



Representantforslag 57 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Dagrun Eriksen, Steinar Reiten og Line Henriette Hjemdal.

Dokument 8:57 S (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Dagrun Eriksen, Steinar Reiten og Line Henriette Hjemdal om tiltak for å styrke den maritime utdanningen

Til Stortinget

Bakgrunn

Den maritime næringen har en flere hundre år gammel, stolt tradisjon i Norge. Helt siden vikingtiden har Norge vært verdensledende på sjøfart, og næringen står sterkere nå enn noen gang. Næringen skaper verdier for 150 mrd. kroner, og sysselsetter 100 000 arbeidere. Verdiskapingen i næringen har vokst med over 130 prosent fra 2000 til 2010. Rederiene og deres eiere er motoren i den norske maritime klyngen. Samtidig har sjøfolkene en avgjørende funksjon som bærere av praktisk kunnskap, ikke bare om bord i skipene, men også på land.

Suksesshistorien slås fast av Reve og Sasson (2012) i forskningsprosjektet «Et kunnskapsbasert Norge» med følgende:

«Det som har skapt norsk maritim næring er en unik kombinasjon av dyktige sjøfolk, risikovillige redere, teknologisk avanserte skip og skipsutstyr, og en forbløffende innovasjonsevne.»

Den norske maritime næringen er unik ved at den kan tilby et komplett maritimt miljø med aktører innen alle sektorer av næringen. Dette gir enorme fortrinn i konkurransen med et stadig sterkere maritimt miljø utenfor Norge, som for eksempel i Kina. Det er i hovedsak omstillingsevne og innovasjon som har kjennetegnet den norske maritime klyngen. Det blir sagt at alle nye skipskonsepter, bortsett fra con-

tainerskipet, er norske nyvinninger. Næringen har de siste tiårene beveget seg fra enkel skipsfart som tank og bulk, til mer spesialisert fart som kjemikalietransport og RORO. Men tyngdepunktet i den norske næringen er «offshore service» og enkelte viktige «deep sea»-områder. En stadig mer spesialisert næring krever stadig mer spesialisert personell.

Den maritime utdanningen i videregående

På grunn av den enorme veksten i maritim sektor er det nå mangel på arbeidskraft med maritim utdanning, og sektoren har derfor utfordringer med å rekruttere arbeidskraft med relevant utdanning og spesialisert kompetanse.

I tillegg er det gang på gang påvist at utdannelsen er lite helhetlig, lite standardisert og til dels utdatert. Maritimt Opplæringskontor i Sør/Vest Norge har gjennomført flere lærersamlinger dedikert til å se på den maritime utdanningen på videregående nivå, og trekker frem en rekke forbedringspunkter.

Til tross for at utarbeidelsen av læreplaner gjøres sentralt, hos Utdanningsdirektoratet, er det forlagene som står for utarbeidelsen av læremateriell. Så langt er det ikke utarbeidet læremateriell for den maritime utdannelsen for Vg2. Dette resulterer i at utdanningen varierer rundt om i landet, både med hensyn til nivå og informasjon, og at man i større grad enn nødvendig er avhengig av kreative lærere som på egenhånd utarbeider læremateriell. Lærere rapporterer at de bruker mye tid på å finne læremateriell, og at det fagstoffet som oftest brukes, enten er hentet fra lærebøker skrevet på 1970-tallet eller fra danske lærebøker.

Manglende tilgang på læremateriell, manglende samarbeid mellom mange skoler og manglende overordnet strategi, fører til at belastningen på lærerne blir så stor at det er vanskelig å rekruttere nye lærere til disse studiene. De som velger å bli lærere på disse

studiene er gjerne offiserer og mer sjeldent pedagoger. Det gjør at behovet for gode læreplaner, godt læremateriell og en god samhandling mellom skolene er enda viktigere.

Maritim profesjonsutdanning

Den norske maritime profesjonsutdanningen har et godt omdømme, og norske sjøoffiserer er høyt ansett internasjonalt. I Norge er det i hovedsak to studieløp til maritim profesjonsutdanning. Den kan enten oppnås gjennom maritime fag i videregående skole, for så å få opplæring på skip og fagbrev, deretter og toårig fagskoleutdanning. Alternativt kan utdanningen tas gjennom generell studiekompetanse og treårig bachelorutdanning, eller gjennom overgangsordninger mellom disse. Disse utdanningsløpene gir grunnlaget for sertifikat som offiser. Etter minst 24 måneders fartstid er studenten kvalifisert for sertifisering på ledelsesnivå, enten som sjøkaptein eller maskinsjef.

Begge utdanningsløpene er lagt opp etter kravene til den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) i henhold til den såkalte STCW-konvensjonen («Standards of Training, Certification and Watchkeeping»). Forslagsstillerne har et inntrykk av at minstekravene til IMO i større grad har blitt standarden for utdanningen enn minstekrav. Dersom Norge skal være en ledende sjøfartsnasjon, må man også være ledende på maritim utdanning. Forslagsstillerne mener dette vil innebære at den maritime profesjonsutdanningen må gi kvalifikasjoner som går utover STCW-konvensjonens minstekrav. Dette støttes også av det MARUT-nedsatte Aasen-utvalget som i sin rapport påpeker at det er behov for å styrke den maritime bachelorutdanningen i Norge. Forslagsstillerne foreslår derfor at det utarbeides en nasjonal rammeplan, i forskrifts form, for høyere maritim profesjonsutdanning. Rammeplanen må til enhver tid inkludere sertifikatkravene i STCW-konvensjonen, men den bør stille faglige krav som går utover internasjonale kravspesifikasjoner slik at institusjonene uteksaminerer kandidater med høy lederkompetanse, innovasjonskraft og konkurransefortrinn i forhold til utenlandske utdanningsinstitusjoner. Rammeplanen for maritim profesjonsutdanning bør samordnes med nasjonal rammeplan for ingeniørutdanning.

Samlokalisering av utdanningsinstitusjonene

Maritime profesjonsutdanninger er ressurs- og kompetansekrevende, og krever blant annet utstrakt bruk av simulering og laboratoriefasiliteter. Det MARUT-nedsatte Aasen-utvalget pekte på at den nåværende nasjonale strukturen ikke er bærekraftig på lengre sikt. Utvalget peker på at utdanningstilbudene på grunnopplærings- og fagskolenivå er mange og spredt rundt i landet til små og sårbare fag- og studiemiljøer.

I tillegg til 15 fagskoler er det maritimt profesjonsutdannelsestilbud ved Høgskolen i Vestfold, Høgskolen i Stord/Haugesund, Høgskolen i Ålesund, Høgskolen i Tromsø/Universitetet i Tromsø og Sjøkrigsskolen/Haakonsværn i Bergen.

Utvalget peker videre på at samarbeidet og arbeidsdelingen mellom institusjonene som tilbyr høyere maritim utdanning, og mellom fagskoler og høyere utdanningsinstitusjoner er lite utviklet. Innenfor høyere utdanning har profesjonsutdanningen ingen nasjonal rammeplan eller nasjonalt råd som skaper en felles arena for faglig diskusjon, samarbeid og fagutvikling. Spesialiseringene (fordypningsfagene) ved den enkelte utdanningsinstitusjon synes ikke å reflektere en bevisst arbeidsdeling mellom institusjonene. Med de kravene som stilles til fremtidsrettede profesjonsutdanninger, mener forslagsstillerne at det kreves sterkere, profilerte fagmiljøer, konsentrasjon av studietilbudene og samarbeid og arbeidsdeling mellom høyere utdanningsinstitusjoner som gir maritim utdanning.

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført 25 revisjoner av maritime utdanningsinstitusjoner i Norge de siste tre årene. I revisjonene ble det funnet avvik ved alle skolene, totalt 150 avvik. Ved noen av skolene ble det funnet 3 til 4 avvik, ved andre 14 til 15. Ved høyskolene er hovedutfordringen å få på plass system for kvalitetsstyring og -kontroll. De videregående skolene og fagskolene mangler ofte god nok finansiering til investering i utstyr, samt til drift av system for kvalitetsstyring og -kontroll.

Forslagsstillerne foreslår derfor å samle utdanningsinstitusjonene som gir maritim profesjonsutdanning på fagskole- og høyskolenivå til regionale utdanningssteder som legges til de allerede eksisterende utdanningsinstitusjonene som i dag gir høyere maritim profesjonsutdanning. Dette vil blant annet samle fagmiljøene, løse noen prekære infrastrukturutfordringer og styrke rekrutteringsmulighetene.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber regjeringen vurdere en samlokalisering av de maritime utdanningsinstitusjonene til regionale utdanningssteder knyttet til allerede eksisterende utdanningsinstitusjoner som i dag gir høyere maritim profesjonsutdanning.

II

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal rammeplan, i forskrifts form, for høyere maritim pro-

fesjonsutdanning. Rammeplanen for maritim profesjonsutdanning bør samordnes med nasjonal rammeplan for ingeniørutdanning.

III

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med næringsen, utarbeide indikatorer for god maritim profesjonsutdanning.

22. mars 2013

