

Bilaga 4

Sveriges Redareförenings remissyttrande 2011-01-24 till SOU 2010:73

Rapport 2010-10-18 om en effektivisering av sjömansgymnasierna

Svensk sjöfartsutbildning i förändring

- *en fråga om formering av framtida sjöfartsutbildningar*

Denna rapport är skriven på uppdrag av Sveriges Redareförening och föranledd av de stora bekymmer sjöfartsutbildningar nu upplever. Främst gäller detta bristen på praktikplatser men också sjöfartsgymnasiernas utbildningsuppdrag samt - icke minst – yrkesgymnasiestudenternas framtid.

18 oktober 2010

Göran Lindholm

Innehåll

1 BAKGRUND	3
1.1 Två nivåer – manskap och befäl.....	3
1.2 Brist på praktikplatser - konsekvenser	3
1.3 Sjöfartsgymnasiernas vara eller inte vara.....	4
2 SJÖFARTSGYMNASIET	4
2.1 Två utbildningsvägar.....	4
2.2 Juniorbefälsutbildning i sjöfartsgymnasiet.....	5
2.3 "Sjöutbildningar" i internationellt perspektiv.....	5
2.4 Utbildningskvalitet.....	5
2.5 Kvalificerad yrkesgymnasieutbildning inom sjöfart.....	6
3. YRKESHÖGSKOLA	7
3.1 Fortsatt yrkesutbildning i yrkeshögskola	7
3.2 Sjöbefälsutbildningar och pilotutbildningar i jämförelse	8
3.3 Två studiegångar	8
4. HÖGSKOLAN	9
4.2 HÖGSKOLEEXAMEN -möjlig väg för yrkesgymnasiestudenter	10
4.3 Likvärdiga utbildningar	11
5. SYSTEMATISERAD PRAKTISK TRÄNING OMBORD - SJÖPRAKTIK	11
5.1 Systematiserad träning ombord.....	11
5.2 Ombord träning i olika tappning	12
5.3 Systematiserad träning i manskapsbefattning minskar behovet av praktikplatser	12
REDERI-, MYNDIGHETS- och REGERINGSÅTGÄRDER	13
Bilaga 1. SJÖUTBILDNINGAR OCH SKOLOR	14
Bilaga 2. STCW - KONVENTIONEN	17
Bilaga 3 SJÖPRAKTIK	21

Svensk sjöfartsutbildning i förändring

- en fråga om formering av framtida sjöfartsutbildningar

1 BAKGRUND

Mot bakgrund av de svårigheter stora delar av den svenska rederinäringen under svensk flagg för närvarande upplever har fokus också kommit att riktas mot "sjöutbildningar". Svårigheter för en svensk handelsflotta medför oundvikligen svårigheter för sjöfartsutbildningar. De lever i symbios.

1.1 Två nivåer – manskap och befäl

De svenska utbildningarna är uppdelade på två nivåer (Stcw – levels¹). Sedan 1980 är **manskaps**utbildningen ("supportlevel") placerad i gymnasieskolan och **sjöbefäls**utbildningarna ("operationel level" och "management level") i högskolan. Internationellt ser man ofta de två befälsnivåerna delade var för sig.

Situationen idag är att efterfrågan på svenskt manskap minskar och dessa elever får svårt att få jobb trots en gedigen 3 årig yrkesutbildning. Högskolans befälsutbildningar rekryterar främst studenter från högskoleförberedande gymnasielinjer vilka erhåller sjöpraktikplatser (fartygsförlagd utbildning) i högskolans regi och har god efterfrågan.

1.2 Brist på praktikplatser - konsekvenser

Samtliga "sjöutbildningar" rekryterar väldigt bra (2010). Detta har medfört att antalet avsatta praktikplatser ombord i svenska fartyg inte är tillräckliga för att ge plats åt båda utbildningsnivåerna. Bristen förvärras av den utflaggning som för närvarande pågår. De ungdomar som har valt sjöfartsgymnasiet har stött på svårigheter. Det finns liten efterfrågan på manskapsbefattningar och värre kommer det att bli (effekten av konventionstillägg 2010). Möjligheten att läsa vidare i högskolesystemet är begränsad då sjötidskravet (minst 36 månader) är svårt att uppnå. Dock finns alltid möjligheten att söka högskolans sjöbefälsutbildningar på betygsmärker men då söktrycket är uppseendeväckande högt – 500 till 1000 förstahandssökande till 120 platser (sjökaptensprogrammet) - är möjligheterna även här små. Högskolan ger sjömansskolans studenter andra möjligheter för tillträde bl.a. sjötid men eftersom dessa studenter har små möjligheter att "segla in" tillräckliga 36 sjömånader för att få ut behörighet tappar denna möjlighet betydelse.

¹ Inom "sjöutbildningar" refereras ofta - och även i denna rapport - till Stcw: "International Convention on Standards of training, certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995" ofta betecknad Stcw/95. Normerna anger minimikrav och nationella bestämmelser måste följa denna konvention. Konventionen är strukturerad efter ansvarsnivåer manskap, "vaktbefäl" och "seniorbefäl" -("support-operationel- och management levels") samt också efter arbetsuppgifter ("functions").

Trots de dystra utsikterna finns stort intresse för sjöfartsyirken bland 15-16 åriga ungdomar. I år (2010) har ca 180 elever antagits till sjöfartsgymnasierna. Majoriteten av dessa ungdomar har som mål att kunna läsa vidare till sjöbefäl. Det finns anledning och undersöka om det går att finna en anpassad utbildningsgång för denna grupp så att de kan uppnå sitt mål – att bli sjöbefäl.

1.3 Sjöfartsgymnasiernas vara eller inte vara

Om det inte sker några genomgripande förändringar är det tveksamt om sjöfartsgymnasierna har något berättigande. Utbildningarna kommer enligt dystra framtidsutsikter inte att leda till jobb. Dessutom, den behörighet de kommer att få med en yrkesgymnasieexamen finns normalt inte på svenska fartyg idag (lättmatros och motorman <12 sjömånader). Majoriteten har, som verkligheten också tidigare visat, begränsade möjligheter till fortsatt utbildning till sjöbefäl. Samtidigt har de som är ansvariga för praktikplatsernas fördelning meddelat att praktikplatserna i första hand kommer att fördelas bland högskolans studenter. Rektorer på gymnasieskolan har uppmanats att "förbereda eleverna" att det inte finns platser. Därför måste frågan väckas:

"Behöver branschen några sjöfartsgymnasier(sjömansskolor) i framtiden?"

Även om svenska rederier i första hand anställer utländskt manskap där så är möjligt (genom s.k.TAP avtal) finns fortfarande ett behov av svenskt manskap inom vissa sjöfartsegment bl.a. färjor.

Många rederier anser att sjöbefäl som har fått en gedigen grundutbildning på fartyg och om sjösäkerhet vid unga år (15/16 års ålder) och därefter skaffat befälsbehörighet är att föredra. Dessa rederier upplever också att sjöbefäl med denna bakgrund stannar längre i yrket än de som kommer från högskoleförberedande gymnasieprogram. Det finns således en mycket stark vilja att "sjömansskolorna" inte bara skall finnas kvar utan också att dessa ungdomar tidigt får chansen att utbilda sig för högre befattningar på ett mycket enklare och effektivare sätt. "Sjömansskolorna" som rekryteringsbas för befäl är utomordentligt viktig och likvärdig med högskolorna.

Styrelsen för Sveriges Redareförening anser för sin del att sjöfartsgymnasiernas bidrag till den svenska sjöfartsnäringen är betydelsefull och att verksamheterna kan utvecklas om rätt förutsättningar ges.

2 SJÖFARTSGYMNASIET

De tidigare sjömansskolorna var ickegymnasiala kortare yrkesutbildningar. De fördes 1980 in i gymnasieskolan som en tvåårig utbildning. Utbildningarna idag är treåriga yrkesprogram inom gymnasieskolan som samtidigt ger grundläggande behörighet för högskoleutbildning. (lag 2009:1038) De gymnasieskolor som idag bedriver yrkesutbildning mot sjöfart ("sjömansutbildning") har tagit namnet "sjöfartsgymnasium".

2.1 Två utbildningsvägar

Den normala utbildningsgången har traditionellt varit att ungdomar skaffat sjöerfarenhet eller genom utbildning på sjömanskola fått grundläggande yrkeskunskaper och därefter

mönstrat i manskapsbefattning. Man har sedan kunnat studera vidare till befäl. Det finns ingen anledning att överge denna studiegång vilket händer om "sjömansskolorna upphör med sin verksamhet.

Det bästa för sjöfartsnäringen är en lösning där Sverige erbjuder två utbildningsvägar

- ett **"yrkesspår"** som omfattar treårigt sjöfartsgymnasium + tvåårig eftergymnasial påbyggnadsutbildning där de som gått utbildningarna också bereds möjligheter till fortsatt studiegång i högskolesystemet.
- ett **"akademiskt spår"** som omfattar treårigt högskoleförberedande gymnasium + fyraårig högskoleutbildning med integrerad fartygsförlagd utbildning.

De nuvarande 4-åriga högskoleanpassade sjöbefälsprogrammen fungerar bra och skall således finnas kvar som alternativ. De fyller dessutom ett behov för utveckling av och rekrytering till sjöfartsforskning.

2.2 Juniorbefälsutbildning i sjöfartsgymnasiet

Starka och effektiva sjöfartsutbildningar på alla nivåer kräver bl.a. att vi får behålla ett starkt sjöfartsgymnasium. Här finns redan en plattform för träning och utbildning i sjösäkerhet, miljösäkerhet och miljömedvetenhet som är gemensam för alla ombordbefattningar samt övrigt sjöfartskunnande som krävs för manskapsnivån ("support level"). Utbildningarna erbjuder dessutom som valbara alternativ både navigation och maskinteknik upp till lägsta befälsnivå (klass VIII). Denna utökning av utbildningsinnehållet har möjliggjorts genom att den tidigare "sjömansskolan" numera är en treårig.

Sjöfartsgymnasierna kan således mycket väl utbilda till nästa nivå som är vaktbefäl ("operational level"). Kursavsnitt som tillkommer ryms väl inom disponibla tidsramar. Lärarkompetens finns och där kursmoment kräver särskilda resurser (simulatorer) kan dessa kursmoment inhandlas från andra utbildningsinstitutioner inom och utanför Sverige.

2.3 "Sjöutbildningar" i internationellt perspektiv

"Sjöutbildningar" kan inte ses i enbart ett nationellt perspektiv. Transportstyrelsen godkänner även utländskt befäl som uppvisar giltiga behörighetsdokument genom påteckning (endorsement). Man tar därmed ansvaret för att sjöfolk man godkänt för anställning på svenska fartyg genomgått en kvalitetssäkrad utbildning enligt internationella minimikrav (Stcw Reg. I/8). Beträffande behörighetsgivande utbildningar inom EU godkänns dessa automatiskt genom ett EU direktiv. Omvänt kan svenska gymnasieungdomar idag erhålla befälsbehörighet genom att utbilda sig vid andra nordiska lärosäten (t.ex. i Danmark, Åland etc). Andra har följt det norska utbildningsspåret "videregående skole" (yrkesgymnasium) samt 2 år på "fagskole" och därmed erhållit befälhavare- alt. maskinchefsbehörighet. Det finns exempel där Sjöfartsverket anställt personer med denna bakgrund i mycket kvalificerade befattningar (lots) utan att ifrågasätta bakomliggande utbildning. Mot bakgrund av att det finns internationella normer och att svenska ungdomar är fria att läsa var de vill inom EU är det viktigt att rensa bland svenska särkrav. Det är sålunda rimligt att anpassa regelverken till ett globalt utbildningssystem.

2.4 Utbildningskvalitet

"Vi får inte sänka kvaliteten på sjöbefälsutbildningar", "vi måste ha *högre kvalitet* än Stcw-nivån", "våra svenskt utbildade befäl håller *högsta kvalitet*", "om vi lägger befälsutbildning i

gymnasieskolan sänker vi *kvaliteten*" , "kortar vi ner tiden *sänker vi kvaliteten*" etc. Liknande hörs ofta när "sjöutbildningar" diskuteras.

Kvalitet är ett honnörsord inom utbildning med många betydelser och som följaktligen har många mål . Det är viktigt att definitionen av "utbildningskvalitet" görs tydlig för att begreppet överhuvudtaget skall ha ett värde.

- Talar vi om skolans organisation och utbildningarnas genomförande eller talar vi om resursansamling, lärarkompetenser eller måluppfyllelse?
- Hur upplever ungdomarna sin studiegång?
- Hur uppfattar arbetsgivarna nyutexaminerade ungdomar. Har de rätt kompetens ?
- Har befälsstandarden försämrats eller förbättrats jämfört med äldre utbildningar eller jämfört med utländska?

Anför man kvalitetsargument som skäl mot eller för förändringar måste dessa tydliggöras.

2.5 Kvalificerad yrkesgymnasieutbildning inom sjöfart

Det finns således flera olika skäl till att gymnasieskolorna tar sitt ansvar och erbjuder ett bredare utbildningsprogram. Transportstyrelsen bör samtidigt ta sitt ansvar och ge sjöfartsgymnasier rätt att utfärda underlag för behörigheter enligt följande:

1. Vaktman - däck	och	Vaktman – maskin
2. Matros	och	Motorman
3. Fartygsbefäl klass VII	och	Maskinbefäl klass VII
4. Vaktstyrman klass V	och	Vaktmaskinist klass V
5. Fartygselektriker	och	Elektro/elektronik befäl

För att förtydliga utbildningarnas innehåll och behörigheternas omfattning hänvisas till motsvarande STCW nivåer

1. STCW II / 4	och	STCW III / 4
2. STCW II / 5	och	STCW III / 5
3. STCW II / 3	och	STCW III / 3
4. STCW II / 1	och	STCW III / 1
5. STCW III / 7	och	STCW III / 6

Istället för att riskera att tappa den ungdomskontingent som idag väljer yrkesinriktad gymnasieutbildning inom sjöfart före en högskoleförberedande gymnasieutbildning kommer nämnda åtgärder locka fler sökande. Under denna treåriga kvalificerade utbildning kommer ungdomarna bl.a. att

- få kontakt med sjömansyrkets innehåll och karaktär vid tidig ålder och kan tidigare avgöra om yrkesvalet passar personligheten och har det innehåll man förväntat sig
- få en fullständig sjösäkerhetsutbildning, kvalificerad sjömansutbildning och praktisk utbildning i fartygsarbete på handelsfartyg ("support level")
- erbjudas möjligheter till valfri fördjupning.
- Och i en framtid nå vaktbefälsnivå och säkra möjligheter till fortsatta befälsstudier om utvecklingsintentionerna godkänns av andra intressenter.

För att gymnasieskolan skall få rätt att utfärda underlag för klass V behörighet krävs inte mer än att Transportstyrelsen godkänner utbildningen. För detta behövs inga ändringar i behö-

righetsförordningen. Gymnasieskolorna kan själva ta initiativ till att utforma ett gemensamt yrkesprogram med uttalat examensmål utan annan insats mer än att få ett formellt godkännande av Skolverket. Oavsett om svenska myndigheter och högskolor är skeptiska till sådan utveckling har i vart fall nya möjligheter öppnats för dessa ungdomar. De kan med lätthet läsa vidare till seniorbefäl i andra nordiska länder.

3. YRKESHÖGSKOLA

Det finns i framtiden ett starkt behov av en anpassad eftergymnasial utbildning för ungdomar som utexaminerats från sjöfartsgymnasium. Idag finns ett nytt möjligt alternativ – YRKESHÖGSKOLA. Utbildningarna i Yrkeshögskolan förutsätts bygga vidare på den utbildning man fått i gymnasieskolan (matros/motorman Stcw-standard Reg. II/1, III/1). Yrkesutbildningen i yrkeshögskolan skall vara tvåårig och innehålla 6 månader befälsträning. Utbildningarna skall uppfylla kraven för Stcw-standard Reg. II/2, III/3. (de Internationella kraven för högsta befälsbehörigheter)

Lagen om yrkeshögskola undantar utbildningar enligt högskolelagen (1992:1434). Denna lag innehåller bland treåriga generella examina på grundnivå "sjökaptensexamen" respektive "sjöingenjörsexamen". Dessa utbildningsprogram är inte nivådelade utan leder direkt till högsta befälsexamen. Eftersom sjöpraktiken varvas med studier kan ingen lägre befälsbehörighet erhållas förrän i samband med examen eftersom sjötidskravet normalt är fullgjort först då.

En utbildning i yrkeshögskolan leder till yrkeshögskoleexamen – inte högskoleexamen. Utbildningen skall vara en påbyggnadsutbildning för yrkesgymnasiestudenter som genomgått en treårig sjömansutbildning innefattande lägsta befälsnivå. Yrkesgymnasiestudenterna får därmed en tidsmässigt effektivare studiegång som är en nivåanpassad och arbetslivsanknuten utbildning från år ett i gymnasieskolan. Den ger en mycket hög yrkeskompetens och försvaret att det kommer att finnas två utbildningsformer/studiegångar som kommer att tillgodose sjöfartsnärings behov av sjöfartskompetens på alla nivåer.

3.1 Fortsatt yrkesutbildning i yrkeshögskola

Behovet av "manskap" i sin traditionella roll kommer att minska men så länge det finns ett behov - om än litet - måste gymnasieutbildningen finnas. Med de bredare yrkeskunskaper som beskrivits i det föregående vore det en klar fördel om yrkesstudenterna kunde bygga vidare där de slutade på gymnasiet. Det mest rationella är att erbjuda ett eftergymnasialt utbildningsspår som leder till högre behörigheter anpassade efter de yrkeserfarenheter och kunskaper man fått i gymnasieskolan. Detta kan, som tidigare redovisats, med fördel ske inom Yrkeshögskolan.

Syftet med **Yrkeshögskolan** är bl.a. att ge nya möjligheter till att studera till nästa nivå i yrket vilket bl.a. framgår i **lag (2009:128) om yrkeshögskolan**

§1 Bestämmelserna i denna lag syftar till att inom yrkeshögskolan

"inom smala yrkesområden tillgodose behov av eftergymnasiala yrkesutbildningar som avses leda till förvärvsarbete för de studerande, eller till en ny nivå inom deras yrke".

3.2 Sjöbefälsutbildningar och pilotutbildningar i jämförelse

Sjöfartsutbildningarna är en av de mest reglerade yrkesutbildningarna i det svenska utbildningssystemet. Regelsystemet omfattar inte bara innehållet i ombordträningen, kvalitetssäkring, utan styr även kraven på lärare, handledare, etc. Flygets pilotutbildningar har stora likheter med sjöfartsutbildningarna genom sin starka yrkeskoppling och styrning genom internationella regelverk. Regeringen uttalar (prop. 2008/09: 68 s.36) i valet mellan att placera pilotutbildningarna i högskola eller i yrkeshögskola att

”Utbildningen till pilot är en av de mest reglerade yrkesutbildningarna i utbildningssystemet. Utbildningen styrs både till innehåll och till tid av internationella överenskommelser. Detta innebär att utbildningen passar dåligt in i den akademiska traditionen. Innehållet i och utformningen av högskoleutbildning bestäms normalt av högskolan själv. Den akademiska utbildningen avser att utveckla ett kritiskt förhållningssätt byggt på vetenskaplig grund med en stark forskningsanknytning. Högskoleutbildningar ska också kvalitetssäkras med utgångspunkt i det internationella vetenskapssamhällets kriterier.”

Beträffande samarbete/samordning med högskolan säger regeringen vidare (s.37)

”Det är, som tidigare nämnts, viktigt att utbildningarna inom yrkeshögskolan utvecklar samarbete med universitet och högskolor. Pilotutbildning inom yrkeshögskolan skulle med fördel kunna byggas på med fortbildningskurser, kunskap om mänskliga beteenden, s.k. ”human factors”, olika typer av ledarskapskurser eller tekniska fördjupningskurser i samverkan med universitet eller högskola. Regeringen har för avsikt att ge en ny myndighet för yrkeshögskolan i uppdrag att utreda hur den grundläggande pilotutbildningen och vidareutbildningar inom området ska utvecklas. Myndigheten bör då samråda med utbildningsanordnare.”

Av propositionen framgår att regeringen inte lägger in någon värdering av de skilda högskolornas förmåga att bedriva yrkesutbildning. Däremot framgår att högskolans mål och yrkesprogrammets mål är svåra att förena. Detta framgår än tydligare genom 2007 års högskole-reform.

3.3 Två studiegångar

Av detta framgår att inrättandet av en separat yrkesinriktad eftergymnasial studiegång inom yrkeshögskolan som är anpassad för de som avlagt yrkesgymnasieexamen är ett naturligt alternativ även inom sjöområdet. Vi får då

- en **akademiskt inriktad studiegång** som leder till sjökaptens- eller sjöingenjörsexamen på kandidatnivå och som lever upp även till högskolans kvalitetsmål. Denna studiegång, som är varvad med sjöpraktik, medger fortsatta studier i det akademiska systemet (grundutbildning, master, och forskarexamen). Sjöfarten behöver en akademisk utbildningsvariant vid sidan av en yrkesvariant som har högre fokus mot yrkesrollen.
- en **yrkesinriktad studiegång²** som leder till högsta yrkesbehörighet och bygger på internationella regelverk (även svensk lag). Denna studiegång omfattar 5½ års sjöin-

² Yrkesinriktad eftergymnasial studiegång kan läggas inom högskolan men då på den lägre grundnivå som beskrivs nedan.

riktade studier och kan ge högsta befälsexamen vid 21/22 års ålder. Tidsåtgången beräknas enligt följande: sjöfartsgymnasium 3 år inkluderande sjötid ½ år + godkänd sjötid ½ år samt yrkeshögskola 2 år. Utbildningen skall utformas så att möjligheter ges till fortsatta studier på högskola.

Denna uppdelning i två eller flera olika studiegångar är inte ovanlig när man jämför med andra länder. Inom många sjöfartsnationer kan man erhålla sjöbefälsexamina inom högskole/universitetssystemet som samtidigt ger den akademiska grundnivån BSc (Bachelor of Science). I samma länder finns då ofta alternativa möjligheter att nå samma yrkesbehörigheter på marina skolor, yrkesskolor eller privata utbildningsinstitutioner av olika slag.

4. HÖGSKOLAN

Sedan 1980 sker all sjöbefälsutbildning inom Högskolans organisation på Chalmers tekniska högskola (Göteborg) och Linnéuniversitetet (Kalmar). Före detta år skedde utbildningarna i speciellt inrättade "sjöbefälsskolor" som närmast kunde jämföras med dagens yrkeshögskola dock utan att då vara en eftergymnasial utbildning. Övergången var en konsekvens av 1970-talets stora utbildningsreform och således mera ett politiskt beslut än en önskvärd reform av sjöbefälsutbildningarna i sig.

Den svenska handelsflottans storhetstid fram till 1970-talet kunde förlita sig på en utomordentligt kompetent befälsskår. Sjöbefälsutbildningarna ansågs vara av mycket hög klass trots kort utbildningstid (2-3 år) och mindre omfattande förkunskaper (folkskola/grundskola). När det gäller sjöfart har Sverige en stark utbildningstradition.

4.1 Ny utbildningsgång skapar målkonflikt

Den traditionella utbildningsgången med obligatorisk sjöerfarenhet innan man kunde söka in på sjöbefälsprogrammen kompletterades 1989 med en ny studiegång. Inom denna kunde studenter från allmänna gymnasielinjer söka direkt till befälsprogrammen utan tidigare sjöerfarenhet. Denna nyordning föranleddes av brist på behöriga sökande till sjöbefälsprogrammen som i sin tur berodde på kraftiga bemanningsreduceringar i en djup lågkonjunktur under 1970/80-talen.

Direktantagning till högskolans befälsprogram blev en rekryteringsmässig succé. Detta ledde till att det krävdes höga gymnasiebetyg för att bli antagen. Den traditionella utbildningsgången med krav på yrkeserfarenhet före sjöbefälsstudier påbörjades kom allt mer i skymundan och hade långt färre sökanden. Utbildningarna genomgick en förändring från att ha varit en traditionell yrkesutbildning till att formas i en akademisk tradition.

Med högskolereformen 2007 ställs tydliga högskolemål för alla utbildningar som är inplacerade i högskolan – även yrkesutbildningar som sjökaptensexamen och sjöingenjörsexamen. Den akademiska utbildningen avser att utveckla ett kritiskt förhållningssätt byggt på vetenskaplig grund med en stark forskningsanknytning. Detta passar dåligt in i jämförelsen med de internationella regelsystemens kompetensmål om utbildningar till sjöyrken.

4.2 HÖGSKOLEEXAMEN - möjlig väg för yrkesgymnasiestudenter

Det har uppstått en motreaktion mot att utbildningarnas alltmer akademiska karaktär blir allena rådande. Både bransch och framförallt de ungdomar som valt sjöyrket i tidig ålder vill ha tillbaka en tydlig eftergymnasial befälsutbildning med tydliga yrkesmål utan akademiska delmål. Om högskolan är beredd att acceptera och samarbeta med gymnasieskolan kan det önskade "yrkesspåret" mycket väl genomföras i högskolan. Detta kan då se ut enligt följande förslag:

Högskolan erbjuder en tvåårig sjöbefälsutbildning (management level) inom högskolans grundnivå som leder till högskoleexamen 120 p³. Denna utgör underlag för befälhavar- och maskinchefsbehörighet (Stcw Reg. II/2, III/2). Examensbenämningarna kan vara "högskoleexamen i navigation" eller högskoleexamen i sjömaskinteknik". Att öppna en rekryteringsväg för ungdomar med yrkesgymnasieexamen till fortsatta studier i högskolan har på sitt sätt stöd i högskolelagen⁴. Alla med godkänd yrkesgymnasieexamen och erhållet underlag för klass V föreslås vara behöriga att söka denna utbildning som ger en högskoleexamen.

Flexibilitet och kunskapsutveckling är viktiga grundpelare i utbildningssystemet. Den som vill studera vidare skall uppmuntras. Efter att ha erhållit en tvåårig "högskoleexamen" kan den som är intresserad mycket väl fortsätta i högskolesystemet.

Högskolan inrättar en ettårig påbyggnadsutbildning⁵ som kan ge sjökaptens- eller sjöingenjörsexamen, kandidatexamen i sjöfart/logistik eller högskoleingenjörsexamen.

Väl inne i det akademiska systemet finns stora möjligheter för den som är studieintresserad att stegvis fortsätta i en akademisk karriär.

Nästa steg i det akademiska systemet är "avancerad nivå" som kan bestå av både en ettårig "magisterexamen" eller tvåårig "masterexamen". Den mest naturliga fortsättningen i den akademiska studiegången är att högskolan anordnar en ettårig magister⁶ utbildning med fördjupning i ett sjöfartsrelaterat ämne. Denna utbildning kan lämpligtvis erbjudas som en halvfart/distansutbildning för att passa in i ett avlösningssystem

³ "Högskoleexamen uppnås efter att studenten fullgjort kursfordringar om 120 högskolepoäng med viss inriktning som varje högskola själv bestämmer" (Utdrag: HF – examensordning.)

⁴ "Högskolorna skall också aktivt främja och bredda rekryteringen till högskolan". Lag (2005:1208) 1 KAP. 5 § (se även förarbeten)

⁵ Denna påbyggnad leder till högsta grundnivå i enlighet med högskoleförordningen som i sin tur bygger Bolongamodellen (3+2+3)

⁶ Utbildning på avancerad nivå finns i Sverige på två nivåer - en tvåårig "Master" och en ettårig "Magister". Den ettåriga utbildningen passar väl in i bilden för sjöanställda då den med fördel kan läggas upp som en distansutbildning

4.3 Likvärdiga utbildningar

Den beskrivna utbildningsgången – i högskolan – för ungdomar som valt sjöyrket redan vid 15/16 års ålder ger inte bara en snabbare väg till seniorbefälsexamen utan ger också breda möjligheter till fortsatta studier i det akademiska systemet. För att göra en jämförelse mellan en "akademisk" (A) studiegång och en "yrkesinriktad" (Y) finner vi att (A) erhåller klass V behörighet och sjökaptensexamen vid 25 års ålder medan (Y) vid samma ålder redan innehaft klass V behörighet i 4 år och kan ha utfått en seniorbefälsbehörighet samt en magisterexamen.

5. SYSTEMATISERAD PRAKTISK TRÄNING OMBORD - SJÖPRAKTIK

Genomförandet av systematiserad praktisk träning, ombord ofta kallat "sjöpraktik", är ett akut problem för hela "sjöutbildnings"-systemet. Alla inblandade intressenter, dvs myndigheter, gymnasieskolor, högskolor och redare, måste gemensamt arbeta fram en lösning både i kort perspektiv och för framtiden. Det kan inte accepteras att ungdomar ska behöva riskera att bli utan examen efter tre års studier som är fallet idag.

5.1 Systematiserad träning ombord

Skyldigheten att tillgodose behovet av kontinuerlig utbildning ombord finns sedan länge stadgat i Sjömanslagen⁷. Någon kontrollfunktion eller rapporteringssystem över ombordutbildning har dock inte funnits utöver rederiers egna rutiner. Det enda formella kravet för behörigheter och tillträde till sjöbefälsutbildningar förr var således enbart sjötid ("kvantitetskrav") för vilket fördes offentligt register (sjömansregistret). Det fanns inga särkrav för sjötidens innehåll ("kvalitetskrav"). Dock medgavs nedsättning i sjötidskrav för tid på skolfartyg.

Numera omfattas alla "sjö utbildningar" till olika funktioner och nivåer ombord av konventionsbundna utbildningsprogram (Stcw A-koden) Beträffande den praktiska träningen ombord är det numera innehållet - kvalitet - som är huvudregel. Obligatorisk ombordträning skall systematiseras och integreras⁸ i utbildningsprogrammen.

"Kvantitets"-alternativet finns dock fortfarande inom Stcw's normer och kräver då minst 36 sjömånader (för styrmansbehörighet – inga tillgodoräkningar medges) Men i tillägg MÅSTE även här viss del (6 månader) av sjötiden vara systematiserad. Ett antal bestämmelser i den svenska "behörighetsförordningen" har sitt ursprung från det äldre regelsystemet (Stcw/78) och bör bli föremål för en översyn.

⁷ SML 46 § Fartygsarbete skall ordnas med hänsyn till vars och ens befattning ombord och, såvitt möjligt, även till arbetstagarnas fortsatta utbildning.

⁸ "during the required period of seagoing service, the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an officer in charge" (utdrag /watchkeeping officer- Stcw A-code II/1.6)

5.2 Ombordträning i olika tappning

Ombordträning kan utföras på olika sätt. Det anglosaxiska systemet byggde på ett s.k. kadettsystem där blivande befäl följde fartygsarbetet utan direkt aktivt deltagande i fartygsarbetet. I den mån Sverige haft en tradition har det varit tvärtom. Svenska befälselever ingick som besättningsmedlemmar med vaktansvar och deltog aktivt i fartygsarbetet. Detta system var fram till år 1989 den enda varianten och ansågs vara den bästa utbildningsformen.

Som tidigare nämnts infördes en ny utbildningsmodell 1989 på försök vilket innebar att studenter kunde söka direkt till en sjöbefälsutbildning inom högskolan utan tidigare sjöerfarenhet. Sjöpraktiken integrerades i utbildningen och kortades ner vilket kunde göras i överensstämmelse med dåvarande STCW/78. Denna försöksverksamhet som rekryteringsmässigt blev en succé är idag huvudalternativet inom svensk sjöbefälsutbildning.

Med den omfattande revideringen av Stcw-konventionen som trädde ikraft 1997 överges kvantitetskrav som huvudregel och ersätts med ett kvalitetskrav där träningen skall vara systematiserad/strukturerad, handled av kvalificerat befäl och dokumenterad i en träningsjournal. Innehållet är det väsentliga. Den obligatoriska sjötiden har i samband med detta sänkts.

5.3 Systematiserad träning i manskapsbefattning minskar behovet av praktikplatser

Det finns inget uttalat krav inom det internationella regelsystemet att den systematiserade träningen måste ske som lärling eller i någon form av kadettsystem. Utbildningen kan mycket väl ske inom ramen för en ordinarie befattning som ingår i säkerhetsbesättningen. Detta är egentligen inget nytt. En oro för att detta skulle försämra utfallet av en strukturerad träning är inte befogad.

Inom ett yrkesinriktat utbildningsspår är det fullt möjligt att blivande sjöbefäl efter grundläggande manskapsutbildning får fullgöra sin systematiserade träning som anställd inom säkerhetsbesättningen. Detta minskar belastningen på nuvarande utbildningssystem och den begränsade tillgången på praktikplatser ombord. Det är således möjligt att av 12 månaders obligatorisk däckspraktik 6 månader kan ske i manskapsbefattning och 6 månader inom gymnasieskolans ram. Om hälften av de sjöbefäl som idag utexamineras i högskolan ersätts av motsvarande antal från en yrkesinriktad studiegång minskar efterfrågan på praktikplatser med detta antal. (Idag får sjöpraktik utförd i gymnasieskolans regi inte inräknas i "högskolans" praktik)

Maskinbefälsutbildningen har något kortare sjöpraktikkrav. Dessa kan givetvis hanteras på motsvarande sätt.

En godkänd, dokumenterad och systematiserad träning kan mycket väl genomföras på fartyg som för annan flagg än den svenska och oavsett ägarförhållanden. Detta innebär att fartygsunderlaget ökar. Det leder i sig till att man inte behöver utnyttja mindre lämpliga fartygstyper. Här kan också den enskilde aktivt medverka till att skaffa sin egen träning.

Med gemensamma ansträngningar finns således stora möjligheter att lösa det största problemet inom våra sjöfartsutbildningar - *den systematiserade ombordträningen*.

REDERI-, MYNDIGHETS- och REGERINGSÅTGÄRDER

Lösningen kräver dock att rederier får möjligheter att anställa lättmatros / "lätt" motorman i större omfattning än idag och att rederierna initierar tydliga rutiner för en strukturerad träning inom ramen för ordinarie ombordarbeten. Vidare innebär lösningen att beslut om fartygens säkerhetsbesättningar får omprövas. Lättmatrosbefattningar och motorman < 12 månader ("lättmotorman") finns oftast inte i nuvarande säkerhetsbesättningsbeslut. Ett antal av de **föreskrifter (TSFS)** om utbildning och sjöpraktik som utfärdats av Transportstyrelsen kräver en översyn liksom regeringens *Förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal*.

Bilaga 1.

SJÖUTBILDNINGAR och SKOLOR – KORT BAKGRUND

Sjöbefälsskolan

Sverige har historiskt sett från och till varit en av de större sjöfartsnationerna bland de traditionella sjöfartsländerna i Europa. Det uppstod redan tidigt ett behov av organiserad undervisning i navigation och i mitten på 1600talet startades den första undervisningen i Stockholm. Därefter har undervisningen fortsatt men organiserats på olika sätt. 1841 hamnade navigationsskolorna under statligt huvudmannaskap. Krav på behörigheter – styrmansbrev och befälhavarbrev kommer första gången 1878. Sjöpraktikkravet för styrman var 36 månader och befälhavare 15 månader (varav 6 mån. i utrikes fart) i tjänst som styrman och 1e styrman. Senare- och som fanns kvar långt in på 1900 talet- kom uttryckligt krav på obligatorisk segelfartygspraktik för tillträde till navigationsskola och behörighet. Detta blev dåtidens flaskhals och upphörde först när Sverige mer eller mindre var i avsaknad av segelfartygsflotta och det blev ont om sjöpraktikplatser. Genom förordningsändring 1912 minskades de statliga navigationsskolorna från tio till fem. Kvar blev skolorna i Malmö, Kalmar, Göteborg, Stockholm, Härnösand.

Den svenska handelsflottan decimerades på 1970- och 1980-talen från uppskattningsvis 3% av världshandelsflottan till 0,6%. Höga löneskatter gjorde det utomordentligt svårt för svenskflaggade fartyg att konkurrera globalt. Detta var början till slutet för Sverige som stor sjöfartsnation. Därmed ändrades förutsättningarna och likaså underlaget för landets sjöbefälsskolor radikalt. Genom bemanningsreduceringar försvann i praktiken alla nybörjarplatser ombord och därmed blev det få ungdomar som hade möjlighet att söka inträde till sjöbefälsskolorna. Detta ledde till att tre sjöbefälsskolor drogs in i början av 1980-talet där två, Kalmar och Göteborg, blev kvar vilket de är än idag.

Sjöfartshögskolan

Genom högskolereformen fördes sjöbefälsskolorna 1980 in i högskolesystemet samtidigt som tre skolor successivt lades ner. Tillsynen av skolornas organisation överfördes därmed från Skolverket till Högskoleverket parallellt med dåvarande Sjöfartsverket. Befälsutbildningarna var i sin utformning och organisation gymnasiala samtidigt som de till karaktären var en yrkesskola. Yrkesskolekaraktären har sjöbefälsutbildningen än idag. Högskolans övergripande mål kommer i andra hand främst genom alla normerade krav på sjöbefälsutbildningens innehåll som bl.a. är en konsekvens av internationella krav. Anledningen till att utbildningarna överfördes till högskolan var snarare politisk (högskolereform) än en önskvärd reform för sjöbefälsutbildningar.

Ny utbildningsmodell

Genom att så få ungdomar under 1980 talet kunde skaffa sig nödvändig sjötid för att vinna tillträde till sjöbefälsutbildningar blev rekryteringssituationen både till skolor och sjönäring mer eller mindre katastrofal. Skolorna genomförde då en förändring genom att i samförstånd med Sjöfartsverket korta ner sjötiden till 16 månader och genomföra sjöbefälsutbildningen som en specialutbildning. Stöd för detta fanns i Stcw/78 som Sverige ratificerat 1981 ("En administration får dock tillåta att högst två år av denna godkända tjänstgöring i sjögående fartyg ersätts med en tid av specialutbildning, förutsatt att administrationen är övertygad om att denna utbildning är minst likvärdig med den tid av tjänstgöring i sjögående fartyg som den ersätter", Stcw78 II/4).

Samtidigt ändrade sjöbefäls(hög)skolorna linjeuppdelningen från styrman 40p, 48p och 80p samt sjökaptan 40p till ett sammanhållet program omfattande 120 p. Sjöpraktiken integrerades genom att den genomfördes som fyra "fristående enstaka kurser" om 20 p vardera. En viktig orsak till denna lösning av praktikfrågan var att studenterna därmed kunde erhålla studielån eftersom någon "praktiklön" då inte betalades. Högskolorna fick extra tilldelning genom att sjöpraktiken därmed redovisades som högskolepoäng. Kravet på sjötid som särskilt antagningskrav till sjöbefälsutbildningar togs bort. Resultatet av denna samförstånds-lösning mellan bransch, skolor och sjöfartsmyndigheter blev en rekryteringssuccé. På bara ett par år ökade antalet sökande till sjöbefälsutbildningarna från mindre än 0.5 före om-läggningen till 3-4 sökande per utbildningsplats efter. Denna "försöksmodell" pågår fortfarande oförändrat, dock numera med 12 månaders sjöpraktik.

Praktikkrav

Det ställs olika praktikkrav för olika befälsnivåer. Den lägre befälsnivån är "vaktbefäl" på både däck och maskin och den högre är "management nivå" – däck och maskin. För VAKT-BEFÄL på däck skall den obligatoriska sjöpraktiken omfatta minst 12 månader och 6 månader för vaktbefäl maskin. Som alternativ för de sjömän som fartygsarbetat under många år godkänner stcw/95 36 sjömånader samt teoretisk utbildning enligt A-koden för behörighet. Trots lång sjötid kräver regelsystemet även här systematiserad träning under 6 månader.

Beträffande sjöpraktikkrav för erhållande av behörighet på management level ("seniorbefäl") gäller endast ineglade sjömånader i ("junior") styrmansbefattning om 12 månader till överstyrman och ytterligare 12-24 månader till befälhavarbehörighet. Här kan tilläggas de omfattande kompetenskrav som A-koden uppställer för managementnivån.

Sjömansskolan

Upplärningen till sjömansyrket (jungman, matros, båtsman, timmerman etc och sedermera motorelev, motorman, reparatör etc) har fram till sent 1900-tal skett genom ett klassiskt lärlingssystem. Redan på 1600 talet sattes unga pojkar ombord i segelfartygen och skolades in den "hårda" vägen. Skolan och fartyget var i en skepnad. I den hierarkiskt uppbyggda fartygsorganisationen nåddes högre befattningar främst genom yrkesskicklighet. Senare kom intjänad sjötid att dominera. Fixeringen vid intjänad sjötid syns än idag trots att regelsystemet snarare kräver att sjömannen visar yrkesskicklighet (visad färdighet) än enbart inarbetad sjötid.

Frivilliga yrkesskolor inrättades i Sverige i slutet av 1800-talet och kom att bestå fram till 1971. "Sjömansskolorna" utbildade till sjömansyrket och då i "manskapsbefattningar". Dessa överfördes 1980 till gymnasiets tvååriga linje i drift och underhållsteknik (Du-linjen). De tvååriga sjömansutbildningarna övergick senare till att bli treåriga gymnasieutbildningar. Trots detta erhåller de som genomgått utbildningen bara en manskapsbehörighet. Idag finns 10 "sjöfartsgymnasier" som erbjuder sjömansutbildning. Efterfrågan på utbildat svenskt manskap har minskat och i samband med ett nytt internationellt krav på ökad sjötid för behörighet som matros/motorman kommer med stor sannolikhet intresset att minska radikalt för dessa utbildningar. "Sjöfartsgymnasierna" kommer därmed förmodligen att möta en svår framtid om inga initiativ tas för ett bättre utnyttjande av en treårig utbildning.

Bilaga 2.

STCW konventionen – kort sammanfattning

(International convention on Standards of Training, certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 as amended in 1995).

När man talar om sjöfartsutbildningar som leder till manskaps- och befälsbefattningar på fartyg hänvisas väldigt ofta till den s.k. STCW-konventionen. Många har hört talas om den utan att egentligen känna dess bakgrund. Den framställs ofta som en lägsta internationell standard för sjöfolks utbildning och certifiering och som sådant något negativt.

Nya sjöfartsnationer

För några hundra år sedan dominerades den internationella sjöfarten av ett fåtal stora (europeiska) sjöfartsnationer. Senare kom de skandinaviska länderna också att bli stora. Varje stat utvecklade egna regelsystem rörande sjösäkerhet, kontrollsystem och utbildning. Under 1800-talet byggdes ett antal navigationsskolor i Sverige. Som exempel kan nämnas att Göteborg fick sin första "navigationsskola" 1841. Utbildningarna fördes då också in under statligt ansvar. Redan då hade således sjöfartsnationerna väl utvecklade utbildningssystem.

Den internationella sjöfarten kom att domineras av dessa länder men på 1900-talet skedde en förändring. Många redare "flaggade ut" till nationer som kunde erbjuda låga eller inga skatter/avgifter alls. Det blev då dessa länders jurisdiktioner (lagar) som blev tillämpliga för fartygen i fråga också vad avser sjösäkerhet, bemanning, behörigheter, sjövärdighetskontroller m.m. Andra, icke etablerade sjöfartsnationer, kom att växa fram som arbetskraftsleverantörer. Så bemannar idag Filippinskt sjöfolk 20 – 25 % av världshandelsflottan – ett land som när detta tog sin början saknade relevanta utbildningsresurser inom sjöfartsområdet.

Dessa växande "nya" sjöfartsnationer stod då i total avsaknad av sjöfartstradition, kunskap och kompetens. Brister i internationell sjösäkerhetsstandard var vanliga. Sjövärdighet, sjösäkerhetskontroller och behörighetskrav kom att åsidosättas. Certifikatsförfalskningar var vanliga. Sjöolyckorna ökade i antal. Två tunga säkerhetskonventioner, SOLAS och Marpol, hade blivit antagna och höjt den internationella sjösäkerhetsstandarden radikalt men fortfarande in på 1970 talet fanns stora brister bland det internationella sjöfolkets kunskap/kompetens. Allmänt hävdades att 80 % av alla sjöolyckor orsakades av "den mänskliga faktorn".

STCW / 78

För att komma åt detta problem tog dåvarande IMCO (sedermera namnändrat till IMO) initiativ till att ta fram en ny konvention som syftade till att bestämma en kunskapsstandard för sjöfolk. Konventionen, STCW 78, trädde i kraft 1984 då ett erfoderligt antal sjöfartsnationer skrivit under. Antagna kunskapsstandarder fastställde kunskapsmål för säkert framförande

av fartyg, säker hantering av last, säker hantering av all sjösäkerhetsutrustning och kunskaper om miljöskydd. I det senare tillägget, STCW /95, tillkom säker "hantering" av passagerare och krav på ledarskapsutbildning. INGET hindrade eller hindrar enskilda/statliga utbildningsinstitutioner att ställa ytterligare kunskapsmål inom andra ämnesområden inbegripet forskning/forskningsanknytning.

STCW anger och tabellerar alla de kunskaper/kompetenser som manskap/befäl MÅSTE besitta för olika funktioner och befattningar. Dessa är inga "minsta krav" i betydelsen att man bara "hjälpigt" kan utföra angivna ombordfunktioner. Kunskapsmålen/kraven syftar till att var och en befattningshavare oavsett nationalitet kan utföra sina arbetsuppgifter på ett betryggande och säkert sätt. En helt annan sak är att det fortfarande finns länder som i avsaknad av sjöfartstradition och sjöfartskompetens inom utbildningsområdet inte förmår att leva upp till konventionskraven. Att de sedan utfärdar "STCW-certifikat" har inget med uttrycket "minimikunskaper" att göra. Dessa länder riskerar dock att hamna utanför den s.k. vita listan – upprättad av IMO – och därmed når certifikaten inte internationellt godkännande.

Utvecklingen i Sverige

I Sverige har vi som nämnts tidigare en lång utbildningstradition både på manskaps- och befälssidorna. STCW / 78 medförde för Sveriges del bara marginella justeringar då allt som kunde hänföras till sjösäkerhet och säkert framförande av fartyg var väl inarbetat i utbildningarna. STCW konventionens tydliga uppdelning på två befälsnivåer en "lägre" eller "juniorbefäl" för vakthållning och en "högre" eller "seniorbefäl" – för fartygets högsta ledning infördes i den svenska utbildningen redan 1959. (STCW-beteckning: "operational level resp. management level").

Skolverket/Sjöfartsverket blev nu de myndigheter som ansvarade för sjöbefälsskolornas verksamhet. I samband med högskolereformen infördes sjöbefälsskolorna 1980 under högskoleorganisationen. Därmed ändrades utbildningarna från att ha varit uppbyggda efter gymnasieskolans organisation till att nu organiseras efter en högskolemodell. Några förändringar i utbildningens innehåll skedde knappast mer än marginaliteter. Förhoppningarna var att med högskolan skulle forskning och utveckling byggas upp. Så skedde inte och det är först under senare år som vi ser ordentliga satsningar på forskningsområdet som anknyter också till den sjöfartsoperativa verksamheten. Utbildningarnas yrkesinnehåll och kvalitet hade förmodligen inte sett så mycket annorlunda ut även om de varit kvar inom skolverkets domäner.

Fortsatta brister

Under slutet av 1980-talet upplevde den internationella sjöfarten fortfarande stora kunskapsbrister bland sjöfolket. Ännu förekom certifikatförfalskningar framförallt när det gällde sjöfolks kunskapsbevis (behörighetsbevis). Det visade sig också att de "nya" sjöfartsnationer som man ville "komma åt" med skärpta kunskapskrav antingen förhållade undertecknandet av STCW-konventionen (ratificering) eller underlät att leva upp till konventionens innehåll. Detta kunde man göra genom att konventionen föreskrev att tolkningen av kunskapsmål var upp "to the satisfaction of the administration". Samtidigt konstaterades att enbart kunskapsmål som kunde uppnås enbart genom teoretiska kurser och examinationer inte var tillfyllest. Krav började framföras på att nationerna skulle ställa krav på utbildningsanordnare

att de skulle införa ett examinationssystem där den enskilde skulle VISA FÄRDIGHET innan ett bevis/behörighet utfärdades.

STCW / 95

1992 initierade IMO ett omfattande revideringsarbete av 1978 års konvention bl.a. genom att utse konsulter som kunde forcera arbetet. Det huvudsakliga arbetet bestod i att redaktionellt göra konventionen mer överskådlig med tydligt angivande av kompetenskrav och hur dessa kompetenser skulle kunna visas och bedömas. Det skulle inte längre vara "up to the satisfaction of the administration" De tidigare kunskapsmålen var fortfarande fullgoda och behövde inte ändras mer än vad teknikutvecklingen krävde. Den stora förändringen som följde av den s.k. STCW-95 var att man satte tydliga KOMPETENSMÅL med angivande av olika förslag på metoder hur denna kompetens skulle kunna visas ("method for demonstrating competence") samt bedömningskriterier ("criteria for evaluating competence"). STCW-95 trädde ikraft 1997.

Den tekniska utvecklingen går snabbt och det finns en ambition inom IMO att inte "släpa efter" med uppföljning av nya behov av kompetensutveckling (detta gäller också naturligtvis de två "tung" säkerhetskonventionerna SOLAS och MARPOL). Genom att lägga alla tekniska detaljer i en särskild del – A - kod (A-code) som harmonierar med konventionsreglerna blev konventionen som helhet lättöverskådlig och – framförallt – ändringar och tillägg i koden kan genomföras utan långdragna processer ("explicit acceptance"). Koden består av två delar; en obligatorisk A-kod och en frivillig/rekommenderande, B-koden. Sverige uppfyller båda delarna väl.

Från sjöerfarenhet till systematiserad träning

Med Stcw/95 ändrades sjötidens längd från 36 månader till 12 månader (minimikrav). Sjötiden skall nu istället bestå av ett godkänt utbildningsprogram som redovisas i godkänd träningsjournal. Studenten visar här att han/hon besitter den KOMPETENS som kommande arbetsuppgifter kräver. Som alternativ finns fortfarande möjligheten att fullgöra minst 36 månaders sjötid. Av denna tid måste dock (fortfarande) minst 6 månader utgöra vakthållningsuppgifter på bryggan under ledning av ett kvalificerat befäl. Detta är också minimikrav. Tillgodoräkningar kan således inte göras.

Krav på systematiserad träning och lärarkompetens

Beträffande undervisande lärare, instruktörer och examinatorer både ombord och iland kräver Stcw/95 att de skall vara kvalificerade. Med konventionens ändrade fokus från kunskapskrav till kompetenskrav blir den naturliga följden att de inblandade utbildningsteamerna innehar minst den kompetens de utbildar för och att de varit anställda i motsvarande befattningar. Det räcker inte med en nyligen erhållen examen eller behörighet. Vissa ämnen, t.ex. matematik, fysik, meteorologi, skeppsbyggeri etc kräver naturligtvis inte kvalificerad sjöpraktik. För andra mer specialiserade funktioner som t. ex lastoperationer på gastankfartyg och funktioner på offshorefartyg, kan kompetens erhållas genom studier/träning ombord. Stcw/95 ställer mycket höga krav på lärare, instruktörer och examinatorer och deras yrkeskompetens.

Stcw – Manila amendment 2010

År 2010 antogs ytterligare ett tillägg till Stcw-konventionen. De stora förändringarna här var införande av kompetenskrav för matrosar och motormän med minsta krav på sjötid (efter erhållen behörighet som lättmatros /"lätt" motorman krävs nu 12 månaders sjötid efter sjömansskola. Nytt är också införandet av kompetenskrav för "fartygselektriker och elektroingenjörer". Förstärkningar har också skett vad gäller användandet av simulatorer och större fokus har lagts på ledarskapsutbildning.

Bilaga 3.

SJÖPRAKTIK

Kort bakgrund

Historiskt har sjöfarenhet varit helt centralt för kunskapsinhämtning. Detta gällde inte bara sjömanskapets grunder utan även navigationskonsten. Under 1600-talet ser vi de första utbildningarna i navigation. Under 1800-talets mitt samlades navigationsutbildningarna i Sverige under statligt huvudmannskap och i samband med en reviderad befälsförordning 1878 fastställdes normer för sjöpraktik. Specifika inslag har varit krav på fartområden, krav på fartygsstorlekar och i samband med förbränningsmotorns intåg fortsatt krav på segelfartygspraktik. En ILO-konvention 1946 fastställde sjötidskravet till 36 månader för matros. Denna ram fastställdes även som krav för vaktbefäl i STCW / 78. I båda fallen ger den möjlighet för administrationen att tillgodräkna tid för utbildning. Svenska myndigheter har tillämpat liberala tillgodräknanderegler för matrosbehörighet som också använts för styrmansbehörighet trots att behörigheterna är baserade på olika konventioner. När det gäller krav på sjötids innehåll har detta inte omfattats av något kontrollsystem av kvaliteten. Enbart registrerad sjötid har räknats.

Underhållsarbete var förr ett stort inslag i sjömannens yrkesutövning. Förr bestod handelsfartygen till största delen av två fartygstyper, bulkfartyg och styckegodsfartyg, med de senare som antalsmässigt flest. Den obligatoriska sjöpraktiken genomfördes oftast på en fartygstyp som senare också kom att bli den huvudsakliga fartygstypen i yrkeskarriären.

Fram mot 1970-talet utvecklades fartygstyperna till att specialiseras mot ett stort antal skilda segment. Idag finns ingen möjlighet att erhålla en strukturerad träning på alla dessa specialfartyg. STCW-konventionen löser detta genom krav på s.k. specialbehörigheter och fartygsfamiliarisering för vilka gäller särskilda utbildningsmoment. Sammanfattningsvis kan konstateras att den ombordträning som konventionen kräver för vaktbefäl (klass V) primärt riktar in sig mot sjösäkerhet, miljö, personligt skydd och allmänt sjömanskap samt minst 6 månaders träning i vaktjänstgöring. Påföljande kompetensuppbyggnad sker genom obligatorisk sjötid i befälsbefattningar. Av detta följer att numera är det i särklass viktigast att blivande befäl får en systematiserad/strukturerad ombordträning och att kvantitetskravet endast kan tillämpas i särfall.

Jämförelse mellan Stcw och svenska regler

Nedan följer en översiktlig jämförelse mellan STCW och den svenska behörighetsförordningen. Skillnader har angivits.

DÄCK

Sjökapten (befälhavarebehörighet)

STCW: Minst 36 sjömånader som styrman. Kan reduceras med upp till 12 månader om man har seglat som överstyrman i 12 månader.

Behörighetsförordningen: ha tjänstgjort till sjöss i minst 36 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500.

Av denna tid ska minst 18 månader ha fullgjorts i annan närfart än mellan hamnar i Öresund eller i mer vidsträckt fart, varav minst 12 månader som lägst överstyrman på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000. Förordning (2007:962).

Skillnad: Sverige medger inte reduktion av tid (max 12 månader) som Stcw gör. Sverige har krav på överstyrmanstid samt fartygsstorlek.

Överstyrman klass II

STCW: Minst 12 månader som styrman

Behörighetsförordningen: Minst 12 månader som styrman över 500 brutto

Skillnad: lika

Klass III och klass IV

Plan över godkänd utbildning finns ej så långt man kan utläsa av förordning/föreskrifter. Därmed krävs sjökaptensexamen med samma omfattning på sjöpraktik. Behörigheterna är därmed ointressanta i Sverige.

"Vaktstyrman" klass V

STCW alternativ 1: Godkänd systematiserad träning dokumenterad i träningsmanual om minst 12 sjömånader

- eller på annat sätt ("or otherwise") -

STCW alternativ 2: Minst 36 månaders godkänd sjötid.

Varav (för BÅDA alternativen):

Ha utfört minst 6 månaders vakthållningsuppgifter på bryggan under ledning av kvalificerat befäl.

Behörighetsförordningen: Ha fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring.

Alt. 1. Av tjänstgöringstiden skall minst 18 månader ha fullgjorts på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i närfart eller mer vidsträckt fart varav minst nio månader på fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000 i Europafart eller mer vidsträckt fart.

För den som i minst sex månader har tjänstgjort som befälsassistent i Europafart eller mer vidsträckt fart får den sammanlagda tjänstgöringstiden minskas till 30 månader.

Alt. 2. Praktiken enligt ovan får ersättas av handledd fartygsförlagd utbildning om denna fullgjorts som en del av ett utbildningsprogram som leder till en sjökaptensexamen.

Skillnad: STCW medger inga reduceringar från 36 månader. Alternativet 36 sjömånader SKALL innefatta minst 6 mån. vakthållningsuppgifter på bryggan under ledning av kvalificerat befäl.

Alternativet handledd fartygsförlagd utbildning som del av sjökaptensutbildning är inget Stcw- krav. Sjöpraktiken är avsedd för styrmansbehörighet. Transportstyrelsens föreskrifter innehåller ett omfattande tillägg om praktikens utformning som inte har stöd i STCW.

Vaktstyrman klass VII

STCW : alternativ 1. Genomgått utbildning innefattande en adekvat period av lämplig tjänstgöring i sjögående fartyg enligt administrationens bestämmande

eller

STCW Alternativ 2. Godkänd sjötid på däck om minst 36 månader

Behörighetsförordningen: Sjötid 36 månader

Skillnad: Här anges inte, såsom i STCW, något alternativ till sjötid 36 månader. Det sägs t. ex inget om kortare specialutbildning

Befälhavare klass VI

STCW: godkänd sjötid som styrman i minst 12 månader

Behörighetsförordningen: godkänd sjötid som styrman i 12 månader

Skillnad: Samma

MASKIN

Sjöingenjör (maskinchefsbehörighet)

STCW: Minst 36 månader godkänd sjötid som vaktbefäl varav minst 12 månader som 1e fartygsingenjör.

Behörighetsförordningen: 36 månader varav 12 månader 1e fartygsingenjör med tillägg för minsta maskinstyrka

Skillnad: samma med tillägg för maskinstyrka

1e fartygsingenjör - klass II

STCW: Minst 12 månader som 2e fartygsingenjör

Behörighetsförordning: Minst 12 månader som 2e fartygsingenjör

Skillnad: Samma med tillägg minsta maskinstyrka

Maskinbefäl klass V

STCW: Godkänd utbildning OCH träning i minst 30 månader - varav minst 6 månader godkänd sjötid ombord dokumenterat i en träningsmanual.

Behörighetsförordningen: Ha fullgjort minst 30 månaders praktik varav

- minst sex månaders styrd fartygsförlagd utbildning i maskinutrymmen på fartyg med minst 3 000 kW maskinstyrka,

- - minst 12 månaders maskinrumstjänstgöring,
- - minst sex månaders kvalificerad verkstadstjänstgöring, och
- - minst sex månaders tjänstgöring i elektrisk verkstad.

Praktiken enligt första stycket 2 får ersättas med en handledd utbildning som förlagts till fartyg eller verkstad om utbildningen fullgjorts som en del av ett utbildningsprogram som leder till sjöingenjörsexamen. Den handledda utbildningen skall omfatta minst sex månaders styrd fartygsförlagd utbildning på fartyg med minst 3 000 kW maskinstyrka.

Utbildningen skall dokumenteras i en godkänd utbildningsjournal.

Skillnad: STCW's krav på 30 månader omfattar både praktik OCH utbildning. Behörighetsförordningens alternativ 1 föreskriver 30 månaders praktik. Därutöver tillkommer utbildning.

Alternativ 2 handledd utbildning (10 månader) på fartyg eller verkstad varav minst 6

månader på fartyg med minsta maskinstyrka 3000 kw som del av sjöingenjörsutbildning. Transportstyrelsens föreskrifter innehåller ett omfattande tillägg om praktikens utformning

Vakt-maskinbefäl klass VII

STCW: 750 kw - 3000 kw. Godkänd utbildning OCH träning i 30 månader varav 6 månader godkänd sjöpraktik (samma som A-III/1).

Behörighetsförordning:

Alternativ 1. 24 månaders maskinrumstjänstgöring

Alternativ 2. 48 månader där maskinrumstjänstgöring varit en del av fartygsarbetet.

Skillnad: Avviker från Stew

Maskinbefäl klass VI.

STCW (750 kw – 3000 kw) **1e fartygsingenjör** - 12 månaders godkänd sjötid som maskinist/maskinbefäl (vakt)

Maskinchef 24 månaders godkänd sjötid varav minst 12 månader som behörig i befattning som 1e fartygsingenjör.

Behörighetsförordningen: Efter erhållen behörighet klass VII fullgjort sjötjänstgöring i 12 månader som maskinbefäl

Skillnad: Avviker från Stew