

## **STANDARDISERING OG KVALITETSSIKRING AV FREMTIDENS MARITIME UTDANNING.**

### **Innledning:**

En overskrift bør, i henhold til gode pedagoger, indikere at nå kommer noe vi ikke har hørt tidligere, - noe interessant og forklarende.

MUF – forsamlingen er jo ikke bare en gruppe dyktige pedagoger, men også en faggruppe med solid kunnskap både om standardisering og kvalitetssikring, - så spørsmålet har sikkert allerede vært stilt grundig og heftig: Hva i all verden har Per Meek å fremføre som vi ikke allerede har hørt før?

Det er et betimelig og godt spørsmål, dog vil jeg hevde at vi er ennå ikke ferdig med temaet. Jeg vil hevde at hvis vi ikke er i stand til å opptre med en felles forståelse av hva maritim sertifikatutdanning skal bestå i, da har vi som sjøfartsnasjon et troverdighetsproblem både nasjonalt og internasjonalt.

Ser vi på de omlegginger som har funnet sted innen maritim sertifikatutdanning siden jeg tok skipsførereksamen i 1973, så er det all grunn til å stoppe opp og spørre seg selv hva det er vi holder på med, - og hvorfor.

La meg samtidig understreke at jeg bidrar med dette innlegget som representant for Sjøfartsdirektoratet, og er følgelig ansvarlig for at de posisjoner som blir forfektet er i tråd med det ansvar direktoratet er gitt av våre politiske myndigheter.

### **Grunnlaget:**

- Tradisjonell maritim offisersutdanning bygget på fartstid/verkstedtid, avløst av:
- VKI, VK II og VK III. Tillegg av:
- Sertifikatgivende utdanning i kombinasjon med høgskolestudier. Ny endring:
- 2 – årig teknisk maritim fagskole med studiekompetanse. Ny fagskolelov som åpner for:
- modulbasert sertifikatutdanning.

Til nå har eksamen vært sentralarrangert bortsett fra i høgskolesystemet.

Det er videre viktig å ha klart for seg at Undervisnings- og Forskningsdepartementet er høyeste organ og ansvarlig for at relevante lover om utdanning blir fulgt opp. Ref. lov om fagskoleutdanning.

STCW – konvensjonen av 1978 med endringer 1995 fastsatte minimumskrav til maritim sertifikatutdannelse og tjenestefunksjoner om bord som medførte nye krav til myndighetskontroll og relasjoner mellom kyst- og havnestatene. Et meget viktig instrument i denne sammenhengen er som kjent ISM – koden.

Vi vet alle i dag at opprettelsen av NIS-registeret i 1987 medførte en kraftig nedgang i antallet norske sjøfolk og som en direkte konsekvens av dette ble det også en reduksjon i rekrutteringsvolumet til de maritime skolene. Resultatet ble at antall skoler som gir sertifikatrettet utdanning har sunket fra nær 40 til ca. 20 inkludert høgskolene. Samtidig med denne utviklingen har et gjentagende spørsmål vært i hvilken grad Norge skal opprettholde en stor flåte og om denne flåten også skal være arbeidsplass for nordmenn. Uavhengig av denne utviklingen har Sjøfartsdirektoratet i tråd med norsk politikk holdt fast ved at krav til maritim sertifikatgivende utdanning skal minst tilfredsstillende nivået i IMO modellkurs. Med det er det faglige felles multiplum fastsatt.

Ved etableringen av NOKUT, nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen, har Norge fått et uavhengig organ som kvalitetssikrer all høyere utdanning. Imidlertid var det nødvendig å få avklart forholdet mellom NOKUTs ansvar og Sjøfartsdirektoratets ansvar i forhold til den maritime sertifikatutdanningen, i det man erkjente direktoratets ansvar i forhold til gjennomføringen av STCW – konvensjonens krav, inkludert Regel I/8 om kvalitetskontroll. Det ble således inngått en egen avtale mellom de to institusjonene høsten 2004 som avklarer dette forholdet.

Stortingsmelding nr. 31, godkjent i statsråd 2. april 2004, gir noen enkle føringer som vi bør kunne forholde oss til:

Innledningsvis slås det fast at "Det er regjeringens syn at Norge fortsatt skal ha en ledende rolle innen kvalitetsskipsfart internasjonalt. Det er viktig at Norge skal fremstå som et attraktivt sted å eie og drive skipsfart." Senere i sammendraget sies det at "det er et mål å sikre at sjøfolk i den norske flåten er kvalifisert for tjenesten. Kravene til utdanning er fastsatt gjennom STCW – konvensjonene og følges opp av Sjøfartsdirektoratet."

I avsnittet om fremtidig modell for maritim utdanning slås det fast at samlet kapasitet i de maritime utdanningene er for stor, og påpeker nødvendigheten av at man samkjører kapasitetene i høgskoler og fagskoler og ser dette arbeidet i forhold til de maritime klynger. Avsnittet avsluttes med at "slike samlokaliserte maritime utdanningssentra vil imidlertid kunne forutsette en felles satsning mellom stat, fylkeskommune og næringen selv."

"Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø". Dette har vært direktoratets mål i mange år allerede og står derfor også i direktoratets strategiplan og andre faktaark; - nå også beskrevet i våre tre kjerneområder, - "påse og medvirke til at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår."

Direktoratets verdigrunnlag for å kunne leve opp til de mål vi har satt oss er bygget på følgende etiske plattform: Integritet, ansvar, lojalitet, trygghet og service.

Nå spør sikkert mange av dere om jeg ikke har tenkt å komme til saken. Vi er ved saken: Det er nemlig nødvendig å trekke opp et helhetsbilde av situasjonen før vi diskuterer standarder og kvaliteter, - da blir det også enklere å forholde seg til den rolle Sjøfartsdirektoratet har i dette bildet: - Forvalte et regelverk relatert til utdanning, opplæring og sertifisering av sjøfolk innenfor rammen av direktoratets overordnede mål.

### **Rammen:**

Sjøfartsdirektoratets ansvar er å sørge for at norsk maritim utdanning som fører frem til et sertifikat minst tilfredsstillende de minimumskrav STCW – konvensjonen stiller opp. Det er videre Sjøfartsdirektoratets ansvar å sørge for at det utøves kontroll med slik utdanning som vist til i konvensjonens regel I/8.

I utøvelsen av dette ansvar forholder selvsagt direktoratet seg til øvrige forvaltningsorgan og overordnede myndigheter som er gitt ansvar i forbindelse med utdanning og sjøsikkerhet slik Stortinget har bestemt.

Det er offisiell norsk politikk at vi ønsker en internasjonal flåte av høy kvalitetsmessig standard.

Det er norsk virkelighet at vi er en kyststat med et uttalt behov for sjøtransport.

Det er norsk virkelighet at vi forvalter store havområder som representerer konkrete utfordringer med hensyn til kunnskap, sikkerhet og god forståelse for resursenes sårbarhet, men betydelige verdi.

Det er Stortingets ønske at vi skal fortsette å utdanne maritimt personell som vil representere de kunnskaper og holdninger som skal til for å kunne opprettholde og utvikle virksomheter knyttet til disse utfordringene og verdiene.

### **Standardisering av fremtidens maritime utdanning:**

Overskriften kan oppfattes som at tidligere og nåværende maritime utdanning ikke har vært standardisert. Selvfølgelig har den vært det. Et hovedelement i norsk maritim utdanning har de siste 100 år vært at den har forholdt seg til et maritimt lovverk. Loven om "Statskontroll med skibs sjødyktighed" av 1903 ble den første loven norsk maritim virkelighet skulle forholde seg til.

Siden den tid har lover og regler vært endret mange ganger, uten at det har påvirket et meget viktig prinsipp, nemlig at utdanningen er underlagt offentlig kontroll.

Endelig eksamen har vært sentralt, og igjen underlagt offentlig kontroll. Hva den maritime utdanningen skulle inneholde ble imidlertid bestemt ut fra et norsk ståsted, - hva vi i Norge mente var viktig og nødvendig. Teoretisk sett skulle det ikke bety noen forskjell om utdanningen ble gjennomført i Tromsø, Trondheim eller Tønsberg, eller Farsund for den saks skyld.

Ved etableringen av IMCO i 1948 – Intergovernmental Maritime Consultative Organization – fikk maritim utdanning og sertifisering en ny dimensjon. Stortinget ratifiserte konvensjonen i desember 1958, men lov av 10 oktober 1958 om navigatører var seg nok bevisst norske forpliktelser i internasjonale sjøsikkerhetsspørsmål.

Lov av 2. juni 1960 om skipsmaskinister fulgte opp i samme ånd, ved at begge lover fikk spesifikke innslag om "Skoleordningen".

Det grunnleggende prinsipp var, er og skal være at når man vurderer en person i forhold til det å utstede et sertifikat som gir vedkommende definerte retter og plikter, skal vurderingen bygge på de samme kriterier uansett hvor vedkommende har fått sin utdanning. Med dette prinsipp har man ivarett følgende to forhold:

- Rettferdighet, lik vurdering av samme kunnskapskrav.
- Samme kunnskapskrav i forhold til samme sertifikatnivå.

Utviklingen internasjonalt viste imidlertid at nasjonale kunnskapskrav alene ikke var tilstrekkelig til å sikre en høy grad av sjøsikkerhet.

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 trådte i kraft 28 april 1984, og har senere vært gjenstand for endringer, den viktigste i 1995.

Den engelske utgaven av konvensjonen bruker som vi ser ordet "standard" mens den norske oversettelsen bruker ordet "normer" (Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978).

Normer eller standard; - et felles internasjonalt minimumsnivå for maritim utdanning, opplæring og sertifisering var etablert, og det er den standard vi skal forholde oss til også i fremtiden så lenge norsk ratifikasjon av konvensjonen er en eksisterende realitet.

Sjøfartsdirektoratet vil, så lenge det er gitt myndighet til det, kontrollere at de minimumskrav STCW – konvensjonen har fastsatt, minst er tilfredsstillende i den undervisning som tilbys i Norge. Det betyr at vi vil forholde oss til Del A i STCW – koden. Tilbydere skal med andre ord klart dokumentere at de forholder seg til følgende grunnleggende krav i undervisningens gjennomføring:

- Målsetting – kompetansen undervisningen skal gi.
- Klar beskrivelse av Kunnskap, forståelse og dyktighet som skal oppnås.
- Definerte metoder for demonstrasjon av den kompetanse som skal oppnås.
- Definerte kriterier for evaluering av den kompetansen man ønsker å oppnå.

På grunnlag av foranstående vil Sjøfartsdirektoratet utstede sertifikater som gir rettigheter og plikter i tråd med de retningslinjer som er fastsatt i konvensjonens avsnitt A – I/2.

Sjøfartsdirektoratet forholder seg med andre ord til konvensjonens Artikkel I:

- (1) Partene forplikter seg til å sette i kraft bestemmelsene om konvensjonen og det tilhørende vedlegg, som skal utgjøre en integrerende del av konvensjonen. Enhver henvisning til denne konvensjon innebærer samtidig en henvisning til vedlegget.
- (2) Partene forplikter seg til å kunngjøre alle lover, resolusjoner, forordninger og forskrifter, og til å ta alle andre skritt som måtte være nødvendige for helt og fullt å gjennomføre denne konvensjon, for derved å sikre at sjøfolk om bord på skip, for så vidt angår sikkerhet for menneskeliv og eiendom til sjøs og beskyttelse av det marine miljø, er kvalifisert og skikket til å utføre sine oppgaver.

### **Kvalitetssikring av fremtidens maritime utdanning:**

STCW – konvensjonens regel I/8 nr. 2 slår fast at; - "Hver part skal sørge for at det med jevne mellomrom gjennomføres en evaluering, i samsvar med bestemmelsene i avsnitt A – I/8 i STCW –koden, som foretas av kvalifiserte personer som ikke selv er involvert i den berørte virksomheten."

Når vi snakker om kvalitetssikring av fremtidens maritime skole, går jeg ut fra at man mener forlengelse av en aktivitet som allerede er en realitet.

Konvensjonen forutsetter kvalitetssikring av to aktiviteter:

- kvalitetssikring av undervisningstilbudene og gjennomføringen av undervisningen;
- kvalitetssikring av den påfølgende sertifiseringsprosess.

Når det gjelder sistnevnte har Sjøfartsdirektoratet tatt konsekvensen av de forpliktelser man oppfatter i denne sammenheng, og under kontroll av Norsk Akkreditering (NA) gjennomført akkreditering av direktoratets sertifiserings og utdanningsenhet i Sjømannsavdelingen i henhold til ISO 17024.

Jeg tillater meg et par sitater fra underavdelingens uttalte kvalitetspolitikk:

"I samvirke med regelverk, forskrifter og samfunnets behov skal kvalitetssikring basert på Internasjonal Standard benyttes for å sikre at etatens virksomhet er målrettet og i samsvar med samfunnets krav om god forvaltning i vår nasjonale og internasjonale skipsfart og maritime anliggender" – Og videre:

"Den enkelte ansatte har ansvar for eget arbeid, og har også ansvar for å reagere på avvik både innenfor og utenfor eget ansvarsområde, og for å foreslå forbedringstiltak."

Vi anser det som grunnleggende viktig at den enkelte medarbeider oppfatter kvalitetsarbeidet som noe han/hun har eierskap i. Kvalitetsarbeidet skal sikre og følge opp forbedringer i virksomheten.

Professor Asbjørn Birkemo ved pedagogisk forskningsinstitutt, Universitetet i Oslo, - skriver om "opplæringskvalitet i skolen":

"Begrepet opplæringskvalitet refererer til de egenskaper ved skolens virksomhet som er av betydning for elevenes læringsutbytt. God opplæringskvalitet innebærer en standard på skolens virksomhet og resultater som tilfredsstillende brukernes ideelle forventninger. Det mest samtlende eller kollektive uttrykk for brukernes ideelle forventninger til skolens virksomhet og resultater finner vi i de nasjonale (og for vår del den internasjonale) læreplanene for skolen. Jo større samsvar en finner mellom skolens virksomhet og resultater, og de anvisninger en finner i læreplanene, desto større opplæringskvalitet vil skolen ha."

Jeg ser ingen grunn til at Sjøfartsdirektoratet skal være uenig i dette utsagnet.

I tråd med STCW – konvensjonens Artikkel I og konkret som oppfølging av Regel I/8, vil Sjøfartsdirektoratet gjennomføre kontroller med den maritime utdanningen og opplæringen og derved forsikre seg om at utdannings- og opplæringsmålene og de tilknyttede kravene til kompetanse som skal oppfylles er klart definert, og ved det identifisere kunnskaps-, forståelses- og ferdighetsnivåene som er relevante for prøvene og bedømmelsene som kreves i henhold til konvensjonen.

I de gjennomførte kontrollene har vi således forholdt oss til Konvensjonens avsnitt A – I/8.

Så lenge Sjøfartsdirektoratet er gitt det definerte ansvar vi har i denne sammenheng, vil kvalitetskontrollen være en realitet i den fremtidige maritime utdanningen. Jeg benytter anledningen til å sitere avsnitt A – I/8 nr. 2:

”Anvendelsesområdet til kvalitetsstandardene skal omfatte administrasjonen av sertifiseringssystemet, alle opplæringskurs og opplæringsprogrammer, prøver som avholdes og bedømmelser som foretas av en part eller under en parts myndighet, og kvalifikasjonene og erfaringen som kreves av instruktører og personell som foretar bedømmelse, i det det tas hensyn til politikken, systemene, kontrollordningene og gjennomgåelsene av intern kvalitetssikring som er etablert for å sikre oppnåelse av de definerte målene.”

#### **Avslutning:**

Sjøfartsdirektoratet er inne i en vanskelig og resurskrevende flytteprosess som fysisk vil være avsluttet 01.11.2006. Selv om flytteprosessen er krevende har det vært og er sjøfartsdirektørens målsetting at flyttingen ikke skal svekke direktoratets evne til å ivareta den maritime sikkerhetsevne.

Jeg antar at de fleste er enig med meg i at en grunnleggende sikkerhetsfaktor om bord i et skip er at personellet om bord har kunnskaper og evne til å utføre sine oppgaver på en profesjonell og sikker måte. Sjøfartsdirektoratet er bestemt på at kontrollen med maritim utdanning skal gjennomføres fortløpende uten å bli svekket av den pågående flytteprosess.

Noen stiller seg sikkert spørsmålet om nåværende form for kontroll vil være den samme i fremtiden. Direktoratet har oppfattet sin rolle i denne sammenheng som en overordnet funksjon, - hvilket betyr at der hviler et betydelig ansvar på den enkelte utdanningsinstitusjon med hensyn til egenkontroll. Vi ser i dette et sterkt islett av ansvarsoppfatning, lojalitet og krav til integritet.

Norge har internasjonalt hatt et omdømme som en skipsfartsnasjon av høy kvalitet. Jeg tør påstå at i dette har det også ligget en god porsjon profesjonell troverdighet. Med utgangspunkt i hva vi tidligere har sagt om direktoratets overordnede mål, skal vi i felleskap med utdanning og industri, være i stand til å vedlikeholde dette omdømme.

Vi kan selvsagt ikke spå om hva fremtidige politiske myndigheter vil beslutte om direktoratets virksomhet, men i overskuelig fremtid vil det scenario jeg nå har beskrevet være det eksisterende.

Til slutt noen få ord om krav til lærere i maritim utdanning, siden vi i det siste har fått en del henvendelser om dette:

STCW – konvensjonens regel I/6, avsnitt A – I/6 er meget klar på dette punktet, ref. nr. 4 om ”opplæring i tjenesten” og nr. 5 om ”bedømmelse av kompetanse”:

- være kvalifisert for oppgaven som opplæringen er rettet inn mot.

