

## **”Sertifiseringsmyndighetenes syn på utfordringer i dagens maritime utdanning”**

### **Hvordan kan kvaliteten bedres?**

#### **UTFORDRINGER**

Største utfordringen i dag må være å skaffe nok studenter til maritime fag. Mangel på offiserer er i dag et verdensomspennende problem. Med dagens aktiviteter innen maritim virksomhet og med det byggeprogrammet som er innen offshorenæringen, kan direktoratet etter beste evne ikke forstå hvor rederne skal finne kvalifiserte folk til å bemanne disse fartøyene. Allerede i dag står rederiene mer eller mindre i kø for å søke om dispensasjoner eller fravik, for å holde fartøyene i drift, og det er flere eksempler på at fartøy har måttet innstille i fergesamband etc. grunnet mangel på kvalifiserte folk til å dekke inn skiftet, eller minimumsbemanningen.

Det er rederienes oppgave å sørge for rekruttering til flåten, men det må vel også være en utfordring for det ”maritime” skoleverket å opprettholde utdanningstilbudet? Derfor må det være en utfordring også for disse å markedsføre denne utdanningen.

En annen stor utfordring er rekruttering av lærere i maritime fag. En undersøkelse som ble presentert i ”Rådet for maritime sertifikater og bemanning” viste en alarmerende tendens. Undersøkelsen viste at det er mangel på lærere allerede og at gjennomsnittsalderen er urovekkende høy blant de som er lærere i dag. Situasjonen i Haugesund f.eks er slik at til og med rederiene går nå ut med oppfordring til sine seilende offiserer om å ta en periode innen maritim utdanning. I følge en av direktørene i et av rederiene vurderer de faktisk å subsidiere lønnen for å kompensere for lønnsforskjellen mellom sjøtjeneste og statens lønnsregulativ. At rederiene i en situasjon med rekrutteringsvansker faktisk oppfordrer seilende offiserer til å gå i land kan virke rart, men som jeg innledningsvis nevnte, er det stor byggeaktivitet, og på lengre sikt er det jo rederiene selv som blir de store taperne dersom maritim utdanning sake men sikkert ”tørker inn”.

Sjøfartsdirektoratet observerer det som skjer, men har ikke mandat eller midler til aktivt å gjøre noe med rekruttering til skoler og skipsfart generelt, men der vi kan være en støttespiller innenfor vårt forvaltningsområde skal vi gjøre det vi kan for å hjelpe til med tilrettelegging. Et eksempel på dette er da vi etter flere runder med RLF godkjente et opplegg hvor dekkskadetter kunne gjøre det meste av kadettiden på ferger i beskyttet eller innelukket farvann, og så gjøre en 2 x 22 dagers opplæring på hurtigrutene. Vi mente å kunne forsvare ordningen som et skoleopplegg hvor det er presisert hva opplæringen på hurtigrutene skal inneholde. Det var litt startvansker, men nå ser det ut til at ordningen fungerer bra, og flere som har gjennomført dette opplegget er nå sertifisert. Dette som et eksempel hvor rederiene tar de ekstra kostnadene som må til for å få ”sine” kadetter frem til et sertifikat.

Akkurat i disse dager vurderer SD et opplegg fra Ytre Namdalen for tidligere sjøfolk som ønsker seg ut igjen, men som i tillegg til sikkerhetsopplæring også må ha et brovaktsertifikat. Dette igjen som et eksempel på å bedre rekrutteringen til maritim sektor.

Utfordringer i selve utdanningen:

Fra Sjøfartsdirektoratet er det blitt en utfordring etter at Fagskoleloven kom, der tilbyder selv skulle kunne utarbeide og gjennomføre eksamen. Forpliktelsene våre som forvaltningsorgan av STCW konvensjonen og som tilsyns- og godkjenningsmyndighet for maritim utdanning gjorde at vi måtte sette betingelser for godkjenning av maritim utdanning som gikk noe ut over det som Fagskoleloven la opp til. Største problemet for oss var at sentralt gitte eksamener forsvant. For å kunne forsvare den "lokal gitte eksamen" måtte vi sette krav til samarbeide mellom fagskolene etter samme mønster som de fire høyskolene har. Dette betyr at for å bli godkjent som maritim fagskole må skolen ha samarbeidsavtale med andre fagskoler ved utarbeidelse av eksamen og sensur. Gjennom et slikt krav mener vi at skolene også blir et korrektiv for hverandre, og vi kan unngå å få tilbake begreper som "styrmannsfabrikken".

Det er også en utfordring for SD i forbindelse med revisjoner; vi velger da å få oversendt eksamensoppgaver på forhånd, og så ta stikkprøver på besvarelse/sensur under selve revisjonen. Dette har hittil vært gjort på to skoler, siden det kun har vært revisjon av to i høst. Resultatet sett fra vårt ståsted var veldig oppløftende. Oppgavene var relevante og sensuren var faktisk streng for de beste besvarelsene. Sjøfartsdirektoratet vil fortsette med slike stikkprøver fremover som del av vår dokumentasjon av at vi forvalter STCW på en forsvarlig måte. Det vil også ha en kontrollerende effekt der skolene blir "stykkprisfinansiert". Selve finansieringsformen får det til å gå kaldt nedover ryggen på flere. Ordningen inviterer til å slippe studenter igjennom utdannelsen uten at de egentlig er kvalifisert.

Samarbeide mellom skolene kan kanskje være en utfordring, dere er jo på ett vis konkurrenter også, men Sjøfartsdirektoratet mener bestemt at samarbeide styrker kvaliteten i utdanningen ved at man faktisk er tvunget til å samarbeide og dermed være et korrektiv for hverandre. Skulle skolene hver for seg utarbeide fagplaner, eksamensoppgaver og sensurere seg selv slik loven faktisk legger opp til, ville Sjøfartsdirektoratet hatt en helt umulig oppgave med å føre tilsyn med utdanningen. Som statlig sertifiserings- og forvaltningsorgan kunne vi derfor stille krav utover kravene fra NOKUT, og NOKUT og Sjøfartsdirektoratet utarbeidet en samarbeidsavtale som hittil har fungert utmerket. Avtalen må kanskje endres litt nå som det er kommet endringer i Fagskoleloven, men de av dere som har sett høringsutkastet har kanskje lagt merke til at noen av endringene går nettopp på dette med "andre sertifiserings eller autorisasjonsmyndigheter" og noe om andre "kvalitetssikringssystemer". Dette er som tatt ut av samarbeidsavtalen mellom nettopp SD og NOKUT.

Hva med fremmedspråklige studenter? Kan dette være en utfordring for de maritime skoler fremover? I dag rekrutteres sjøfolk til den norske flåten fra mange nasjoner. Hva med å rekruttere studenter fra andre nasjoner? Hva med å få næringen med på dette? Det burde være i begge parters interesse å kunne utdanne flere sjøfolk. Dette er bare ideer som kastes ut i løse luften, men dette må kunne være en av de utfordringene skolene kan vurdere. Høgskolen i Ålesund har et samarbeidsprosjekt i Tanzania og i disse dager eksamineres/fullfører det første kullet på ledelsesnivå sin utdanning. Norges Rederiforbund med sin erfaring fra NTC i Manila, vil nå vurdere å få i gang et opplegg i samarbeide med Namibia. Igjen et eksempel på initiativ, men utfordringene står i kø, bare man våger å ta tak i dem.

Hvordan kan kvaliteten bedres?

Ja, den som visste det! Det finnes allerede ordninger og krav til kvalitetssikring innenfor utdanningssektoren, og i maritim utdanning har dette vært et krav i mange år. Ingen kan kvalitetssikre at en person lærer noe, enkelte er rett og slett håpløse når det gjelder å ta til seg kunnskap. Det som kan kvalitetssikres er kompetansen til lærerkreftene/instruktørene/veiledere. Videre kan en kvalitetssikre at undervisning er gitt. Etter hvert som verden går videre, ny teknologi kommer på banen etc. må utdanningsinstitusjonene hele tiden tilpasse seg og være oppdatert på endringer som skjer hele tiden. Videreutdanning av undervisningspersonalet er helt avgjørende etter Sjøfartsdirektoratets oppfatning. Derfor er også dette noe vi alltid presiserer ved revisjon av så vel skoler som sikkerhetssentre.