



Representantforslag 10 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Arve Kambe, Elisabeth Aspaker, Svein Harberg, Henning Warloe, Elisabeth Røbekk Nørve og Ine M. Eriksen Søreide

Dokument 8:10 S (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arve Kambe, Elisabeth Aspaker, Svein Harberg, Henning Warloe, Elisabeth Røbekk Nørve og Ine M. Eriksen Søreide om en styrket maritim utdanning i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

Norge er en nasjon med en stolt maritim historie og er en internasjonal stormakt på det maritime området. Arbeidsplassene i den maritime næringen er spredt over hele landet og sysselsetter over 100 000 mennesker, hvorav 25 000 er sjøfolk. Halvparten av disse er offiserer. Det verdensomfattende tilbudet av sjøfolk i 2010 var 624 000 offiserer og 747 000 underordnede. Veksten er størst i Kina, India og Filippinene. Det rapporteres om et økende behov for høyere offiserer på spesialiserte skip i fremtiden. Det er en internasjonal utfordring å kunne møte behovet for økt arbeidskraft uten at det går på bekostning av kvaliteten på utdanningen.

Sjøfartsdirektoratet er bekymret for kvaliteten på maritim utdanning i Norge, etter 150 avvik i forbindelse med revisjoner de to siste årene. Dersom kvaliteten på norsk maritim utdanning er for dårlig, vil dette også svekke omdømmet til Norge som en kvalitetsnasjon innen shipping, uttalte sjøfartsdirektør Olav Akselsen i forbindelse med Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund 27. september 2012. Bakgrunnen for bekymringen er at det i perioden fra 2010 til 2012 er avdekket 150 avvik i forbindelse med revisjon av 25 maritime utdanningsinstitusjoner. Avvikene går på brudd på internasjonale minimumskrav. Går kvaliteten ned, som disse funnene dessverre kan

tyde på, gir dette også dårligere utdanning for dem som går på disse skolene. Dette er uholdbart og må endres, sier sjøfartsdirektøren, som er ansvarlig for sjøsikkerheten i Norge. Årsakene til denne utviklingen kan være mange, men manglende rekruttering av fagfolk og mangelfulle systemer kan være noe av årsaksbildet. Nå må noe gjøres, sier Sjøfartsdirektoratet, som kommer til å ha oppmerksomheten rettet mot dette i tiden fremover. Samtidig forventer man at skolene selv også tar grep for å snu utviklingen, sier Akselsen. Forslagsstillerne deler sjøfartsdirektørens bekymring og ambisjonsnivå for norsk maritim utdanning.

Behovet for maritim kompetanse er økende. Norges Rederiforbund har to ganger doblet anslaget for arbeidskraft de siste fem årene. Bransjen trenger flere tusen ansatte hvert år fremover. Skipsfarten vil øke i pakt med globalisering, verdenshandel og befolkningsøkning, samt politiske målsettinger om transport bort fra veg og fly og over til sjø.

Norsk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning (NIFU) fikk høsten 2007 i oppdrag av Nærings- og handelsdepartementet, og i samarbeid med Kunnskapsdepartementet, å utrede norsk maritim utdanning på alle nivåer, videregående opplæring, fagskoler og høyskoler.

I regjeringens maritime strategi «Stø kurs» pekes det på utfordringer med et spredt utdanningstilbud, lite samarbeid og at få personer velger maritim utdanning. Situasjonen for maritim utdanning og behov for fremtidig arbeidskraft tilsier økt oppmerksomhet på kvalitet og også strukturelle grep i antall utdanningssteder.

En arbeidsgruppe nedsatt av stiftelsen Maritim utvikling (MARUT) fremmet for to år siden en innstilling med forslag til ny nasjonal struktur for maritim offisersutdanning. Utvalget anbefaler konsentra-

sjon av utdanningstilbudet, differensiert utdanningsløp, rekrutteringsarbeid, en nasjonal rammeplan, samarbeid og arbeidsdeling, kompetanseutvikling, investeringer i infrastruktur og økt FoU-virksomhet.

Den maritime næringen er i stadig større grad kunnskapsbasert. Det er en enorm teknologiutvikling i skipsfarten, og det bygges stadig flere spesialskip med nye posisjoneringssprinsipper og styringsprinsipper. Det stilles også stadig strengere krav til miljø og sikkerhet som også setter økte krav til sjøfolk, rederier og utdanningsinstitusjoner.

Maritim profesjonsutdanning er en svært ressurskrevende utdanning. Det er krevende faglig for elever, studenter og undervisningspersonell, men det er også svært krevende økonomisk fordi skoleeier hele tiden må ha, eller bør ha, oppdatert og relevant utstyr. Knappt noe utstyr er så dyrt som det som kreves i maritim utdanning. Med mange og små involverte utdanningsinstitusjoner er det en stor utfordring å innfri utstyrskravene. Dagens finansieringssystem for fagskolene ser ikke ut til å være tilpasset behovet for en styrket maritim utdanning.

I Norge er det to veier til maritim profesjonsutdanning som dekkoffiser og maskinoffiser, gjennom fagskole og høyskole. Begge utdanningene gir opplæring etter den internasjonale sjøfartsorganisasjonens (IMOS) sertifikatkrav som blir stadig strengere. STCW-konvensjonen angir felles standarder i form av minstekrav for sertifisering av skipsoffiserer. Begge løpene kvalifiserer i dag kandidatene til høyeste offiserstillinger.

Kvalifisering kan enten oppnås gjennom kombinasjonen av maritime fag i videregående skole, lærling på skip, fagbrev (motormann eller matros) og toårig fagskoleutdanning (nautikk eller skipsteknisk drift) eller generell studiekompetanse og treårig bachelorutdanning (nautikk eller skipsteknisk drift) på høyskole.

I Norge er det 21 videregående skoler som tilbyr maritim utdanning, 15 maritime fagskoler og fire høyskoler/universitet gir maritim profesjonsutdanning (Høgskolen i Vestfold, Høgskolen Stord/Haugesund, Høgskolen i Ålesund og Høgskolen i Tromsø/Universitetet i Tromsø). Etter forslagsstillerens syn bør utdanningen sentraliseres i større grad enn i dag for å få et utdanningstilbud som er tilpasset fremtidens krav.

Maritim utdanning har også et rekrutteringsproblem. Selv om det ved opptaket de siste årene er registrert økt søkning til høyere maritim profesjonsutdanning, har det gjennom flere år vært lave opptak til utdanningen, spesielt gjelder det marinteknisk drift. Når det gjelder rekruttering, er det iverksatt en rekke tiltak av den enkelte utdanningsinstitusjon, regionalt og på nasjonalt nivå for å øke søkningen til

maritim utdanning. Men også arbeidsmarkedet generelt sett, demografi og reviderte opptakskrav har bidratt til økningen.

Utviklingen viser at svært mange av de maritime fagskolene og de videregående skolene ikke har godt nok utstyr og at det heller ikke er noen bedring på situasjonen på kort sikt. Utstyr som brukes i utdanningen er ofte 25–30 år gammelt, særlig maskinrom, men også simulatorer og laboratorier.

Det er et stort problem å rekruttere kvalifiserte lærere med yrkesfaglærerutdanning eller praktisk-pedagogisk utdanning til maritime fagutdanninger i videregående skoler og fagskoler. Man står også foran et stort erstatningsbehov i norsk maritim utdanning. Både i fagskolene og i høyere utdanning rapporteres det om høy gjennomsnittsalder i lærerstaben. Nesten halvparten av lærerne i skipsteknisk drift ved fagskoler er over 60 år. Det samme gjelder for 25 prosent av lærerne i videregående skoler og fagskoler. Mange stillinger er dessuten ubesatte.

Når målet er å være en ledende sjøfartsnasjon, bør norsk maritim profesjonsutdanning være ledende på verdensbasis. Det er med andre ord behov for både å øke antallet uteksaminerte studenter og å styrke bachelorutdanningen.

Det MARUT-nedsatte Aasen-utvalget uttalte at målet for maritim høyere profesjonsutdanning bør være at alle undervisningsfag og emner som studentene møter, skal være forankret i et forskningsaktivt miljø som er orientert mot anvendt, praksisnær FoU. Dette bør være retningsgivende for en ny maritim utdanningsstruktur.

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.

Det oppleves et reelt makt- og virkemiddelvakuem mellom fylkeskommunale videregående skoler og fagskoler, statlige høyskoler, Kunnskapsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Få utdanningsløp er bedre og oftere utredet enn maritim utdanning. Det er på tide med økt nasjonal, politisk oppmerksomhet rundt maritim utdanning.

Forslagsstillerne vil også påpeke det store behovet for teknisk kompetanse i Sjøforsvaret. Kritisk mangel på teknisk kompetanse får direkte negative konsekvenser for den operative evnen. Sektoren utdanner mange personer med den nødvendige kompetansen, men avgir også mange kvalifiserte arbeidstakere til andre deler av den maritime næringen. Generalinspektøren for Sjøforsvaret har derfor startet et arbeid med sikte på å kartlegge det totale behovet for teknisk kompetanse i de maritime næringene

frem mot 2025. Forslagsstillerne mener Sjøforsvarets kompetansebehov må inngå som en del av grunnlaget for videreutviklingen av maritim utdanning i Norge.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

Stortinget ber regjeringen legge frem en egen stortingsmelding om en styrket maritim utdanning som følger opp forslag fremsatt av Aasen-utvalget, en arbeidsgruppe nedsatt av stiftelsen Maritim utvikling (MARUT).

17. oktober 2012

