

din FREMTID

– MARITIME UDDANNELSER OG KARRIEREMULIGHEDER

OFFSHORE
Søværnet
Sejlmager
Elektriker
KOMPETENCER
SHIPPING-ELEV

Droner
Skibsofficer
Cybersecurity
TRADER

SPROG PRAKTIK
SKIBSFØRER
KONSTABEL
Bunker trader

INDHOLD



**NÅR HAVET KALDER – UNGE
FORTÆLLER OM STUDIEVALG** SIDE 4

**FREMTIDENS MARITIME JOBS
– HVORDAN SER DE UD?** SIDE 6-8

**ET ALSIDIGT ARBEJDE
PÅ HAVNEN** SIDE 8-9

**ER DU GJORT AF DET
RETTE STOF?** SIDE 12-13

FAKTA SIDE 13

**FAGLÆRTE HAR
OCEANER AF MULIGHEDER
FOR SPECIALISERING I** SIDE 14

UDGIVER

JS Danmark A/S

SALG OG PRODUKTION

JS Danmark A/S

UDGIVET

JANUAR 2018

FORSIDEFOTO

NICKLAS LEVIN

Gå direkte
til online-
magasinet her



scan



JS Danmark har bestræbt sig på at udøve en effektiv kontrol med rigtigheden af de oplysninger, som indeholdes i dette magasin. Måtte der mod forventning være fejlagtige informationer i publikationen, kan JS Danmark ikke gøres økonomisk ansvarlig herfor.



Fokus på udviklingen inden for autonom skibsfart

Søfartsstyrelsen kan om kort tid tage næste skridt i bestræbelserne på at skabe gode, sikre rammer for udnyttelsen af ny teknologi i skibsfarten. I en ny rapport foretaget af Rambøll/CORE oplystes en række områder, hvor der skal laves ny regulering, for at virksomheder og rederier kan tage den nye teknologi i daglig brug.

Nogle af de konkrete områder fra rapporten er, hvordan trafikreglerne til søs skal gælde for autonome skibe, og hvad besætningen skal have af kompetencer, for eksempel når skibet skal fjernstyres fra land. I forhold til den nye teknologi kan man tale om flere grader af autonome skibe. Lige fra automatisk styring af skibet med besætningsmedlemmer om bord til fuld autonomi uden mennesker om bord. Det er især ved fuld autonomi, at reglerne vil blive udfordret og skal udformes på en ny måde, så sikkerheden stadig er i top.



Læs en foranalyse om autonome skibe ved at scanne QR-koden.

Hver 3. faglærte kan matche lønnen for bachelorer

Ofte tegnes et billede af, at længere uddannelser er lig med bedre erhvervsindkomst. Det er også det typiske. Men sådan er det ikke altid. En analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd viser, at hver fjerde faglærte tjener lige så godt som den typiske erhvervsakademiuddannede, hvilket svarer til en bruttoindkomst på mindst 391.700 kr. Sammenlignet med professionsbachelorer er det 32 % af alle faglærte, der har mindst den samme erhvervsindkomst som den typiske person med en mellemlang videregående uddannelse.

Generelt er det de teknisk uddannede, som tjener mest blandt de faglærte, mens det er de erhvervsuddannede inden for kontor, sundhed og socialområdet, der tjener mindst. På trods af udsigterne til en fornuftig løn er det danske arbejdsmarked i disse år presset af en stor afgang af faglærte. Ifølge Arbejderbevægelsens Erhvervsråd er der om få år risiko for at mangle 70.000 faglærte.

Kilder: Søfartsstyrelsen, Danske Rederier, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danske Maritime

Ny reform styrker maritime uddannelser

På tværs af det danske politiske system er man nu enige om, hvordan bevillingerne til de videregående uddannelser skal falde. Aftalen rummer blandt andet ekstra midler til uddannelser, som er uden for de store byer, hvilket gælder flere maritime skoler. Det tegner godt, mener Danske Rederiers direktør, Jakob Ullegård, der i en pressemeddelelse slår på, at den ny reform giver "vores mange gode institutioner stabile økonomiske rammer for det fremtidige arbejde. Læg dertil, at man politisk anerkender værdien af et decentralt udbud af gode uddannelser, hvor de maritime af slagsen absolut er attraktive muligheder for de uddannelsessøgende."

De maritime virksomheder er innovative - men mangler hænder

Danske Maritime har fået foretaget en rundspørge blandt 1000 danske virksomheder i den maritime sfære, hvilket har resulteret i en række spændende konklusioner - heriblandt disse:

- Maritime virksomheder er meget innovative. Hele 45 % af de maritime virksomheder er innovative på produksiden, mens det kun gælder for en femtedel af virksomheder i den øvrige danske industri. Og hele 70 % af den maritime industri forventer at udvikle nye eller markant ændrede produkter frem mod 2020.
- De maritime virksomheder mangler kvalificeret arbejdskraft. 58 % af virksomhederne mener, at de mangler "kloge hænder" med især mellemlange videregående uddannelser. Manglen er næsten lige så stor, når det gælder korte og lange videregående uddannelser.

Læs de ni delanalyser på www.danskemaritime.dk eller under overskriften "**Analyse: Den maritime industris økonomiske fingeraftryk**" ved at scanne QR-koden.



 **TRANSMARINE**
tankers aps

Havnegade 39 • 1058 Copenhagen K
Tlf.: 33 93 25 25 • transmarine@transmarine.dk
www.transmarine.dk

Når havet kalder

Styrmand, officer, maskinmester? Skipper, matros, trader? Marinespecialist, broker, erhvervsfisker? Læs med her og hør, hvad de unge selv fortæller om deres studievalg, og hvad det er ved det maritime liv, der kalder på dem.

AF ANNE KATHRINE B. NIELSEN

Andreas Bjerregaard, 25 år, læser til skibsfører på 1. semester på Marstal Navigationsskole

På vej til drømmestilling i den danske offshore

”Min drømmestilling er i den danske offshore – i en rotation, der hedder fire uger ude og fire uger hjemme.”

Andreas Bjerregaard har netop afsluttet kystskipper-uddannelsen på Marstal Navigationsskole. Først i det nye år fortsætter han på uddannelsen til skibsfører.

”Jeg har altid været vild med vandet – og været lystsejler siden 4. klasse. Men det var først ved et foredrag på min efterskole fra Marstal Navigationsskole, at jeg opdagede, hvordan min interesse også kunne gøres til en levevej.

Inden skolestart skal man have sejltid hos et rederi. Jeg var hos ESVAGT, og her var min vejledende officer et meget stort forbillede for mig i forhold til uddannelsen. Hans entusiasme og engagement

hjalp mig til at spotte mine styrker og sætte ord på mine ambitioner. Det var en perfekt start for mig i forhold til at definere, hvorvidt jeg skulle blive på dækket, ned i maskinen eller op på broen.

Jeg er meget draget af det organisatoriske i uddannelsen – det store overblik, lederrollen, at få tingene til at gå op i en højere enhed. Derfor er styrmandsuddannelsen det helt rigtige for mig – og når jeg er færdig, har jeg mulighed for at arbejde på alle skibe i hele verden. Det alene er stort for mig, også selv om det er hårdt arbejde. 72 timers arbejdsuger er ikke unormale – men jeg er vild med at være lidt afskåret fra verden og de sociale medier ude på vandet – og i stedet have fuld fokus på det, jeg laver.”



Mikkel Buus Paustian, 26 år, studerer på 8. semester på maskinmester-uddannelsen på MARTEC i Frederikshavn

”Arbejdet og vilkårene om bord er det, der driver mig”

”Jeg læser til maskinmester på sidste semester, inden jeg skal i praktik på søen. Jeg skal sejle med et dansk rederi – primært i nordiske farvande, og jeg glæder mig helt vildt til at komme ud og teste al den teori af i praksis, jeg har lært på skolen. Som maskinmester på havet bliver du en slags altnulmand, der skal have en stor portion grundviden om mange forskellige systemer. På vandet er der kun dig og dine kolleger, og her er du nødt til selv at kunne håndtere de udfordringer, du møder – det er enormt udfordrende. For mig betyder det ikke så meget, hvor skibet sejler – det er arbejdet og vilkårene om bord, der driver mig.

Oprindeligt er jeg uddannet elektriker, men jeg havde lyst til at lære mere og ønskede ikke kun at være begrænset til ét fagområde. Uddannelsen på MARTEC er teknisk meget bred, og vi bliver godt klædt på til at kunne mange ting – og set i bakspejlet er jeg rigtig glad for min fortid som elektriker, fordi der kun kommer mere og mere el-teknik på de moderne skibe. Men det er klart en udfordring at skifte de mange arbejdstimer ud med en stillesiddende plads på skolebænken, og det skal man lige have sig for øje.”



Mike Vad, 27 år, læser til taktisk officer på sidste semester hos Søværnet

”Jeg har aldrig lært så meget på så kort tid”

”Jeg er færdiguddannet som taktisk officer i juni 2018 – og så skal jeg ud at sejle. Forhåbentlig på en af fregatterne, der sejler internationale operationer rundt om i verden. Ellers har jeg søgt Knud-klassen, som er et inspektionsfartøj, der sejler ved Grønland. Derudover er der mulighed for at komme til at sejle i danske farvande, hvor man skal opretholde suverænitets-hævdelse.

Jeg har altid frygtet at skulle sidde buret inde på et kontor – og vandet har altid virket dragende på mig. Fascinationen for Søværnet har jeg haft, siden jeg var helt ung. Min rejse var dog omkring Aarhus Universitet, hvor jeg læste en bachelor som maskiningeniør og forretningsingeniør, inden drømmen i Søværnet i 2015 blev til virkelighed.

Jeg frygtede måske tanken om kæft, trit og retning – men det er mere samtale og dialog, og jeg er rigtig glad for hierarkiet og den naturlige rangorden. Samtidig synes jeg, det er fedt at være et sted, hvor man ved, hvad der skal ske, og at man træner op til et specifikt mål – man får virkelig hår på brystet og bliver dannet på en helt anden måde, end jeg kender til fra det civile liv. Det er meget professionelt – og det skal det jo være. Der kan være meget på spil.

De store naturoplevelser er en anden væsentlig årsag til mit studievalg – du kommer rundt i hele verden og får penge for det. Jeg har eksempelvis været i Grønland, hvor isbjerge, indlandsis, nordlys og rensdyr var en del af hverdagen. Jeg har også været hele vejen rundt om Storbritannien – det var også en virkelig god tur. Samtidig får du ansvar fra dag ét. Jeg har aldrig lært så meget på så kort tid.”



Er du vores nye trainee i Dubai?

"Hos Dan-Bunkering har vi kontorer i hele verden, og som vores navn fortæller, er vi i bunker-branchen, hvor vi køber og videre-sælger alle mulige brændstoftyper til store rederier og mindre skibsejere. Vi supplerer vores brændstøfløsninger med forskellige andre services til kunderne.

Vi mangler nye medarbejdere, som kan handle og servicere vores kunder, og vi går efter at uddanne de dygtigste bunker traders, og vi er villige til at gå langt for at finde de største talenter – eller dem med mest gåpåmod.

Så hvis du har erfaring eller blot en interesse i køb og salg inden for den maritime branche, så kan du blive en af vores nye trainees, som vi tilbyder en attraktiv og lønnet uddannelse i Dubai – med plan om fastansættelse efter den 6-måneders ud-

dannelsesperiode. Vi uddanner dig og dine kolleger og sørger for en bil og en bolig i Dubai. Vi forventer, at du suger viden til dig og giver den en skalle.

Er du interesseret, hører vi gerne fra dig hurtigst muligt. Din baggrund er ikke afgørende – det kan være, du har gået på handelsskole, universitetet eller har været shipping-lærling. Det kan også være, at du har interesse for det maritime og er super-dygtig til sprog.

Du skal have mod på et udlandseventyr og på at finde dine egne kunder i en kvalitetsbevidst branche, hvor tingene sker hurtigt. Vi glæder os til at høre fra dig."

Christoffer Berg Lassen,
CEO, Dan-Bunkering



En fantastisk mulighed

Norske Janek Ekeli er en af de fire Bunker Trader Trainees, som Dan-Bunkering har ansat på det første trainee-hold. Han er nu halvvejs gennem sit uddannelsesforløb, og han lærer nyt hver dag.

"Det er virkelig spændende. Vi har fået en god basisuddannelse i de første to måneder, og vi er nu i gang med at opbygge vores egen kundegruppe. Jeg har lukket to gode aftaler med nye kunder indtil nu, og her i Dubai er man med, hvor det hele sker."

Sådan fortæller Janek Ekeli, som kommer fra en bachelor i shipping og desuden har en kandidat i Maritim Business fra Norge. Han havde været i et fast job i Norge i to år, da han blev opmærksom på Dan-Bunkering's trainee-program.

"I mit tidligere job var der mere fokus på analyse end kundedkontakt, men det passer mig bedre hele tiden at være opsøgende på nye kunder og opmærksom på dem, jeg allerede har. Vi er i en branche med stor konkurrence, så det gælder hvert eneste minut om at differentiere sig og tilbyde kunderne nogle indkøbsaftaler, som eksempelvis er billigere eller passer bedre ind i deres logistik," forklarer Janek Ekeli, som i sit daglige arbejde altid kan sparre med hele to mentorer, som er tilknyttet hans uddannelse.

"Derudover bor jeg sammen med de tre andre trainees i en lejlighed tæt på vores

kontor. Og vi har en virkelig god gruppe med mennesker, som har forskellige baggrunde, hvor vi evaluerer og støtter hinanden. Det er fedt og gør virkelig en forskel, når man er ny i jobbet og ikke kender så mange endnu."

Selv om trainee-forløbet er bygget op om fem lange arbejdsdage på kontoret og undervisningsdag hver søndag, så er der også tid til at opleve.

"Dubai er en spændende by, og sammen med de andre trainees kan jeg træne eller gå ud at spise. Vi får også lov til at rejse og besøge leverandører, så vi kommer til at kende virksomhederne og de produkter, vi sælger. Det giver også en bred og unik viden, jeg kan bruge de kommende år," fortæller Janek Ekeli, som formentlig kan se frem til en fastansættelse, hvis han klarer de sidste tre måneder godt.

"Efter min uddannelse kan det være, at jeg skal blive i Dubai, men det er op til min leder. Jeg er parat til at flytte til en af de mange andre byer, Dan-Bunkering har kontorer i. Jeg ser det som en fantastisk mulighed for at lære, arbejde og opleve på samme tid."

Janek Ekeli,
Bunker Trainee, Dan-Bunkering, Dubai



Dan-Bunkering

www.dan-bunkering.com

AF MORTEN BERTHELSEN

”Der er heller ingen tvivl om, at erhvervet efterlyser mere omkring ledelse og all-round forretningsforståelse.

Lederevner i høj kurs

”Der er ingen tvivl om, at de maritime jobs ift. navigatører har retning mod specialskibe – dvs. skibe, som foruden det at sejle udfører en specifik opgave på havet. Det kan bl.a. være inden for vind, olie, sand, grus – alt mulig andet end det, vi traditionelt kender som søfartserhvervet; nemlig det, at man sejler fra A til B. Det er under 5 % af vores navigatører, der gør det i dag, og sådan vil det også være i fremtiden. Der er heller ingen tvivl om, at erhvervet efterlyser mere omkring ledelse og all-round forretningsforståelse.

Hvis man kigger bare en halv generation tilbage, så forstod man søfart som et er-

hverv, hvor man kom rundt og så verden. Det kan man godt stadigvæk, men ikke på den traditionelle måde fra havn til havn. Specialskibsbranchen kan sagtens være i fremmede lande, men den er ikke nær så mangfoldig nu, som den var for bare få år siden. Når man skal vælge et liv til søs, er det derfor oftere, fordi det er spændende, fordi det er godt betalt, fordi man har sit arbejde og sin fritid adskilt – men vi sælger det ikke længere på de eksotiske oplevelser i fremmede lande.”

Anders C.T. Andersen, forstander, Skagen Skipperskole

Fremtidens maritime jobs

Hvordan ser de ud? Hvilke kompetencer efterspørger branchen? Skal man nødvendigvis tilbringe karrieren på et skib? Vi forhører os i Det Blå Danmark.

”Men hvis man både har forstand på det maritime og kan forholde sig til den nye virkelighed med, at man kan automatisere og digitalisere forskellige processer, så kommer man virkelig til at kunne gebærde sig i den maritime verden

Grænsen mellem sø og land opløses

”Jeg ser en stor fremtid for unge uddannelsessøgende i den maritime sektor, med høj beskæftigelse og spændende karrieremuligheder. Karakteristisk for det maritime er, at grænserne mellem sø og land udviskes. Man kan være begge steder. Du kan være rejsemontør på land og tage ud på mission på skibe eller platforme. Du kan være skibsfører eller maskinmester og sejle i en tid, komme tilbage og arbejde med andre relaterede ting f.eks. i offentlige myndigheder, rederikontorer – og så måske tilbage til søs. Det giver dig en masse fleksibilitet ift. at vælge karriere.

En anden markant udvikling er den fjerde industrirevolution – altså digitalise-

ring. I nogen jobfunktioner bliver det selvfølgelig mere udpræget end i andre, men branchen står foran en såkaldt disruption, og der er en masse funktioner, som bliver udviklet i den kommende tid. Men hvis man både har forstand på det maritime og kan forholde sig til den nye virkelighed med, at man kan automatisere og digitalisere forskellige processer, så kommer man virkelig til at kunne gebærde sig i den maritime verden i de kommende år, det er der slet ikke nogen tvivl om.”

Jan Askholm, studierektor, SIMAC - Svendborg International Maritime Academy

Der er ingen blindgyder på den tekniske vej

”Der er en fordom om, at når man udvikler sig til noget inden for det maritime, så står man bare og kigger ud over broen på et skib. Det er meget langt fra den virkelighed, vi ser. Vi slås også med den indgroede fordom om, at hvis ikke du præcist ved, hvor du vil starte og slutte din karriere, så skal du i hvert fald starte med at gå på gymnasiet – der ville vi ønske, at der var flere der sagde, at du skal starte med en erhvervsuddannelse, for så ved du, at det nok skal gå. For vi har behov for at få uddannet flere inden for alle niveauer af de tekniske fag – fra faglært til ph.d. og fra smed til automatiktekniker.

Det er også vigtigt for dem, der overvejer at komme ud på vandet, at vide, at de også godt kan komme i land igen – og finde arbejde. Langt de fleste jobs i det maritime erhverv er landbaserede, og det tror jeg ikke, man skal være så bange for at slå på, for det er jo ikke alle, der har lyst til at være til søs. Men man har muligheden – og muligheden for at gøre begge dele.

Vi oplever et stigende behov for nye kompetencer – især inden for automa-

tion – i takt med at markedet ændrer sig. Vi ser også, at der er mangel på skibssingeniører og andre maritime ingeniører. Vi har brug for den elektriker, der gerne vil være elektriker hele sin karriere – men vi har også brug for den smed, som har lyst til at videreuddanne sig til diplomingeniør. Og her giver den maritime industri gode muligheder for hele tiden at bygge ovenpå uddannelsesmæssigt.

Der er altså ingen blindgyder, når man vælger den tekniske vej. Det er f.eks. muligt at blive smed eller elektriker med en maritim ”toning” – du kan stadig, som færdiguddannet elektriker, blive elektriker hvor som helst, men du har nogle specifikke kompetencer ift. maritime elinstallationer, som er enormt brugbare i vores branche. Og det er nogle ret gode muligheder for at fremtidssikre sin karriere, samtidig med at man tænker i det blå spor i sin uddannelse.”

Cecilie Lykkegaard, underdirektør, Danske Maritime

Dronepilot på den arktiske front

”I Søværnet har vi nogle specialister, vi rigtig gerne vil have fat i – men det vil resten af industrien jo også. Hvis man kigger på det manuelle niveau, så er det primært elektronik- og automatikteknikere. Der er vi meget udfordrede. Vores skibe er så tekniske i dag, så alt bliver styret af systemer, som man ikke bare kan sætte hvem som helst til. Vi savner derfor mere teknisk specialisering allerede nu, og især fremadrettet.

Da vi havde piratjagt omkring Somalias kyst, trak det rigtig mange til, som gerne ville ud at opleve verden. Man kommer i Søværnet til at arbejde med nogle ting, som man måske ikke kommer i kontakt med ude i det civile erhvervsliv – meget militærspecifikke systemer, som styrer missilaffyring, kanoner osv. Eller, det kommer man *forhåbentlig* ikke til at arbejde med i det civile!

Livet til søs – uanset om det for Søværnet eller det civile erhvervsliv – er lig med en alsidig hverdag. Nu er det ikke til at vide, hvad politikerne bestemmer sig for i fremtiden, men én ting er, at det enorme arktiske område bliver mere og mere isfrit, så man om ikke ret lang tid kan sejle nord om Grønland. Der bliver det en udfordring at få kortlagt kyststrækninger og skær og alt muligt. I samme forbindelse kommer man formentlig også til at benytte sig mere af ubemandede droner – og dem skal der jo også være nogen til at reparere samt flyve...”

Karsten Theis Pittersen, chefsergent, Forsvarsministeriets Personalestyrelse, Søværnet

Fremtidens udfordringer kræver digitale løsninger

”Inden for de faglige uddannelser til fremstilling, reparation og vedligehold – der ser jeg i fremtiden, at de kommer til at skulle indeholde mere omkring droner og digitalisering, kollaborative robotter og autonome skibe, for at man skal kunne følge med. Inden for eks. dekommissionering af boreplatforme, rigge osv. kommer man til at skulle kende en hel del mere til miljø – altså miljøhåndtering – hvorfor det er nogle helt andre kompetencer, end dem man har i dag. Der er så mange ting inden for det, man skal tage hensyn til – radioaktivt affald, olie, gasser. Vigtige emner, som bør implementeres i de håndværksmæssige fag.

Vi ved selvfølgelig ikke, hvordan morgendagens funktioner ser ud, men vi ved, at det vi i dag kender som en smed, er ikke den smed, der eksisterer om bare fem år. Det gode er, at du altid kan bygge videre

på dine færdigheder – du kan godt starte en erhvervsuddannelse og så ende som kaptajn.

Ude på søen skal man som navigator og lign. i stigende grad kunne håndtere det autonome. For selv om det er autonomt, er det jo ikke udelukket, at der skal være en eller anden form for bemanning. Det samme med hele den digitale opsamling af data – brændstofferbrug, udslip af forskellige gasarter, hvordan skal man håndtere at lægge til kaj i det ene og det andet farvand, hvor meget skal ballastvand renses, og med hvad? 3D-printning, additive manufacturing og relateret digital teknologi – alt sammen bliver det udfordringer, der kræver digital håndtering, og nok er det ikke sikkert, at man skal kunne det hele til perfektion, men man bliver nødt til at have en viden på området, idet det bliver så omfattende, at det bliver en del af hverdagen om bord på et skib – uanset om du er navigator eller maskinmester.

Kravet til et ”grønnere havmiljø” og generelt en grønnere verden, stiller også store krav til både produktion og fremstilling samt den daglige drift af skibet. Strenge miljøregler, som kræver digital dokumentation gennem hele økosystemet, betyder et stigende behov for digital indsigt og kendskab, som helt klart skal være en del af grunduddannelsen inden for hele branchen.”

Steen Nielsen, uddannelseskoordinator, Fyns Maritime Klynge

”Det gode er, at du altid kan bygge videre på dine færdigheder – du kan godt starte en erhvervsuddannelse og så ende som kaptajn.

Fortsættes på næste side →

Cyber security også til havs

”Det Blå Vækstteam afleverede i foråret 2017 sine anbefalinger til, hvordan Danmark kan udvikle sig til et globalt maritimt kraftcenter frem mod 2025. Vækstteamet indikerede klart i rapporten, at uddannelserne spiller en vigtig rolle, og at de maritime uddannelser fortsat skal udvikle, tilpasse og sammensætte uddannelses- og praktikforløb, der er fleksible, attraktive for unge mennesker samt favner de muligheder, som de nyeste teknologier og digitalisering giver. Det gælder f.eks. inden for områder som maritimt-digitale kompetencer, fremtidens skibsoperation og -drift, cyber security, supply chain management og logistik. Blå kompetencer og uddannelse forventes at indgå som et centralt tema i regeringens kommende Blå Vækststrategi.”

Per Sønderstrup, kontorchef, Søfartsstyrelsen

Teamplayere efterspørges

”Jeg ser to typer kompetencer, der kommer ekstra meget i spil i fremtiden. Der er de menneskelige kompetencer – altså det, der går mere på personlige egenskaber – og så er de mere specifikke faglige kompetencer. De menneskelige er, at man f.eks. er en teamplayer, er samarbejdsorienteret og kan lede et hold, at man er modstandsdygtig og fleksibel – især fordi vi ikke ved, hvordan fremtidens jobs udvikler sig, så derfor skal man i fremtiden kunne flere forskellige ting og være fleksibel i ens arbejdsindhold. Være forandringsparat i en foranderlig verden.

Dette er et meget globalt erhverv, og besætningerne på skibene er ofte sammensat af flere forskellige nationaliteter, hvorfor det er vigtigt at have tværkulturel forståelse, så man får det

bedste ud af hinanden. Man kan faktisk se, at hvis man på et skib har en kaptajn, som ikke bare er fagligt dygtigt, men også er en dygtig people manager og kan formå at få besætningen til at spille sammen og få dem til at føle sig godt tilpas – så leverer de også det bedste de kan, hvilket betyder, at de performer bedre end en tilsvarende besætning, hvor kaptajnen

måske har et meget højt fagligt niveau, men som ikke har de lederkompetencer, der skal til.

Angående de faglige kompetencer kommer alle, også skibsassistenten, til at skulle have større digitale kompetencer end i dag – ellers bliver det svært at begå sig. Der er mange funktioner på skibe, der allerede er digitaliserede, selv om vi ikke endnu har helt autonome skibe – og det bliver jo kun vildere. Bare fordi man taler om autonome skibe, så betyder det ikke, at der ikke er nogen fremtid for de søfarende. Det er der i høj grad, det er bare nogle andre funktioner, der kommer i spil, og som giver nogle andre muligheder – og i og med at det oftest er standardopgaver, der bliver automatiseret, tror jeg også, at de nye opgaver bliver sjovere. Vi kommer til at se nogle søfarende, der bringer endnu flere kompetencer i spil end i dag.”

Anne Windfeldt Trolle, direktør, Danske Rederier



Hvilken uddannelse er den rigtige for dig?

Scan QR-koden, og tag en test på www.worldcareers.dk

Et alsidigt

På de danske erhvervshavne er der masser af arbejdsmuligheder såvel til søs som til lands. I de virksomheder, vi har talt med i Rønne og Frederiksværk, taler man om et stigende behov for medarbejdere, der kan kombinere håndværksmæssige opgaver med teknologisk forståelse og indsigt – det gælder for såvel skibsmontøren som havnemedarbejderen.

AF HELENA JENSEN

Ifølge Jan Boyesen, udviklingschef for projektet Fremtidens Maritime Håndværker, har hele 42 % af de ansatte i Det Blå Danmark en erhvervsuddannelse, og der bliver særligt brug for håndværkere fremadrettet.

”Når vi kigger frem, kan vi se, at vi særligt får brug for at dække erhverv som elektrikere, industriteknikere, smede og automekanikere,” fortæller Jan Boyesen.

I en analyse foretaget af projektet viser virksomhedsudtræk da også, at den største andel af virksomhederne i den maritime industri beskæftiger sig med ”reparation af maskiner, reparation og vedligeholdelse af skibe og både, installation af industrimaskiner og udstyr samt reparation af elektrisk udstyr”.

Herudover nævnes transport, logistik og shipping som områder, der får brug for flere ressourcer i fremtiden. Også her skal medarbejderne grundet den teknologiske udvikling kunne dække andre opgaver end tidligere.

Lærepladsen klæder folk på

De uddannelsesmæssige kompetencer er vigtige i denne sammenhæng, men det er ifølge Jan Boyesen lige så vigtigt med lærepladser.

”At de maritime virksomheder tager elever har en stor betydning for eleven, virksomheden såvel som

Jannick Thomsen i mesterlære som havne- og terminalarbejder hos A. Henriksen Shipping, der håndterer serviceopgaver inden for shipping, transport og logistik.



arbejde på havnen

branchen generelt. Eleven får de faglige kompetencer, som efterspørges i det maritime erhverv. Virksomheden er med til at sikre sig den næste generation af specialiserede medarbejdere, mens branchen som helhed er med til at skabe fødekæden af fremtidens maritime håndværkere.”

Sydhavnens Motorværksted i Rønne har god erfaring med lærlinge. Virksomheden, som bl.a. foretager smede- og elektronikarbejde samt anden reparation af maritime anlæg, kunne sidste år introducere ”Bornholms bedste lærling”. Ifølge direktør Claus Andersen, som er med til at ansætte virksomhedens lærlinge, udvælges lærlinge dels på baggrund af deres kompetencer, men også på personligheden.

”Som medarbejder hos os skal du kunne lide at blive udfordret og være klar på forskellige opgaver. Hver dag er ulig den anden, og det skal man kunne håndtere,” siger Claus Andersen, der ikke er i tvivl om, at variationen af opgaverne er med til at klæde eleverne på til den dagligdag, der venter.

Større ”gnist” ved at arbejde med store motorer

En af motorværkstedets nuværende lærlinge, Jens Christian Anker, er i lære som skibsmontør. Efter at have arbejdet som automekaniker i nogle år fik Jens Christian lyst til at kombinere sine færdigheder inden for motorarbejde med det maritime, som han altid har haft en interesse i privat.

”Jeg har dykket i mange år og derved også selv haft båd, så vandet har altid interesseret mig,” Jens Christian Ankers indgang til Sydhavnens Motorværksted var netop hans motorfærdigheder.

”Jeg var glad for at arbejde med biler, men det er nu lidt federe at arbejde med større motorer, som jeg gør nu. Det giver noget mere gnist,” fortæller 31-årige Jens Christian Anker, der færdiggør sin uddannelse som skibsmontør i 2019 fra Svendborg Tekniske Gymnasium.

Lige nu ser Jens Christian frem til at komme til at arbejde som skibsmontør, men han kan ikke afvise, at han en dag vil læse videre til maskinmester.

Nu kan du blive faglært havnemedarbejder

Der kan være forskel på, hvilken type opgaver, der fylder mest på de forskellige havne. Hvor man i Rønne Havn har en særlig forhistorie for reparation af skibe, fylder shippingbranchen en større del i havnebyen Frederiksværk.

Her er Jannick Thomsen i mesterlære som havne- og terminalarbejder hos A. Henriksen Shipping, der håndterer serviceopgaver inden for shipping, transport og logistik.



Jens Christian Anker er i lære som skibsmontør hos Sydhavnens Motorværksted i Rønne.

”Jeg laster og losser bl.a. slaps (red: store metalplader), som vejer alt fra 14 til 60 tons og med varierende størrelse, tilpasset kundens behov,” fortæller Jannick Thomsen, der startede i lære som 17-årig.

Jannick Thomsen kombinerer sin læreplads med en uddannelse som faglært havne- og terminalarbejder fra AMU Nordjylland i Aalborg. I forlængelse af den teknologiske udvikling er kravene steget de seneste år til, hvad en havnemedarbejder skal kunne.

”Kraner bliver f.eks. i høj grad fjernstyret i dag. Du ser ikke mange folk ude i selve terminalerne – de sidder væk og styrer kranerne på afstand. Du ser i dag også kranførere blive til operatører på større terminaler, f.eks. i Hamborg og USA,” fortæller Jannick Thomsen.

For Jannick Thomsen passer uddannelsen og arbejdet rigtig godt.

”Jeg foretrækker at arbejde udenfor, og da jeg samtidig godt kan lide at lave tungt arbejde og sætter pris på jargonen/kammeratskabet i havnemiljøet, gav det god mening for mig at blive løsarbejder. Det var starten på mit arbejdsforhold hos A. Henriksen Shipping. Jeg fandt dernæst ud af, at jeg igennem uddannelsen som havnemedarbejder fik flere kompetencer på området; bl.a. kørekort til såvel bil som lastbil samt flere tekniske forudsætninger,” uddyber Jannick Thomsen.

Uddannelsen som havne- og terminalarbejder tager i alt tre år.

Læs mere om havne- og terminalarbejder-uddannelsen her: www.amunordjylland.dk/eud/eud-forside/havne-terminalarbejder.aspx

Maritime håndværksuddannelser:

Bådebyggeruddannelsen

I Danmark er vi kendt for vores stærke maritime færdigheder, den store flåde og vores veldrevne havne, som mange velbyggede og smukke skibe konstant besøger.

Som bådebygger er du med til at vedligeholde de historiske skibe og til at bygge fremtidens skibe, som kan være alt fra sejlskibe og motorbåde til offshore-fartøjer og fiskekuttere. Det er et meget varierende arbejde, der foregår på vandet, i havnene og på skibsværfterne.

Du formgiver, bygger og udvikler i mange forskellige materialer, som glasfiber, kompositter, metal og træ. På et skib er der ikke mange rette linjer, så der arbejdes med håndværktøj, og den dygtige bådebygger er derfor i høj kurs hos mange værfter og virksomheder.

Så ønsker du en udfordrende og alsidig uddannelse, hvor du kan se, du skaber noget, samt viderefører et stolt, dansk håndværk – så er bådebyggeruddannelsen noget for dig.

Som bådebygger skal du dog ikke blot fokusere på traditionerne – vi har også brug for dig, som tænker innovativt og skaber nye løsninger, der modsvarer de stigende krav til komfort og effektivitet på hvert enkelt skib.

Sejlmageruddannelsen

På sejlmageruddannelsen lærer du at designe, vælge materialer, skære til og sy eller svejse sejl og kalecher. Du lærer at bruge computerprogrammer både til design og til fremstilling, og du lærer at udføre tov- og wirearbejder. Det er en fordel, hvis du kan lide at sejle, da du som regel tester sejlet ombord.

Uddannelsen opbygges af en række teoretiske fag som matematik og CAD-tegning, men også af mange praktiske temaer, som brug og muligheder af en lang række meget forskellige materialer – fra hør til kulfiber. Der laves sejl til alt fra vikingeskibe til kapsejlsbåde.

Dertil kommer tekstilprodukter som bådpresenninger, solsejl, kalecher, for ikke at nævne mange ting til hus, have, industri og ikke mindst krydstogtskibe. Uddannelsen kan delvis foregå hos udvalgte sejlmagere i udlandet, hvis du ønsker at kombinere din uddannelse med et udlandsophold.



”

Jeg har i løbet af min læretid valgt at arbejde på fire arbejdspladser i tre forskellige lande. De har alle været meget forskellige, med hver sin styrke. Jeg startede med vikingesejl i Nyhavn og endte hos en sejlmager, som laver sejl til kapsejlsbåde i bl.a. aramid og kulfiber. Jeg nåede endda til New Zealand, hvor teknologien og forholdet til sejlsport er ret avanceret, og det kan ikke tilnærmelsesvis sammenlignes med det herhjemme. Alt i alt har det været en sindssygt spændende og udfordrende læretid. Det har givet min faglighed lov til at vokse enormt meget og i mange forskellige retninger.

Siv Jespersen, nyuddannet sejlmager



”



Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening har eksisteret siden 1916. Foreningens formål er at varetage medlemmernes og branchens faglige interesser, styrke virksomhedernes konkurrenceevne og omdømme, og at virke for gode relationer mellem virksomhedernes ledelse og deres medarbejdere. Foreningen har altid prioriteret uddannelse af medarbejdere i branchen meget højt.

Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening har siden 1958 været en del af det faglige udvalg for de Maritime Håndværksfag. Foreningen repræsenterer arbejdsgiversiden i Udviklingsgruppe 7 under Industriens Uddannelser. Foreningen har ligeledes repræsentanter i det lokale uddannelsesudvalg på Esnord.

Du kan læse mere om foreningen på www.skibogbaad.dk

SKIB & BÅD



Gode jobmuligheder i en spændende branche

Bådebygger- og sejlmageruddannelsen har begge en samlet varighed på 4 år og 5 måneder, og grundforløbet til begge uddannelser kan tages på Esnord i Hillerød.

Når du består den sidste eksamen, får du det såkaldte svendebrev som bevis på dine kompetencer. Med det i hånden kan du gå direkte i job og skabe dig en karriere som bådebygger eller sejlmager i virksomheder, der bygger, reparerer og sælger skibe, både og udstyr, sejl og kalecher.

Med en maritim håndværksuddannelse er du godt rustet til en karriere inden for de "blå erhverv", som er kendt på gode karriereforløb, et attraktivt lønniveau og muligheder for udlandsophold. Som udlært bådebygger eller sejlmager kan du også vælge at læse videre til eksempelvis professionsbachelor i eksport og teknologi.

AF ANNE KATHRINE B. NIELSEN

Er du gjort af det rette stof?

Hvad skal der til for at komme igennem nåleøjet hos virksomheder i den maritime verden. Og hvilke forskellige faglige muligheder er der? Vi har talt med et par af branchens arbejdsgivere.

Læreplads som sejlmager:

Håndbåren kulturarv på uddannelse

Der findes cirka 40 sejlmagere i Danmark, hvis specialer spænder fra tekstilindustri, presenninger og sikkerhedsudstyr i offshore til håndsye-sejle. Hos Sejlmager Hansens Eftf. uddanner Helle Barner Jespersen to elever ad gangen i den gamle, håndbårne kulturarv, det er at skabe sejle til Nationalmuseets forskellige udstillinger af vikingeskibe samt flere af landets skoleskibe.

Ud over at mestre det gamle håndværk er Helle Barner Jespersen overstyrmand på Georg Stage og sejler seks måneder om året. Interessen for sejle og deres kvalitet stammer herfra, og siden 2006 har Helle Barner Jespersen selv lært og udført teknikkerne under Niels Hansen, der drev og ejede virksomheden fra 1960 til 2011, hvor Helle Barner Jespersen købte Sejlmager Hansens Eftf. – som virksomhedens kun tredje ejer.

”Jeg ville gerne lære om de gamle sejle, jeg sætter som overstyrmand på Georg Stage. Og da Niels Hansen blev syg og måtte afvikle virksomheden, købte jeg den for at kunne videreføre faget, som har eksisteret på adressen siden 1934, og som er en af landets eneste leverandører af

de gamle teknikker. Havde jeg ikke gjort det, ville den håndbårne kulturarv være blevet smidt ud og glemt. Men det nytter jo ikke noget, at vi beholder skibene, hvis ikke vi kender håndværket omkring sejle, rig og tov. Ydermere er jeg overbevist om, at meget af branchens fremtid ligger i en innovativ tilgang til de historiske greb – og når jeg ser de unge mennesker sidde eksempelvis med de gamle vikingestoffer og slippe kreativiteten løs på baggrund af ny teori, de lærer på skolen, så sker der virkelig noget. De kan skabe noget, vi andre ikke kan, og jeg tror, at en stor del af fremtiden i branchen ligger i deres hænder. Ingen af os ved, hvad de unge skal kunne om 20 år – men ét er helt sikkert: Håndværket kan ikke læres på Facebook eller via Google.”

Det er en god forudsætning at forstå, hvordan et sejl virker, hvis man overvejer en elevplads i sejlmagerverdenen. Herudover påpeger Helle Barner Jespersen, at gode egenskaber er, at man er åben, nysgerrig, kreativ, omstillingsparat og klar på alle typer opgaver – ikke mindst de lange baner, der skal håndsyes i stof.



” Ingen af os ved, hvad de unge skal kunne om 20 år - men ét er helt sikkert: Håndværket kan ikke læres på Facebook eller via Google.”

Elev i shipping:

Med kant og skæve vinkler

Cirka 50 meter fra kajen i Esbjerg Havn ligger en af de danske specialister i offshore – til både vind, olie og gas. Hos Jutlandia Terminal jonglerer man med alle elementerne inden for shipping fra tre afdelinger: Terminalen, Stevedore og Agency.

”Vi har løbende mellem én og tre elever ansat i vores Agency-afdeling, hvorfra vi uddanner dem inden for shipping. Lige nu har vi to voksenlærlinge, og de er rigtig dygtige. Det er tydeligt, at de allerede har været på arbejdsmarkedet og også har en uddannelse med i bagagen. Omvendt har vi også stor glæde af de helt unge, der kommer til os, som vi kan forme helt fra bunden,” siger Kimmy Pultz Bauer, operations manager for Oil & Gas hos Jutlandia Terminal.

”Kendetegnet hos os er nok, at alle har lidt kant og skæve vinkler.”

Andre gode egenskaber i shippingbranchen er ifølge Kimmy Pultz Bauer, at man er robust, stabil, ansvarsbevidst, tør at fejle, har et godt tempo, gode sociale kompetencer samt ikke mindst en god indlæringsevne.

”Det er en spændende branche, og man har et stort ansvar – så det er vigtigt, at man ikke lader sig slå ud af en morgengnaven kaptajn, manglende told-dokumentation, eller når kranen på havnen er dobbelt-booket. Og har man lysten og evnen, er dørene også åbne for videreuddannelse.”



” Det er en spændende branche, og man har et stort ansvar - så det er vigtigt, at man ikke lader sig slå ud af en morgengnaven kaptajn, manglende told-dokumentation, eller når kranen på havnen er dobbelt-booket.”

FAKTA

Ordet "karantæne" kommer fra en italiensk dialekts udtryk for tallet "40", hvilket var det antal dage et skib måtte vente med at lægge til kaj pga. den sorte død - pesten - der hærgede i Europa i 1300-tallet.

En af de mægtigste pirater, der nogensinde har levet, var en kvindelig kinesisk prostitueret ved navn Ching Shih, efter sigende kommanderede op mod 1800 skibe og 80.000 sømænd og spredte rædsel i det Sydkinesiske Hav i starten af 1800-tallet.

Danmark bidrog i 9 år med skibe fra søværnet og fly fra flyvevåbnet til NATOs operation i Adenbugten mod pirater. Operationen, der hedder Ocean Shield, er en del af en større koordineret indsats mod pirateri i farvandet ud for Afrikas Horn og foregår på et område på ca. 6,5 mio. kvadratsmil. Det svarer til ca. halvdelen af størrelsen på USA.

Vand dækker ca. 71 % af jordens overflade, og 96,5 % af alt vand findes i ocerne. Hvis man samlede hele klodens og atmosfærens vand i en bold, ville den have en diameter på ca. 1385 km - eller fra Skagen til Milano - og indeholde 1,260,000,000,000,000,000 liter.

Der er nok bølgeenergi i havene til at forsyne hele kloden med strøm.

Danmark er blandt verdens førende maritime nationer. De danske rederier opererer verdens syvende største handelsflåde. Samlet set står danske maritime virksomheder for ca. en fjerdedel af Danmarks eksport, og i alt er ca. 4 % af beskæftigelsen i Danmark direkte eller indirekte afledt af Det Blå Danmark.

Ca. 10.000 containerskibe er i drift på verdensplan. En stor containerskibsmotor vejer op til 2.300 tons og har ca. 1.000 gange mere kraft end en familiebil.

Der findes omkring 33.000 levende arter af fisk rundt omkring i verdens have, søer osv. Det er mere end alle typer af krybdyr, pattedyr, fugle og padder tilsammen - og ca. 250 nye arter opdages hvert år.

I opgørelser over sportsskader i USA kommer fiskeri ind på en sjetteplads - efter basketball, cykling, tennis, hiking og bowling.

Det kan du (blandt andet) blive:

Shipping trainee
Bunker trader
Dispatchør
Finansmedarbejder
Skibsmægler
BA i international shipping & trade
Skipper
Kaptajn
Styrmand
Konstabel

Dykker
Erhvervsfisker
Skibsmekaniker
Skibsofficer
Skibsingeniør
Automatiktekniker
Elektriker
Energiteknolog
Skibsmontør
Bådebygger
Smed

Kilder: Søfartsstyrelsen, Forsvaret, U.S. Geological Survey, World Energy Council, World Shipping Council, Express, CNN, PBS, National Geographic



Hverdagen som sejmager-elev

Sejlmageruddannelsen tager 4 år med grundforløb og 3 skoleophold på erhvervsskolen i Hillerød, der også varetager bådebyggeruddannelsen. Det meste af uddannelsen er i praktik i et sejlmageri som i den gamle mesterlære. Hos Sejlmager Hansens Eftf. er man som elev også koblet på andre udenlandske værksteder, eksempelvis i Norge, Irland og New Zealand, hvor man lærer mere om faget og andre teknikker end de danske og på den måde får en bredere uddannelse.

Hverdagsopgaver er typisk at sy sejl - primært i hånden - men også presenninger, faldtæpper, teaterkulisser eller andre specialopgaver, der kræver større tekstiler. Lige nu er det især arbejdet med Sluppen Ruth fra 1854, ejet af Nationalmuseet, der fylder på værkstedet nær Nyhavn i København. Fartøjet skal have et sejl af hør - et materiale, der både er svært at finde samt noget af et researcharbejde at lave historisk korrekt.

Hverdagen som shipping-elev

Som shipping-elev er du en slags blæksprutte-koordinator for skibene, der kommer til havnen eller andre projekter som pakning af projektgods til platformene, logistikplanlægning af vindmølle-elementer eller forestå crew change. Eksempelvis foregår et stort dokumentations-flow, så snart skibet lægger til kaj og sænker landingsbroen - og det er dit ansvar at håndtere dette, fra dokumentation omkring mandskab til last, godsplaner osv. Det er dig, der fysisk står på kajen og modtager dokumenterne fra kaptajnen og sørger for, at rette myndigheder får alle rette dokumenter og informationer, til skibet igen sejler videre på sin rejse. Alt, hvad der foregår ind imellem af handler, reparationer og aftaler med en bred skare af virksomheder, hører også til koordineringen - som man selvfølgelig starter blødt ud i og gradvist får mere og mere ansvar - indtil man selv kan stå for et projekt eller skib. Arbejdstiderne varierer typisk mellem 7/8-16/17 - og herudover indgår man også i et vagtskema, til håndtering af de skibe, der ligger til uden for kontortid.

Faglærte har oceaner af muligheder for specialisering i den maritime verden

Flere uddannelsesinstitutioner meddeler om stigende behov for maritim arbejdskraft. Ikke mindst de unge faglærte, der vil kunne løfte de nye tekniske opgaver, der kommer flere og flere af i branchen. Der er støtte at hente, hvis du allerede har hus og har stiftet familie.

AF HELENA JENSEN

Kenneth Lind Skovgaard Jeppesen var klar på at prøve noget nyt. Med hus og familie var det dog vigtigt for den uddannede smed og rejsemontør, at økonomien kunne hænge sammen med "et nyt eventyr". Kenneth havde hørt om skibsassistentuddannelsen og var tændt på såvel faget som det praktiske element.

"En af mine kolleger var i gang med skibsassistentuddannelsen og snakkede rigtig godt om den. Ud over at jeg blev draget af at kunne komme ud at sejle, var jeg fristet af uddannelsens kortere varighed."

Og 31-årige Kenneth er langt fra den eneste, der går med de tanker.

"Faglærte, som har det sorte svendebrev, kan søge direkte ind på skibsassistentuddannelsen, og vi hører ofte, at de lidt ældre, der er mere etablerede, synes, at uddannelsen udgør en god løsning, idet de modtager en ydelse svarende til højeste dagpengesats på uddannelsen og også kan se en slutning på faget," fortæller Anna Oldenburg Larsen, lektor og studievejleder hos uddannelsesinstitutionen MARTEC.

En anden relevant uddannelse for faglærte med det sorte svendebrev er skibsmaskinistuddannelsen.

Styrkelse af profil kan betale sig

Kenneth Lind Skovgaard Jeppesen stod i november 2017 med afsluttende eksamen til uddannelsen som skibsassistent i hånden, og han skal nu i gang med at søge job. Hans mål er at finde et job først i det nye år, så han kan nå at gennemføre et par kurser inden.

"Jeg vil gerne skille mig lidt ud og er derfor i gang med at tage et radiocertifikat, som gør, at jeg kan betjene radioer på skibe samt et duelighedsbevis, så jeg kan sejle mindre både på op til 100 tons."

MARTEC er en af de skoler, hvor man kan udvikle sine kompetencer inden for et væld af kurser. Nogle af kurserne tilbydes som efteruddannelse for skibsassistenter, som modtager særlig uddannelsesstøtte fra



Kenneth – her til venstre i billede – i selskab med Jonas, som også har uddannet sig i den maritime verden på baggrund af et svendebrev som smed.

Søfartsstyrelsen. Andre kurser, der f.eks. henvender sig til vindmølleindustrien og offshore-branchen, kræver som regel kun et sundhedsbevis som adgangskrav. Disse er ikke dagpenge- eller SU-berettiget.

Flere muligheder for videreuddannelse

Vil man videreuddanne sig efter skibsassistentsuddannelsen, er der også mulighed for det; f.eks. til maskinist, navigatør eller maskinmester.

"Når jeg efter to år er blevet befaren skibsassistent, er mit mål at uddanne mig til navigatør på Skagen Skipperskole," fortæller Kenneth, der planlægger at tage en HF, mens han sejler.

Ingen uddannelse, men relevant erfaring?

Er man i tvivl om sin vej ind i branchen, tilbyder uddannelsesinstitutionerne realkompetencevurdering. Hos SIMAC og MARTEC foretager man f.eks. kompetencevurderinger for folk, som har relevant erfaring, men ingen uddannelse (f.eks. ufaglærte håndværkere).

SKIBSASSISTENT (faglært)

En skibsassistent varetager mange forskellige opgaver om bord på skibene.

Varighed: 13 uger på skole, 12 måneder på vandet.

Adgang: Bl.a. det sorte svendebrev.

Økonomi & løn: Skole: Højeste dagpengesats. Ubefaren skibsassistent: Mellem 11.000-15.000 kr. udbetalt. Befaren skibsassistent: Omkring 22.000 kr. udbetalt.

Hvor: F.eks. MARTEC.

SKIBSMASKINIST (faglært)

Som skibsmaskinist er det din opgave at sikre, at alle maskiner om bord fungerer, som de skal.

Varighed: 9 måneder på skole, praktik i 3 måneder og sejlads i 6 måneder.

Adgang: Bl.a. det sorte svendebrev eller anden maritim uddannelse, som f.eks. skibsmekaniker eller skibsassistent.

Økonomi & løn: Voksen-SU under uddannelse (over 25 år). Ca. 23.000 udbetalt som færdiguddannet.

Hvor: F.eks. MARTEC.

NAVIGATØR

En navigatør/skibsfører bestemmer skibets kurs og betjener de elektroniske styresystemer.

Varighed: Ca. 2½ år. Uddannelsen er delt op i 3 dele. Efter 1. semester kan man vælge at stoppe og blive kystskipper. Efter 3. semester: Sætteskipper. 5. semester: Skibsfører.

Adgang: Baggrund som skibsassistent med sejlads i mindst 12 måneder.

Økonomi & løn: SU under uddannelse og lønnet praktik. Omkring 35.000 udbetalt.

Hvor: F.eks. Skagen Skipperskole, Marstal Navigationsskole, SIMAC.

MASKINMESTER

Maskinmestre bruges inden for en lang række tekniske områder på land og til søs; f.eks. som projektledere, der styrer store tekniske projekter eller testingeniører, der indgår i udviklingen af nye produkter.

Varighed: Med gymnasial baggrund: 4½ år. Med faglært baggrund: 3½ år.

Adgang: Gymnasial + faglig uddannelse/værkstedsskole + praktik.

Økonomi & løn: SU under uddannelse og evt. lønnet praktik. Omkring 39.543 kr. i startløn før skat udbetalt som færdiguddannet.

Hvor: F.eks. SIMAC, MARTEC, Aarhus Maskinmesterskole.

Ift. økonomi, løn- og uddannelsesforhold er der primært taget udgangspunkt i oplysninger fra MARTEC samt ug.dk. Der kan være forskelle fra uddannelsesinstitution til uddannelsesinstitution.



Søsæt din maritime karriere i dag

- som ubefaren skibsassistent hos ESVAGT

Har du mod på at løse spændende opgaver til søs? Kan du manøvrere en båd i høj sø? Har du lyst til at arbejde med vedligehold, brand, redning og førstehjælp til søs? Er du servicemindet og opsat på at løse opgaverne optimalt for vores kunder?

Hvis du svarer ja, så er du måske godt på vej i praktik som ubefaren skibsassistent hos ESVAGT. Vi har siden 1981 sørget for sikkerheden til søs for en lang række danske og internationale offshore-virksomheder.

ESVAGTs flåde rummer i dag mere end 40 skibe. Du får lov at skifte bekendtskab med flere af dem under dit praktikforløb. Dermed har du den rette erfaring, når du i slutningen af praktiktiden skal vælge retning: Dækket, maskinen eller broen.

Kommer du med minimum en 9. klasses som baggrund, kan du starte på den maritime grunduddannelse på en søfartsskole eller et skoleskib. Efter 20 uger på skolebænken kan du starte i praktik som ubefaren skibsassistent hos ESVAGT. Du får løn i praktikperioden, og derefter kan du videreuddanne dig til eksempelvis skibsfører eller maskinmester.

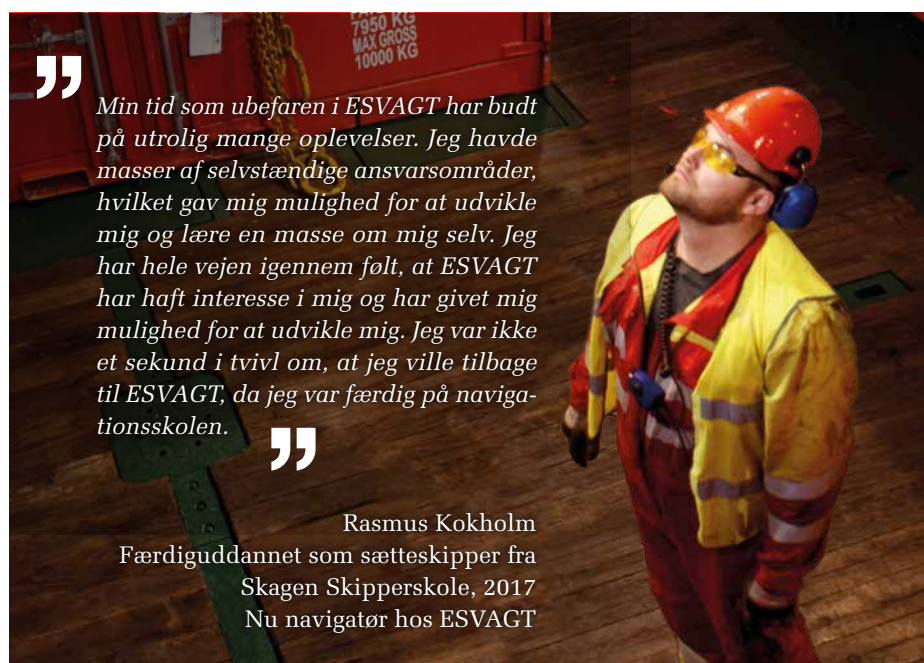
Hvis du har gjort det godt i din tid som ubefaren skibsassistent, så kan du se frem til et fast job hos ESVAGT.

SÅDAN SØGER DU

Din ansøgning og CV skal indtastes via hjemmesiden www.esvagt.com/career

VIL DU VIDE MERE OM ESVAGT?

-  ESVAGT.com
-  Facebook.com/SafetyAndSupportAtSea/
-  LinkedIn.com/company/800367/
-  Twitter.com/esvagt
-  bit.ly/esvagt-youtube



” Min tid som ubefaren i ESVAGT har budt på utrolig mange oplevelser. Jeg havde masser af selvstændige ansvarsområder, hvilket gav mig mulighed for at udvikle mig og lære en masse om mig selv. Jeg har hele vejen igennem følt, at ESVAGT har haft interesse i mig og har givet mig mulighed for at udvikle mig. Jeg var ikke et sekund i tvivl om, at jeg ville tilbage til ESVAGT, da jeg var færdig på navigationskolen. ”

Rasmus Kokholm
Færdiguddannet som sætteskipper fra
Skagen Skipperskole, 2017
Nu navigatør hos ESVAGT

kpi bridgeoil

How about the world for your next working place?

If you have the drive and initiative to flourish in a demanding role, then why not consider our legendary trainee opportunities?

The world will be your working place and you will join a team of some of the best in the business. In our company, your creativity and confidence are indispensable and you will thrive on the many challenges and great opportunities on offer.

Apply to denmark@kpibridgeoil.com



KONTAKT:
adm@navadan.com
+45 4917 0357

www.navadan.com

Danmark er blandt verdens førende søfartsnationer, og vi er stolte af at være en del af branchen! Den maritime sektor er nuanceret, udfordrende og elskværdig!

Det handler om verdenshandel og havtransport på globalt plan. At være en del af den maritime industri i Danmark er dog meget mere end søfart. Det drejer sig i stigende grad også om skibets udstyr, vedligehold og klargøring til de næste opgaver.

Navadan er en global blender og leverandør af rensekemikalier og udstyr til danske og internationale rederier. Vi har hele verden som vores arbejdsplads, hvor kunden og skibet er i fokus. Vi er innovative og bygger videre på vores 25 års ekspertise indenfor tørlast- og tankskibe.

Det handler om mennesker, og det handler om skibe! Derfor er Navadans medarbejdere et klart udtryk for vores styrke og konkurrencedygtighed i branchen. Vores team tæller tidligere skibsoperatører, besætningsmedlemmer, maskinmestre, kemikere og en kundeorienteret administration.

Kan du se dig selv være en del af det maritime Danmark, i en spændende og global handelsvirksomhed? Vi har senest uddannet og hilst farvel til en kontorelev i november og er nu på udkig efter en ny ambitiøs kontorelev, der vil starte hos os februar 2018. Har du gåpåmod og er stærk til engelsk? Så er du velkommen til at rette henvendelse til Navadan.

Tjek os ud på vores hjemmeside.

Gå direkte
til online-
magasinet her



JS Danmark har bestræbt sig på at udøve en effektiv kontrol med rigtigheden af de oplysninger, som indeholdes i dette magasin. Måtte der mod forventning være fejlagtige informationer i publikationen, kan JS Danmark ikke gøres økonomisk ansvarlig herfor.