en blanding af sund skepsis og glæde over at ambitionsniveauet er hævet.

Udviklingen går imod færre og mere specialiserede skibe, samt at dimitterende søger udfordringer under fremmede flag, primært de skandina-



Værkstedsskolen

viske. Derfor har modtagelsen mest været positiv, blandt andet fra de faglige organisationer, som ikke ønsker at uddannelsen bliver agterudsejlet i forhold til nabolandenes uddannelser, og jobmulighederne for deres medlemmer dermed forringet.

Det kan blive et problem, at springet til de højere uddannelser bliver for stort, men det har man forsøgt at løse ved at skille uddannelserne fra hinanden. Man kan altså stadig starte i det små og derefter udvikle sig, således at alle har et tilbud i systemet, uanset baggrund.

I øjeblikket findes der ikke så mange studerende på elevkontrakt. Derfor kan det være lidt svært, at få den krævede sejltid med et handelsskib. Man var begyndt at opbygge et samarbejde med nogle udenlandske rederier, men det er ophørt igen på grund af krisen. Man får dog flere og flere skibe under FAS (Færøsk Internationalt Skibsregister) og handelsskibe med færøsk reder, og eleverne finder selv deres hyre.

I forlængelse af problemet med praktikpladser har man ikke planer om at uddanne duale skibsofficerer, men overvejet en single to dual ordning. Kurser i full-mission blev tidligere afholdt i samarbejde med kystvagten, men da det blev for dyrt, har man i stedet indgået en aftale med Marstal Navigationsskole.

Som en forberedelse er "Vinnuháskúlin" blevet lagt under "Fróðskaparskúlin Føroya" (Færøernes Universitet). Det er en udfordring at rekruttere og

fastholde det nødvendige personale samt at få budgettet til at holde. Det prøver man at løse ved at uddanne internt og via samarbejde med andre institutioner, der forsker indenfor beslægtede fagområder. Det er en udvikling, som er i gang.

Man bruger erfaringerne fra blandt andet sygeplejeskolen og læreruddannelsen, som har været igennem en lignende udvikling. Derudover har man haft dialog med andre maskin- og navigationsskoler. Hans Johannes mener, at det er et lille miljø, både på deres egen skole og i faget generelt, så han værdsætter samarbejdet med andre.

Skolen tilbyder ud over deres egentlige uddannelser en bred vifte af kurser, således at det er muligt for søfolkene at tage dem, mens de er hjemme. Derved kan skolen også supplere sin økonomi og udvikle sine kompetencer.

På længere sigt er strategien at udvikle en maritim klynge sammen med FAS, olieindustrien og andre, således at man fx kan udbyde uddannelser på engelsk for at tiltrække udenlandske studerende og skabe flere landbaserede jobmuligheder indenfor det maritime område.



Kontrolrum



El-laboratorium



Køleanlæg



Lister Blackstone lysmotor



Skolen ligger midt i det maritime miljø med udsigt over havnen

DET FÆRØSKE INTERNATIONALE SKIBSREGISTER

FAS

Hans Johannes slutter af ved at sige, at de prøver at forbedre uddannelsen løbende, bl.a. ved at være lydhøre overfor eleverne.

De har evaluering i midten af semesteret, så man ikke kommer til at evaluere, når forløbet allerede er overstået. Hans dør er altid åben for eleverne, og hvis de er utilfredse med noget, er de ikke bange for at sige fra.

De har ikke megen kontakt med eleverne, efter at de har forladt skolen, bortset fra det man hører via venner og familie, men de forsøger at modtage input.

Vi fik også skolens vicedirektør Petur Hans Dahl til at give en rundvisning. De lægger stor vægt på at vedligeholde og udbygge deres udstyr og har i dag det meste, som de ønsker sig, bortset fra en simulator til fullmission, hvilket er svært at få bevilling til, som tiderne er.

Skolen er fordelt på tre lokaliteter, således at man i hovedbygningen har alle lokalerne til almindelig undervisning, simulator og kurser, kantine, administration og en bro med alt udstyr og udsigt over byen.



Petur Hans Dahl i den nye simulator

Det meste af det elektroniske udstyr som ECDIS og en Kongsberg A-simulator er helt nyt og opdateret.

I en separat bygning har man værksteder samt undervisningen af nogle maskinmesterklasser. Det er en stor og moderne bygning, som indeholder mange forskellige laboratorier, som delvis er skænket af diverse sponsorer.

Man råder blandt andet over maskinrumssimulator, el-laboratorium, to aflagte ottecyndrede Lister Blackstone lysmotorer, en fuldt udrustet hovedtavle, en separator, en kedel og et køleanlæg.

På en tredje location udenfor Thorshavn, "Við Áir", har man endelig en brandskole samt udstyr til at øve udsætning af livbåde m.m. "Vinnuháskúlin" udbyder også sygdomsbehandlerekurserne i samarbejde med skolen på Fanø.

SIMAC NEWS takker www.vinnuhaskulin.fo for deres gæstfrihed og ønsker skolen held og lykke med bachelor-uddannelsen.

Af Jóan Pauli Jespersen

Som led i vores tema om Færøerne har SIMAC NEWS lavet et interview med Tommy Petersen, direktøren for FAS. Han fortæller, at FAS nu er lagt under den færøske søfartsstyrelse; WWW.FMA.FO, men fungerer som en selvstændig underafdeling.

Oprettelsen af FAS

FAS blev oprettet i 1992 med inspiration fra udviklingen i Danmark og Norge, og man ønskede på Færøerne at få et lignende register selv. De første år var der kun mellem 30 og 45 fragtskibe registreret, hvoraf de fleste var færøske og norske, mange af ældre dato. Registeret levede egentlig bare sit stille liv, indtil 2007-2008.

På det tidspunkt kunne man konstatere, at mange færinger arbejdede under bl.a. DIS og NIS, men bragte egentlig ikke så mange penge hjem igen, udover deres hyre. Derfor besluttede de færøske politikere, at man ville forsøge at lave et mere ambitiøst register, således at FAS kunne være lokomotivet for en udvikling, hvor man også fik en større landbaseret shipping sektor og den afledte omsætning.

I januar 2009 blev et kontor med nogle få ansatte og beskedent budget oprettet, og derefter gik man så i gang med målrettet at markedsføre registeret. Man henvendte sig især til små rederier i nabolandene. Strategien var at have en stabil og kontrolleret vækst, og finde sin egen niche.

Udviklingen af skibe under FAS

FAS har udviklet antallet af skibe med omkring 35 om året siden 2009. Det er primært nyere norske og svenske skibe, men de har også mærket en vis interesse fra bl.a. islandske, tyske og engelske rederier. De logger deres hjemmeside for at se, hvor interessen kommer fra og således målretter deres indsats. De har indtryk af, at man i shipping branchen tænker sig grundigt om, før man træffer beslutninger.



Der er en stor andel af mindre produkt-tankere, tørlast- og specialskibe, samt offshore i FAS. De er glade for den udvikling, da de gerne vil markedsføre sig på kvalitetsskibsfart, og tiltrække stærke og seriøse rederier.

De arbejder i øjeblikket for at rykke registeret op på den hvide liste, som er lykkedes, men endnu ikke helt er kommet på plads, da listen kun udgives en gang om året. FAS overvåger også meget nøje, at de registrerede skibe følger alle regler og de vil heller ikke ukritisk optage ethvert skib.

Det har en stor signalværdi hvilket flag et skib fører, så det kræver en målrettet indsats at skabe den nødvendige respekt. Derfor gør FAS alt hvad de kan for at holde en skandinavisk standard indenfor alt, som hedder lovgivning, forholdene for besætningen osv.

Virksomhedsstrategi

FAS prøver dog at skille sig ud på andre områder. De har lavet den økonomiske og administrative model så enkel som mulig, og forsøger at holde et højt serviceniveau med tæt personlig kontakt og hurtig sagsbehandling. Mange af de mindre rederier sætter pris på dette, da de ikke selv har en stor organisation.

FAS er med de indtægter man har selvfinansierede, og man prøver gradvist at

udvikle registeret ved bl.a. at ansætte folk med de rigtige kompetencer, efterhånden som der er brug for det. Man har fokus på, at man overholder det man har lovet og holder væksten kontrolleret.

For at indgå i en tættere dialog med deres kunder omkring information og koordinering af bl.a. Port State Control, har de for nyligt ansat Majbritt Pauladóttir, som kommunikationsmedarbejder. Derudover har de ansat flere inspektører, samt to jurister. FAS er selv inde i en udvikling, hvor de kan lære meget af kunderne.

Begge parter har en fælles interesse i at løfte niveauet, og i FAS føler de, at de har et meget godt samarbejde med rederierne.

Maritimt forum

Internt på Færøerne har man noget de kalder "Maritimt Forum", som minder om det "Blå Danmark". Her prøver man at udvikle den maritime klynge i samarbejde med forsikringsselskaber, klassen, myndigheder og uddannelsesinstitutioner m.m.

Der er fx udviklet et e-learning system på den færøske søfartsskole(Vinnuháskúlin) til de søfarende, for at lære dem om den nationale lovgivning. De har også en aftale med "Vinnuháskúlin" (se andet sted i bladet) om at skaffe praktikpladser til studerende med skibe under FAS. Man arbejder i øjeblikket på at få en aspirantordning efter

den svenske model. På længere sigt kommer der måske også en uddannelse i shipping, for dem som er i land.

Nogle rederier har vist interesse for at modtage færøske aspiranter og et norsk rederi har udskiftet alle deres officerer med færinger, mens andre gradvist er på vej til at gøre det samme. Der findes også to færøske rederier indenfor offshore, som efterhånden har nået en vis størrelse, og de har som regel rene færøske besætninger.

FAS har i øjeblikket en relativt lille stab og uddelegerer meget arbejde til klassen. Reglerne er helt parallelle med de andre skandinaviske nationer og FAS har kun nogle få områder, som de lægger særligt vægt på i forhold til andre. FAS samarbejder også med institutioner i udlandet, fx den danske søfartsstyrelse, således at man mod betaling har benyttet opklaringsenheden i forbindelse med ulykker.

FAS ser ikke som udgangspunkt dem selv som en egentlig konkurrent til de andre nordiske registre, men snarere som et nyt tilbud til nogle rederier indenfor en bestemt niche, således at der bliver et bedre udbud indenfor den samlede vifte af flag.

Inden for det faglige område har de færøske bemandingsforeninger lavet en rammeaftale, som også er ved at komme på plads og blive kendt mellem de udenlandske foreninger. Der har også været en langsom, men sikker udvikling indenfor områder som bemanding og shipping.

Alt i alt kommer tingene på plads efterhånden og man ser med fortrøstning på fremtiden. FAS synes også, at som tiden går, møder de en større anerkendelse ude i verden, da flere ved, hvad de står for. Men det tager altid tid at bygge noget nyt op.

SIMAC NEWS takker FAS for interviewet og ønsker dem held og lykke fremover med deres nye register. Du kan læse mere om FAS ved at gå ind på deres hjemmeside; WWW.FAS.FO.

Af Jóan Pauli Jespersen

UDVIKLINGEN I FLÅDEN AF

PELAGISKE FISKEFARTØJER PÅ FÆRØERNE

SIMAC NEWS har besøgt direktøren for foreningen af de færøske redere af pelagiske fiskefartøjer, kaldet "Felagið Nótaskip", og fået ham at fortælle lidt om udviklingen i fiskeriet de senere år, og hvordan det har påvirket fartøjerne og deres besætning.

Jógvan Jepsen begynder med den historiske udvikling, som har ført til de rammer deres branche befinder sig indenfor. Traditionelt, så har man kunnet dele den færøske fiskeriflåde op i to segmenter; hjemme- og fjernflåden.

Zonen omkring Færøerne har den hjemlige flåde primært har taget sig af. Derudover har man haft kvoter i mere fjertliggende områder; enten som de såkaldte historiske rettigheder, eller ved at man overfor andre nationer har byttet sig til dem. Disse kvoter har nogle større enheder typisk fisket; notskibene og fabrikstrawlerne.

I det Nordatlantiske område findes nogle pelagiske fiskearter, som bærer industrien oppe; sild, makrel, blåhvilling og lodde. Ifølge FN's konvention om havret er kyststaterne EU, Færøerne, Norge, Island, Rusland og Grønland

forpligtet til at varetage disse bestande i fællesskab.

Efter indstilling fra fiskeribiologerne i ICES fastsætter kyststaterne for hvert år den totale fælles kvote, som procentvis fordeles mellem kyststaterne efter en fast aftale. Derefter er der igen i hvert enkelt land en procentvis fordelingsnøgle mellem de skibe, som har rettighederne til at drive fiskeri efter pelagiske fiskearter.

Det kan dog undertiden forvolde problemer, da fiskestimerne ikke altid opholder sig i de samme farvande og i samme koncentration år efter år. Derudover påvirkes bestandene også af andre forhold, bl.a. (over)fiskeri og den såkaldte Nordhavsstrøm, som påvirker antallet af plankton, som så igen påvirker hvor meget føde fiskene har. Se figur.

Summen af disse forhold er, at man i de senere år har været mere opmærksom på at udnytte tilgangen af ressourcer optimalt; ved at fiske den del af året hvor fisken er mest værd, ved at fiske i de områder hvor det er billigst i olie og kortest vej til land for at sælge, ved



De forskellige kyststaters zoner

at lande mest muligt som madfisk og lave fiskemel af resten. Kort sagt at få så stor værdiskabelse per tons fisk som muligt.

Dette har ført til en udvikling i skibenes drift og design. I den nuværende færøske pelagiske flåde er der tre rederier, som imellem sig har fem skibe, hvoraf det ene er mere moderne og som vil blive omtale senere i artiklen. De fire andre er bygget på den traditionelle måde, ved at de har nogle tanke i lastrummet, som fisken bliver pumpet op i.

For denne del af flåden har man forsøgt at optimere behandlingen af fisken, når den kommer om bord. Særligt er der krav om at tankene skal renses og klargøres ved den rigtige temperatur. For at få adgang til de markeder, som giver den bedste pris, har "Felagið Nótaskip" fået miljøcertificering af fiskeriet efter sild hos organisationen MSC (Marine Stewardship Council). Denne certificering er en garanti for, at notskibene driver et bæredygtigt fiskeri, og det giver adgang til markederne, som kun efterspørger MSC certificeret sild.

For at opnå godkendelsen måtte de udarbejde nogle retningslinjer for bæredygtigt og ansvarligt fiskeri, som på mange måder minder om ISM. Jógvan fortæller, at arbejdet med at udvikle



Jógvan Jepsen, direktøren for "Felagið Nótaskip"

de nye retningslinjer var meget spændende, fordi det tvang dem til at få en større bevidsthed om hvordan de arbejder. De fik lavet en rapport på flere hundrede sider, hvor alle aspekter af deres branche blev beskrevet. Ud fra det lavede man så de endelige regler.

Man indledte med nogle politiske visioner om beskyttelse af miljøet mod overfiskeri, udledning af olie og CO₂, at man tager skraldet med til land, at man tilrettelægger fiskeriet, så man opnår bedst mulig kvalitet og pris og bruger mindst muligt olie, osv.

Derefter har man nogle mere tekniske regler, som er underlagt et kvalitetsstyring system. Det er bl.a. minimering af bifangst, forbud mod at smide fisk ud, satellit overvågning af positioner, samarbejde med lokale myndigheder, føring af journaler, tilbud om at have observatører om bord, forholdene for besætningen, sikring af lastens kvalitet og overholdelse af alle nationale og internationale regler.

Flåden har igennem de senere år gennemgået en stor modernisering og tilpasning, som går imod at der er større og færre skibe, med en bedre effektivitet og forhold for besætningen. Bagsiden er færre arbejdspladser. Men som Jógvan siger, så er det nødvendigt, at flåden hele tiden bliver fornyet, for også at tiltrække og fastholde de dygtigste folk.

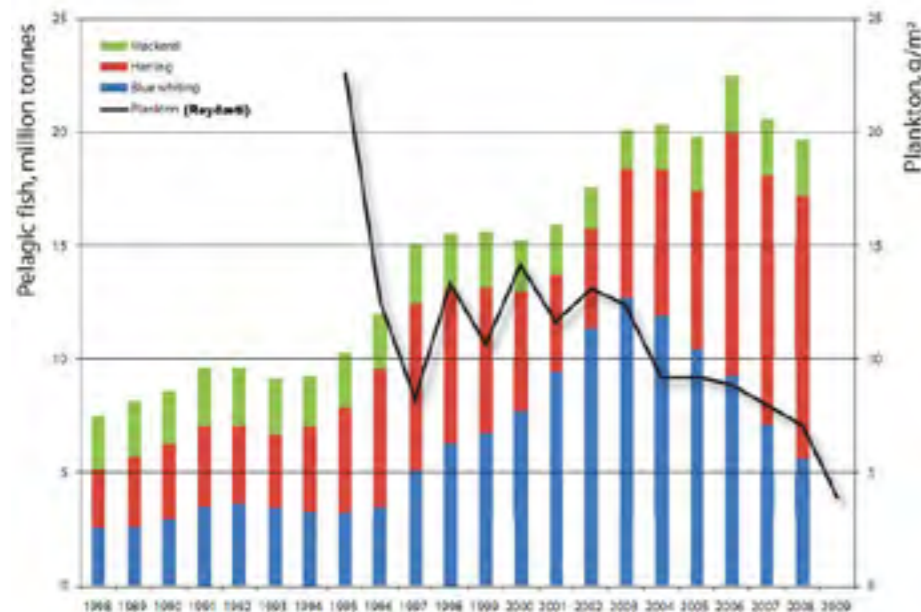
Der kommer hele tiden nye krav om helse og teknik. Han nævner som eksempler, at man er ved at indføre elektroniske journaler og at produktionen bliver mere automatiseret. Rederierne har lagt vægt på at have en stabil stab af dygtige ansatte, som ved hvad arbejdet går ud på. Man har normalt med to besætninger á 16 mand, som er med skibet på skift.

Man har en filosofi om at være god ved folkene, så de trives. Derfor kører man ikke med en minimal besætning og har eksempelvis to kokke på det ene skib. Indtil videre har tjanserne været gode, og fiskerne ønsker ikke at gå i land.

Udviklingen imod mere moderne skibe er godt eksemplificeret ved det femte skib i den pelagiske flåde, som hedder "Norðborg". Det er det dyreste og mest avancerede skib, som færøske redere til dato har ladet bygge. Det kostede 270 millioner, vel at mærke uden kvoter. Det er en fuldautomatisk, computerstyret flydende filet- og melfabrik, hvor alle dele af fisken bliver udnyttet. Skibet blev fra starten af planlagt til at få det fulde udbytte af kvoterne via forædling, og derved få et større afkast. Man inddrog også besætningen i planlægningen. Skibet har indtil videre haft succes.

Et så stort projekt er dog en langsigtet investering, så Jógvan mener, at det er nødvendigt at få afklaret tilgangen til ressourcerne bedre, for at minimere risikoen og kunne stille en større sikkerhed, således at man kan få finansiering til at forny flåden og drive udviklingen fremad.

Af Jóan Pauli Jepsen.



Graf, som viser udviklingen i plankton og fiskebestande siden 1998.



"Norðborg", den pelagiske flådes stolthed