

Examensarbete (HYH)

Maskin-och marinteknik

2023

Bertel Henriksson

Tillgodoräkning eller validering av
STCW-utbildning utförd utanför
Finland till finländsk YH-examen
som följer STCW

Examensarbete (HYH) | Abstrakt

Åbo Yrkeshögskola

Maskin-och marinteknik

2023 | 76 sidor

Bertel Henriksson

Tillgodoräkning eller validering av STCW-utbildning utförd utanför Finland till finländsk YH-examen som följer STCW.

I det här examensarbetet gjordes en forskning om i vilka fall det kan vara möjligt att tillgodoräkna eller validera STCW-studier som är avlagda i länder utanför Finland.

Examensarbetet är beställt av yrkeshögskolan vid Åbo Akademi, Novia, och behovet för en dylik forskning har blivit aktuellt nu då den finländska flaggstatsmyndigheten har fått som uppgift att auditera samtliga sjöfartsskolor i Finland, samt deras verksamhet.

I examensarbetet strävar man till att kunna hitta en gemensam linje eller ett gemensamt system som kunde användas och accepteras av alla parter.

Utmaningen i frågan är huruvida man kan försäkra legitimiteten i betyg och intyg som är utfärdade i utlandet.

I examensarbetet har man fördjupat sig i både yrkeshögskolelagen samt i de internationella regelverken som sätter upp linjerna för STCW-utbildningen, som är internationell.

Asiasanat:

Tillgodoräkning, validering, AHOT, eAHOT

Master's Thesis | Abstract

Turku University of Applied Sciences

Mechanical and Marine Engineering

2023 | 76 pages

Author(s)

Crediting or validation of STCW-education completed outside Finland to a Finnish UAs degree that follows STCW.

In this thesis research was done on in which case it might be possible to credit or validate STCW-studies completed in countries outside of Finland.

The thesis is commissioned by the University at Åbo akademi, Novia, and the need for such research has become relevant now that the Finnish flag state authority has been tasked with auditing all maritime schools in Finland, as well as their operations.

In the thesis, one strives to find a common line or system that could be used and accepted by all parties.

The challenge in question is whether one can ensure the legitimacy of grades and certificates issued abroad.

In the thesis one has delved into both the University of Applied Science Act and the international regulations that set the guidelines for the STCW, which is international.

Keywords:

Crediting, validation, AHOT, eAHOT

Innehåll

Använda förkortningar

1 Inledning	8
1.1 Problemformulering	9
1.2 Forskningens struktur	10
1.3 Avgränsningar i studien	11
2 Forskningsmetoder som används i examensarbetet	12
2.1 Kvalitativ forskning	12
2.1.1 Hur inverkar insamling av data på den kvalitativa forskningen	14
2.1.2 Analys av kvalitativ forskning	15
2.2 Kvantitativ forskning	15
2.2.1 Strukturering av data	15
2.2.2 Mätning av data	16
2.2.3 Urval ur målgruppen	16
2.2.4 Granskning av insamlat material	16
2.2.5 Analys av insamlat material	17
3 STCW, Standards of Training, Certification and Watchkeeping	18
3.1 STCW-konventionens syfte	18
3.2 Implementering av STCW-koden	20
3.2.1 Del-A. Obligatorisk	20
3.2.2 Del-B. Rekommenderad vägledning	23
4 International Maritime Organization	25
4.1 SOLAS, International convent of safety of life at sea	25
4.2 MARPOL, The international convention for the prevention of pollution from ships	26
5 EMSA, European maritime safety agency	28
5.1 EMSA:s intresseområden	28
5.2 EMSA:s roll inom utbildning	29

5.3 Utbildning ombord	30
6 ISM, International safety management	32
6.1 ISM och dess uppkomst	32
6.2 Vad omfattar ISM-koden	34
7 Traficom	36
7.1 Behörigheter för sjömän	37
7.2 Godkännande av utbildningsanordnare	38
8 Yrkeshögskolelagen	41
8.1 Allmänna bestämmelser på yrkeshögskolorna	41
8.2 Behörighetskrav som ligger till grund för yrkeshögskolestudier	43
8.3 Bedömning och tillgodoräknande av studier	44
9 Tillgodoräkningsverktyg i högskolor och universitet	45
9.1 Studeranderegistret Peppi	45
9.2 Studerandes möjligheter i Peppi	45
10 Utländska studerande i Finland	47
10.1 Webropolundersökningens resultat	48
10.1.1 Fråga 1	48
10.1.2 Fråga 2	49
10.1.3 Fråga 3	50
10.1.4 Fråga 4	50
10.1.5 Fråga 5	51
10.1.6 Fråga 6	52
10.1.7 Fråga 7	52
10.1.8 Fråga 8	53
10.1.9 Fråga 9	54
10.1.10 Fråga 10	55
11 Intervjuundersökningen	57
11.1 Presentation av intervjun för utbildningsidans representanter	59
11.2 Presentation av intervjun för flaggstatsmyndigheten	62

12 Reflektion och utvecklingsmöjligheter	66
12.1 Reflektion av forskningens utveckling	66
12.2 Rekommendation utgående från forskningen	69
12.3 Forskningens trovärdighet	71
Källor	73

Figurer

Figur 1. Table A- III/1 (IMO 2017, 145).	22
Figur 2. On Board Training Record Book (International Chamber of Shipping 2023).	31
Figur 3. Exempel på Cross-reference table (Traficom 2018, 10).	39

Diagram

Diagram 1. Tidigare examen.	49
Diagram 2. Tidigare STCW-utbildning.	49
Diagram 3. Andra utbildningsalternativ än Finland.	50
Diagram 4. Medvetenhet om kortare utbildnings alternativ.	51
Diagram 5. Är bachelor-examen viktig.	51
Diagram 6. beslut om master´s-examen.	52
Diagram 7. Ansökning om tillgodoräkning.	53
Diagram 8. Beviljad tillgodoräkning.	54
Diagram 9. Möjlighet till Management level under första året.	55
Diagram 10. Fyller utbildningen förväntningarna.	56

Använda förkortningar

EFTA	European Free Trade Association
EMSA	European Maritime Safety Agency
EU	European Union
FN	Förenta Nationerna
ICS	International Chamber of Shipping
ILO	International Labour Organisation
IMCO	Inter- Governmental maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organization
ISM	International Safety Management Code
ITU	International Telecommunication Union
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
WHO	World Health Organization

1 Inledning

Tillgodoräkning och validering av tidigare studier är någonting som används aktivt i högskolor och universiteten i Finland. Högskolorna och universiteten har ofta egna verktyg och modeller för hur de kan tillgodoräkna direkt eller genom validering av tidigare studier från en annan högskola eller ett annat universitet, men också hur man validerar kunskap från till exempel arbetslivet, utbytesstudier och så vidare.

Tillgodoräknande avser ändå ett sådant förfarande som kan användas då man har förvärvat en viss kompetens i någon annan skola som man vill att ska tillämpas i den examen som man strävar till (Helsingfors Universitet 2022). En studerande måste alltid ansöka om tillgodoräkning av tidigare studier, eller validering av tidigare kunskap eller kompetenser (Helsingfors Universitet 2022).

Riktlinjer finns för vilka nivåer det ska vara på studierna för att de ska kunna tillgodoräknas eller valideras. Som regel kan man säga att om man vill ha tillgodoräkning för studier till en kandidatexamen på universitetsnivå eller Bachelorexamen på högskolenivå, så bör dessa kurser vara införskaffade på samma eller motsvarande nivåer. Däremot om man vill ha en enskild kurs, som är tagen utanför universitets eller högskolenivå, så blir det frågan om validering. (Helsingfors Universitet 2022.)

I den här studien kommer det att behandlas tillgodoräkning och validering av studerande som kommer från länder i EU och utanför EU. Studien kommer inte dess mera att behandla tillgodoräkning av studerande som har diverse examen från Finland. Dock kan studerande från Finland samt deras tillgodoräkning på vissa ställen användas som jämförelseobjekt.

Studieinriktningen på målgruppen är sjöfart med direkt anknytning till personal som jobbar ombord på fartyg i internationell trafik. Det är fartyg som lyder under IMO, International Maritime Organisation.

Studerande som anländer till de finländska skolorna kan både ha en grundutbildning eller en högskoleutbildning på en allmän nivå. Här gäller de

allmänna reglerna för att kunna tillgodoräkna eller validera tidigare studier. Men sedan kan studerande också ha en STCW, Standards of Training, Certification and Watchkeeping utbildning som är internationell. Och här kan det i teorin möjliggöra tillgodoräkning av större studiehelheter som inte är införskaffade på samma nivå som den kommande examen i Finland kommer att ha.

Frågan i forskningen är då att hur kan man beakta de utländska studerandes tidigare STCW-utbildning vid tillgodoräkning eller validering så att den också är i samspel med nationella utbildningslagar. Är det möjligt att kunna säkerställa diverse betyg och intyg som studerande har med sig från sina ursprungliga skolor. Är det även hållbart att tillföra ett dylikt förfarande i till ett kvalitetssystem.

1.1 Problemformulering

Finland ser ut att bli ett allt mera åtråvärt land för internationella studerande att studera sjöfart som ger behörighet till de högre befälsvakanser ombord på fartyg.

Internationella studieprogram till sjökaptan och ingenjör (som ger behörighet till övermaskinmästare) går i skrivandets stund redan att få vid yrkeshögskolan Novia samt Satakunnan ammattikorkeakoulu (Ammattikorkeakouluopinnot.fi 2023).

Tidigare då högskolorna i Finland endast antagit studerande från Finland och möjligtvis studerande från andra nordiska länder som har kunnat delta i utbildning på det ena av Finlands officiella språk, så har tillgodoräkningen av STCW-kurser och studiehelheter varit pålitliga. Här behöver man beakta att i det fallet då det är frågan om STCW-baserade studier så är dessa inte alltid införskaffade på samma nivå som den eftersträvade examen leder till. Utan i så fall har det i Finland validerats STCW-studier som är införskaffade på andra stadiets nivå och sedan registrerats via öppna högskolan. Sen har man tillgodoräknat dem på Bachelornivå.

Här kommer utmaningarna emot med studerande som kommer med motsvarande behörighetsbevis och betyg från utlandet. Och för att precisera att då i många fall från länder utanför EU.

I studien tas upp bevisade problem som har stötts på med ifrågavarande målgrupp. Samt också hur övervakning och riktighet behöver bestyrkas i sin helhet.

Forskningsfrågan är: Hur ska man i de finländska skolorna som lyder under STCW-koden kunna försäkra sig om att tillgodoräkning eller validering görs på ett legitimt och hållbart sätt som svarar på både nationella och internationella myndigheters krav?

Tidigare studier över ämnet finns inte att tillgå i någon större utsträckning. Och det för att bredden på möjligheten för studerande med annat språk än finska eller svenska har inte varit möjlig i en längre tid. Den här möjligheten ser nu ut att växa.

Också systemen för övervakning av utbildningen samt utbildningens harmonisering skolorna emellan går in i en ny fas. Det är i fortsättningen flaggstatsmyndigheterna som har som uppgift att övervaka att utbildningen följer de internationella minimikraven för STCW-delen.

Här kan man känna att det finns ett behov att försöka få fram en modell som kan användas mellan aktörer och myndighet för att säkerställa gemensamma riktlinjer och kvalité som också ställs på internationell nivå.

1.2 Forskningens struktur

Forskningen byggs upp genom att presentera forskningsmetoderna som används i forskningen. Ofta väljer man att göra en kvalitativ eller en kvantitativ forskning. En forskning som denna kommer inte att nå sitt fulla syfte om man begränsar sig till endast ena metoden. Därför har forskningen en del som utförs enligt den kvalitativa metoden genom personintervjuer med experter inom

området tillgodoräkning. Samt personer som representerar den övervakande myndigheten av STCW.

Den andra delen av forskningen som går in på den kvantitativa metoden är utförd genom en Webropool undersökning. Den eftersträvar efter svar på studerandes beslut av att välja Finland och finländska högskolor som studiemöjlighet.

I teoridelen öppnas alla de delar som STCW-studierna innehåller. Utöver STCW, IMO, EMSA, European maritime safety agency, ISM, International safety management och Traficom, så beaktas också yrkeshögskolelagen. Alla de här delarna är relevanta och behöver studeras noggrant för att kunna få den rätta uppfattningen om riktigheten i tillgodoräkning och validering. När det är legitimt och när det inte bör tillämpas.

1.3 Avgränsningar i studien

Även fast det i syfte som jämförelse kommer upp tillgodoräkning av finländska studerande med finsk examen från tidigare STCW-utbildning i Finland, så kommer studien att begränsa sig till tillgodoräkning och evaluering av utländska studerande med STCW-utbildning från EU eller länder utanför EU.

Studien kommer också i ett mindre perspektiv att tangera STCW-utbildningar som kan anordnas i samarbete med utländska skolor eller träningscenter som är eller strävar till att bli auditerade till STCW av flaggstatsmyndigheterna i Finland.

2 Forskningsmetoder som används i examensarbetet

Det är allmänt att man väljer någon specifik forskningsmetod på vilken man kommer att bygga upp sitt arbetssätt under examensarbetet. De här metoderna är endera kvalitativ forskning eller kvantitativ forskning. I många forskningar kan man uteslutande bygga upp forskningen på enbart den ena metoden. I den här forskningen kommer dock den kvalitativa metoden vara dominerande. Även om också den kvantitativa kommer att förekomma i någon form.

2.1 Kvalitativ forskning

Vid en kvalitativ forskning samlar man material eller data genom någon eller några olika former av intervjuer (Lindberg 2017, 9). Dessa intervjuer kan utspela sig på olika sätt. Och det är av vikt att man väljer en metod som passar det egna forskningsområdet och intervjuobjektet. Dessa kan vara till exempel panelintervjuer, fokusgrupper, personliga intervjuer o.s.v. (Lindberg 2017, 9). Man kan alltså konstatera att metoderna som man använder väljs av de som utför forskningen. Här är det viktigt att man lyckas välja ut den metod som medför det rätta värde av intervjun och därmed också hämtar trovärdigheten man söker efter till själva forskningen.

Vid val av metod kan det vara klokt att man utgår från själva forskningsfrågan. Utgångspunkten är också att verkligheten kan uppfattas olika av olika personer. Det kanske inte finns en absolut sanning. (Lundén 2020, 2.) Intervjuer kan utföras på olika sätt. Rätt tillvägagångssätt kan väljas med tanke på tillgänglighet eller med tanke på vilken metod vi använder. Man kan utföra intervjuer via webben som till exempel Teams, Webex mm. Eller så kan man även utföra personliga intervjuer. (Lindberg 2017, 9.)

Då man utför personliga intervjuer närvarar endast intervjuaren och den intervjuade. Man kan också göra intervjuer med flera personer samtidigt. Då har man möjligheten att samtidigt få fram olika aspekter inom intervjuens tema. (Lindberg 2017, 9.)

I det senare fallet kan det vara svårare att urskilja sakargumenten vid transkriberingen av materialet. Risken kan också finnas att om det finns väldigt dominant intervjuade, att några intervjuade inte alls, eller mycket litet uttalar sig i frågorna. Med det kan man gå miste om innehåll.

Man kan också om forskningen det tillåter välja sig av att utföra panelintervjuer. En panelintervju baserar sig på att det finns flera intervjuare och en intervjuad. (Lindberg 2017, 9.) En fördel som man får fram i det här fallet är att med flera intervjuare så behöver inte huvudintervjuaren komma på, eller hålla reda på alla frågorna.

Det uppkommer även lätt följdfrågor, som någon annan i panelen kan komma upp med som kanske uteblivit från en personlig intervju. Denna metod kräver dock att det är flera personer involverade i forskningen. Vid dessa ovannämnda metoder kan vi också prata om semistrukturerade intervjuer, då frågeställaren har möjlighet att ha en frågeguide som man använder men tillika kan man också lägga till frågor som dyker upp.

Vad man också kan använda sig av om man lättare behöver nå ut till en större mängd intervjuade är webbaserade intervjuer som till exempel Webropool. Det är elektroniska formulär som man skickar till en utvald grupp på ett utvalt antal. Vid dessa intervjuer behöver man noggrant välja frågorna så att man får svar på det man behöver.

Det kan vara frågan om frågor med helt öppna svar eller frågor med färdiga svarsalternativ. Det senare kallar man också strukturerad intervju. Problemet med dessa är om frågeformuläret inte är noggrant planerat, så har man inte möjlighet till följdfrågor. Det är också näst till omöjligt att på nytt få tag på gruppen för att få preciserade svar

Ytterligare kan det också förekomma ostrukturerad intervju (Lindberg 2017, 10). Här kan man ofta ha öppna frågor. Den intervjuade blir inte direkt utfrågad av intervjuaren, utan tillfället kan ses mera som ett diskussions moment var rollerna mellan dessa båda flyter ihop.

2.1.1 Hur inverkar insamling av data på den kvalitativa forskningen

Samlar man in information eller data genom att intervjua en person eller målgrupp personligen så får man ofta fram den intervjuades upplevelse (Lundén 2020, 8). Det vill säga att den intervjuade berättar i form av sin eller sina upplevelser. Detta gäller egentligen alla metoder där en intervjuare eller flera intervjuare möter en intervjuad eller flera intervjuade i person. Den eller de intervjuade påverkas direkt av den valda metoden. Detta är då tillika meningen när man gör intervjuer på personlig nivå.

Man bör i många fall strategiskt välja ut personer som kan ge specifik information som berör forskningen. På det sättet har vi möjligheten att få underlag för att kunna utföra vår forskning. Därför väljer vi gärna sakkännare i området som rör vår forskning för intervjun.

Maud Lundén säger i sin artikel (Lundén 2020, 9–11) att när vi lägger upp vår kvalitativa intervju behöver vi fråga oss vad syftet är med intervjun. Frågorna ska tillämpas så att de ger svar på syftet och det är viktigt att rätt personer väljs ut för intervjun. Beroende på vad vi söker och hur, så väljer vi också metoden. Individuellt eller i grupp.

Här är det också viktigt att välja rätt plats, forum eller plattform för intervjuerna. Man behöver rekrytera Intervjuobjekt. Det är viktigt att vara öppen, och se till att allting alltid sker på frivillig bas. Forskningen kan kräva att man använder personuppgifter på respondenten. Då måste det ske på laglig grund. Det är alltid en fördel om intervjun går att göra anonymt.

Viktigt är att begränsa antalet intervjuade till ett lämpligt antal. Det finns egentligen ingen specifik regel. Men alltför många intervjuade kommer att begränsa djupet på tolkningen.

2.1.2 Analys av kvalitativ forskning

Efter att man gjort intervjuerna som man bandat in i någon form, så transkriberas dessa. Det finns det olika metoder till. Man kan välja att ordagrant skriva exakt allt som sagts. Även känslouttryck med skratt, gråt och så vidare. Eller så kan man endast skriva orden som använts i intervjuerna. Man bör vara noggrann med att all väsentlig text finns med i sin rätta form så att den tjänar syftet. Man läser igenom texten tillräckligt många gånger så att man försäkras om att den ser ut som den gjorde under intervjutillfället. Efter det tar man ut den text som svarar mot syftet. Och en ny helhet skapas. (Lundén 2020, 12.)

Efter det här behöver man försäkra sig om att man har fått fram ett godtagbart resultat. Är detta trovärdigt och har det uppkommit till ifrågavarande resultat på ett acceptabelt och objektiva sätt.

2.2 Kvantitativ forskning

I en kvantitativ forskning tar forskaren ut data numeriskt och behandlar den efter det som numerisk eller som olika nyckeltal (Vilkka 2007, 14). Data som fås ut svarar till exempel på hur många och hur ofta. Forskaren kan presentera resultatet i skrift eller med olika diagram och bilder.

2.2.1 Strukturering av data

Då en forskare samlar in forskningsdata till en kvantitativ forskning är det viktigt att forskaren strukturerar de insamlade värdena och ändrar den teoretiska delen till en sådan form som forskaren kan förstå. Forskaren behöver strukturera och planera studien innan hen inleder insamlandet av det mätbara materialet.

Om det till exempel är frågan om en studie vars data samlas in av människor och dessa används som mätobjekt är det viktigt att frågorna formuleras så att alla förstår dem på samma sätt. På så vis kan varje fråga ges ett visst värde

eller poäng som man kan använda som numerärt värde i forskningen. (Vilkka 2007, 15.)

2.2.2 Mätning av data

Mätning av data betyder att man på en viss skala bestämmer numerärt den data man fått ut vid eventuell kvantitativ intervju eller datainsamling. Svaren kan fördelas brett inom den använda referensramen. I en kvantitativ forskning är det allmänt att svarsantalet är högt. Det är av oerhörd vikt att svaren behandlas objektivt. (Elmroos 2016, 13.)

2.2.3 Urval ur målgruppen

Med urval menas den delen av gruppen som kan ge en helhetsbild av forskningen på hela målgruppen. Från målgruppen använder man sej av olika metoder för att kunna plocka ut en urvalsgrupp som passar forskningen. De här kan vara slumpmässigt urval, systematiskt urval eller segmenterat urval. (Elmroos 2016, 15.)

2.2.4 Granskning av insamlat material

Då forskaren har allt material tillhanda så är det viktigt att hen först granskar materialet. Här får man en förstahands uppfattning om hur de svarande har ställt sig till formuläret och hur svaren fördelar sej. Om det visar sig att till exempel svararna har lämnat frågor tomma eller svarat "vet ej" kan forskaren välja att lämna bort dessa formulär helt och hållet. Om man har en liten andel svarare så kan forskaren även tillägga en "vet ej" punkt i analysmätaren. (Elmroos 2016, 17.)

2.2.5 Analys av insamlat material

Då forskaren börjar analysera materialet som kommit in i forskningen så är det viktigt att hen använder rätt metod för att kunna klargöra materialet på ett rättvist och förståeligt sätt. Det är till fördel om forskaren kunnat bestämma metoden redan under planeringsskedet för enkätmaterialet och forskningen. Denna metod kan ändå visa sig att inte vara den bästa efter att mätresultatet kommit in. Val av metod utspelar sig ifrån om det är fråga om en variabel eller om vi har flera variabler. (Vilkka 2007, 119.)

Metoder som används för att analysera en kvantitativ forskning är medelvärde, median, typvärde, standardavvikelse, variabler, kvartiler mm. Forskningen kommer inte att gå mera in på dessa metoder eftersom forskningen kommer att ha en väldigt begränsad del som kvantitativ forskning.

3 STCW, Standards of Training, Certification and Watchkeeping

STCW går under konventionen som heter "International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. Den officiella förkortningen som man använder är "STCW Convention and STCW Code". (IMO 2017.) STCW-koden är framtagen under IMO (Senare kapitel) och styr den internationella sjöfartens behörighetskrav på personal som arbetar ombord på fartyg. (IMO 2017, V).

STCW-koden har uppkommit 1978 på konventet i Manila, Filippinerna (IMO 2017, V). I den ursprungliga konventionen från 1978 var 85 olika stater i världen representerade. Därav också Finland. (IMO 2017, 7.) Det här betyder att det har gått att fullfölja en standardiserad nivå på certifieringskraven på sjöfarare runtom i världen. Det vill säga i internationell fartygstrafik.

STCW-koden har reviderats många gånger efter det. Den senaste revisionen gjordes 2010. Därav tillkommer emellanåt tillägg av "Erratum", som det senaste är från april 2018 och tillägg (supplement), som senaste är från februari 2019. Dessa kommer som lösa blad som tilläggs till den i bruk varande STCW-manualen och även som tillägg i den elektroniska versionen. Tillika som STCW-konventionen ställer ett minimikrav på utbildningen av sjöfarare så ger den också ett ramverk eller vägledning åt dem som anordnar utbildning och träning för sjöfarare. (IMO 2017, V.) I STCW-koden finns också riktlinjer som kan vara framtagna mellan konventionen och vissa medlemsländers fackorganisationer för utbildningen. Dessa är inte obligatoriska. Och de är också striktare än vad miniminivån kräver utifrån konventionens riktlinjer och ramverk.

3.1 STCW-konventionens syfte

Parterna i konventionen 1978 hade som målsättning att förbättra säkerheten ombord på fartygen. Detta för att försäkra säkerheten för liv, egendom och den marina miljön. (IMO 2017, 13.) Därav kom man fram till att det finns ett behov

av att göra en standard för hur certifieringen av sjöfarare ställs. Tidigare har det också i många länder funnits olika sorters sjömansböcker som personer som arbetar med uppgifter ombord på fartyg varit obligatoriska. Dessa sjömansböcker och bevis har dock varit möjliga att få på mycket enkla grunder och egentligen inte haft några större utbildningskrav påförda. Detta har varit olika i olika länder i världen. För att till exempel kunna navigera har man behövt skaffa sej den kunskapen. Och tar vi Finland som exempel så har vi utbildat sjöbefäl ända sen 1813 (Aboa Mare 2023).

I många fall har det ändå inte krävts ett standardiserat bevis för behörighet för sjöfarare. Och det har tillika gett möjlighet för användandet av kompetensbevis som inte finns verktyg för uppföljning av kunnande som krävs för uppgiften. Det här har i sin tur lett till olyckor inom sjöfarten som haft effekt på människoliv, egendom och marina miljön. I och med STCW-konventionen så har medlemsländerna bundit sej till att ge utbildning som följer konventionens standard och därmed kan granskas av andra flaggstater för att försäkra att besättningen ombord har den utbildningen som krävs för ifrågavarande vakans. På detta sätt har konventionen skapat ett verktyg för uppföljning. I och med att så stort antal länder som bedriver sjöfart har gått med i STCW-konventionen så går det att hålla uppe ett dylikt system.

I och med att ett land eller en stat undertecknat STCW-konventionen och följer minimikraven för konventionen så blir också behörighetsbevisen som individerna söker ut från sin egen flaggstats sjöfartsmyndighet internationella. Det ger då individen rätten och möjligheten att ansöka om godkännande (endorsment) från vilket annat medlemsland som helst som har undertecknat konventionen. Och därmed kunna arbeta under deras flagga. Därför kan det också idag vara allmänt att det förekommer blandbesättningar eller också helt och hållet för landet utländska besättningar av olika orsaker. Ett land eller en stat som inte har anslutit sig till att följa STCW-konventionens riktlinjer har inte möjlighet att bedriva sjöfart till sådana länder som skrivit under STCW-konventionen.

3.2 Implementering av STCW-koden

Efter att man har antagit resolutionen av Manila tilläggen till bilagan till det internationella konventet för STCW 1978, och lokaliserat vikten i att etablera en obligatorisk standard för hur man ska utbilda sjöfarare. Så att de ska kunna utföra sina uppgifter ombord på ett sätt som tillhandahåller säkerheten för liv, egendom och den marina miljön. (IMO 2017, 73.) Detta är uppbyggt från resolutionen från 1978, men är senast reviderat 2010 (i skrivandets stund). Så bör man också ha som obligatoriskt krav att sjöfarare effektivt ska kunna svara på utveckling som sker ombord på fartygen. Så som utveckling inom teknologi, verksamhet, övningar och övriga procedurer som är i ständig ändring utifrån de tidigare punkterna. (IMO 2017, 73.) Detta med tanke på att den största delen av olyckorna som orsakas inom sjöfarten beror på den mänskliga faktorn.

Utifrån det här har man tagit beslutet om att införa i STCW-koden, som redan tidigare nämnts, två delar till vilka medlemsländerna ska binda sej enligt överenskommelsen. Den första är A-delen, som är obligatorisk (mandatory), och därmed ställer minimikraven som medlemsländerna måste binda sej till att uppnå inom utbildning och träning av sjöfarare. Den andra är B-delen, som är en rekommendation (recommended guidance), som STCW har arbetat fram som just rekommendation och vägledning för att medlemsländerna ska ha en

3.2.1 Del-A. Obligatorisk

Del-A är obligatorisk för medlemsländerna som undertecknat STCW-koden. Och de måste implementera denna del i utbildningen för sjöfarare (IMO 2017, 75). Den här ger i detalj de minimikrav som bör finnas i utbildning och träning för sjöfarare i ifrågavarande stat eller land. Det här kommer i fortsättningen i Finland granskas och upprätthållas av Tificom (se i kommande kapitel). Tidigare har detta följts upp av utbildningsstyrelsen i Finland. Detta för att försäkra sig om att parterna ger fullskalig utbildning och färdigheter åt sjöfarare. Även i denna del (Del-A) finns standarderna för kompetens/behörighet som bör

uppföljas under STCW-koden (IMO 2017, 75.) Dessa är uppdelade i följande huvudkompetenser/funktioner (IMO 2017, 75)

1. Navigation
2. Lasthantering och stuvning
3. Marinteknik
4. El, elektronik och reglerteknik
5. Service och underhåll
6. Radiokommunikation

Sedan också efter ansvarsnivå

1. Lednings nivå (Management level)
2. Operativ nivå (Operational level)
3. Manskaps nivå (Support level)

STCW-manualen är uppbyggd med de olika funktionerna och nivåerna. Från dessa kan man tyda vad som krävs för att fullfölja konventionens krav på ifrågavarande kompetens och under vilken funktion den lyder. Den som är obligatorisk börjar alltid med koden A, och den som är rekommenderad riktlinje börjar alltid med koden B. Efter koderna framkommer också den från grekiska alfabetet numreringen som anger vilken avdelning det gäller ombord på fartyget (navigation/däck eller marinteknik/maskin). Som sist kommer Feniciska numreringen som anger på vilken ansvarsnivå utbildningen ges på. Dessa samma koder och numreringar framkommer på behörighetsbevisen som utfärdas av samtliga flaggstater. På det sättet kan diverse flaggstater och hamnstater försäkra sig om vid kontroller att fartygsbesättningen uppfyller minimikraven som STCW-konventionen ställer på flaggstaten som utfärdat behörighetsbeviset.

I följande figur, figur Figur 1, går det att se hur man har byggt upp tabellerna för att utbildningsanordnarna ska kunna säkerställa miniminivån på utbildningen enligt STCW.

Table A-III/1

Specification of minimum standard of competence for officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

Function: Marine engineering at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain a safe engineering watch	<p>Thorough knowledge of Principles to be observed in keeping an engineering watch, including:</p> <p>.1 duties associated with taking over and accepting a watch</p> <p>.2 routine duties undertaken during a watch</p> <p>.3 maintenance of the machinery space logs and the significance of the readings taken</p> <p>.4 duties associated with handing over a watch</p> <p>Safety and emergency procedures; change-over of remote/automatic to local control of all systems</p>	<p>Assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved laboratory equipment training</p> <p>Assessment of evidence obtained from</p>	<p>The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures</p> <p>The frequency and extent of monitoring of engineering equipment and systems conforms to manufacturers' recommendations and accepted principles and procedures, including Principles to be observed in keeping an engineering watch</p> <p>A proper record is maintained of the movements and activities relating to the ship's engineering systems</p>

Figur 1. Table A- III/1 (IMO 2017, 145).

3.2.2 Del-B. Rekommenderad vägledning

Del-B i STCW-manualen är inte obligatorisk, men är av konventionen skapad för att ge medlemsländerna enhetliga riktlinjer (IMO 2017, 291). På detta sätt kan utbildningsanordnare, behörighetsbeviljande myndigheter samt andra delaktiga myndigheter få ett verktyg som hjälper dem uppnå samma mål oberoende vilket medlemsland det är frågan om. Detta ger också övervakande myndigheter motsvarande verktyg att godkänna legitimiteten i ifrågavarande behörighetsintyg och dylikt.

Vad man ändå behöver beakta, är att STCW-konventionen endast granskar och uppföljer krav som ingår i den delen av utbildning som berör yrkeskompetens för sjöfarare inom de olika funktionerna och ansvarsnivåerna ombord på fartygen. Varje nation har därefter egna regler för vad deras utbildningsmyndigheter ställer för krav på sina utbildningsnivåer (kommer i senare kapitel).

Eftersom vi redan har konstaterat att dessa riktlinjer inte är obligatoriska, så är konventionens mening att visa för sina medlemsländer att man har för mening att hålla standarden som ett nyttigt hjälpmedel för utbildningsanordnaren och granskande myndigheten samt behörighetsgivande myndigheten.

Rekommendationerna har utvecklats genom harmonisering och diskussion med IMO (i senare kapitel), ILO, International labor organisation, som är under Förenta nationerna en organisation som för samman treparterna stater, arbetsgivare och arbetstagare ITU, International telkommunikation organisation, som är under Förenta nationerna och handhar ansvar om att utveckla informations,- och telekommunikation standarden globalt samt WHO, World health union, som även dom under Förenta nationerna och handhar målsättningen att alla, var man än befinner sig har möjligheten att leva ett hälsosamt liv. (IMO 2017, 291.)

Med hjälp av Del-B strävar konventionen till att uppnå högsta möjliga kompetensnivå hos sjöfarare i sina medlemsländer och på det viset hålla standarden som man tillsammans byggt upp.

4 International Maritime Organization

IMO grundades 1958 efter önskemål för ett fundament som upprätthåller en bredare grund för flera medlemsländer. IMO, som egentligen från det att det grundades 1958 fram till 1982 då det fick sin nuvarande benämning hette IMCO, Inter- Governmental Maritime Consultative Organization, lyder under Förenta nationerna, FN. (IMO 2019a.) Konventionens uppgift är att upprätthålla ett reglemente som binder medlemsländerna och staterna som idkar internationell fartygstrafik att utöva näringen enligt IMO:s direktiv för trygghet och säker sjöfart. IMO har för tillfället 175 medlemsstater. (IMO 2019b). IMO:s huvudkontor finns i London i Storbritanien.

4.1 SOLAS, International convention of safety of life at sea

IMO, som är takorganisationen för alla reglementen och konventioner som implementerats av medlemsländerna och staterna är uppdelat i flera undergrupper. Många av dessa undergrupper har kommit till efter åren och efter att olika behov har uppstått. I flera fall har behov uppmärksammas via olyckor eller eventuella nära olyckor lägen. Det första konventet som IMO implementerade vid sitt första sammanträde 1959 var SOLAS, International Convention of Safety of Life at Sea.

Även fast man börjat med implementeringen tar det ändå länge innan den första versionen kommer i kraft. Man kan också här nämna att man egentligen räknar den första versionen redan vara från 1914 efter Titanic förlisningen (IMO 2019c). Men eftersom IMO inte var etablerat då ännu så är det motstridigt att påstå att första SOLAS är från så tidigt årtal.

Den huvudsakliga uppgiften i SOLAS konventionen är att medlemsstaterna ska upprätthålla ett kontrollsystem för att fartyg under deras flagga ska uppnå kraven för konstruktion, utrustning och driften av fartyg. Flaggstaten utfärdar certifikat åt fartygen samt utför kontroller så att det försäkras att konventet följs.

Flaggstater som lyder under IMO är också berättigade att utföra kontroller på andra flaggstares fartyg. (IMO 2019d.)

4.2 MARPOL, The international convention for the prevention of pollution from ships

Även fast IMO:s ursprungliga idé för uppgift var att försäkra säkerheten inom sjöfarten kom det genast upp på första sammanträdet 1959 ärendet om skyddandet av den marina miljön i samband med framförande av fartyg. MARPOL som är förkortningen av the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, som var antagandet av det första omfattande sammanträddande för skyddandet av den marina miljön mot skadligt utsläpp från fartyg 1973 och 1978. (IMO 2019e.)

Därefter heter reglementet som efterföljs i dagens läge MARPOL 73/78. Det här har under tidslinjen ändrat ett flertal gånger så att även föroreningar orsakade av kemikalier, och andra skadliga substanser, fasta avfall som till exempel sopor och hushållsavfall, fast maskinrums avfall och svartvatten (sewage) inkluderas i konventionen. Från och med 1997 har också luftföroreningar som orsakas av fartygsdriften inkludera med ett eget annex. (IMO 2019f.) Genom tiderna har det varit vanligt att det har dumpats olika avfall i havet från fartyg. Detta har också varit lagligt enligt nationella och internationella lagar.

Vartefter som miljömedvetenheten och kännedomen om den hållbara utvecklingen samt skyddandet av olika biodiversiteter har ökat hos mänskligheten har också områden och art av avfall som får dumpas över bord restriktivas inom lagar som även styrs inom MARPOL konventionen. Som ett exempel här kan man se på behandlandet av renat bilgevatten ombord MARPOL 73/78.

För att det ska vara tillåtet att ett fartyg ska få pumpa renat bilgevatten över bord, behöver detta ske genom en av MARPOL godkänd 15 ppm bilgevatten separator/utrustning. Fartyget måste befinna sig minst 12 nautiska mil från kusten (gäller bland annat för USA och Nordsjön och östersjön. Vissa nationer

kan ha andra regler för distans). Fartyget måste ha en internationell oljedagbok var maskinchef eller vakthavande maskinbefäl fyller i var fartyget befinner sig, tidpunkt för börjande och avslutade av procedur, samt mängden som funnits ombord före börjande, vad som finns ombord efter avslutandet samt vilken mängd som gått över bord. (Shipbusiness 2015.)

Motsvarande gäller också bland annat pumpande av svartvatten (sewage) överbord. Här gäller också för att få pumpa i fråga varande vätska överbord att fartyget måste ha en viss av MARPOL-godkänd anläggning för att pumpa svartvatten över bord. Fartyget måste också röra sig i en viss hastighet för att sakramentet ska sprida sej över större område.

Om fartyget inte har godkänd anläggning ombord så begränsas antalet personer som får arbeta ombord eller områden var överbord pumpning är tillåten. De två av vikt mest allmänna certifikaten som fartyg har ombord anknutna till MARPOL är IOPP (International Oil Pollution Prevention certificate) och IAPP (International Air Pollution Prevention certificate).

Även dessa certifikat är utfärdade av flaggstatsmyndigheterna och granskas av dessa i förhållande med befintlig utrustning ombord. Och alla parters hamnstatsmyndigheter är också auktoriserade att utföra kontroller för att försäkra sig om att fartygen binder sej till de internationellt överenskomna konventionerna.

5 EMSA, European maritime safety agency

EMSA som står för European Maritime Safety Agency är en sammanslutning som har grundats för att övervaka och bistå de europeiska medlemsstaterna och länderna som bedriver internationell sjöfart. Det är lätt att jämföra EMSA med IMO. Men då med beaktande att EMSA är europeiskt. Som det konstaterats innan så fungerar IMO som takorganisation för hela sjöfarten som inkluderar de medlemsländer och stater som anslutit sig.

Undergrupper och konventioner måste följa IMO:s regelverk, men får dock ha striktare reglementen än vad IMO kräver. Som man redan kan utläsa så är EMSA endast för europeiska länder och stater. Det i sin tur betyder också att många länder och stater som skrivit under IMO inte har skrivit under EMSA. Det kommer antagligen att ha betydelse i den kommande forskningen i detta examensarbete. EMSA har 27 medlemsstater och länder var alla innehar en styrelseplats. Även Norge och Island är medlemsstater, men då som EFTA, European free trade association, stater då de inte hör till EU. Lika så Storbritannien. (EMSA 2023a.) EMSA:s huvudkontor finns i Lissabon i Portugal. EMSA är grundat 2002 och har 2020 haft en budget på 81,2 miljoner euro (EMSA 2023b).

5.1 EMSA:s intresseområden

Till EMSA:s intresseområden som man inom EMSA övervakar tillhör grupperna hållbarhet, säkerhet och trygghet (safety and security), digitalisering, förenkling (simplification), övervakning samt teknisk assistans (EMSA 2023c). Det vill säga, att man enkelt kan dra paralleller till det arbetet som också IMO utövar. Då bör vi komma ihåg att EMSA endast styr över sina medlemsländer/stater och hamnar som förekommer inom dessa.

EMSA:s mission är att tjäna den europeiska sjöfarten på ett säkert och miljövänligt samt konkurrenskraftigt sätt (EMSA 2023d). Man utgår för att i första hand tjäna sina medlemsländer och stater att uppnå målen som EMSA

ställer. Men man utesluter inte heller samarbete med europeiska länder och stater som inte anslutit sig. Man strävar också till att utföra samarbete internationellt. EMSA har som vision och värden ett kompetenscentrum för en säker och hållbar sjöfartssektor i EU att upprätthålla kvalitet, trovärdighet, ändamålsenlighet, effektivitet, transparens, flexibilitet, smart resursanvändning och balans mellan könen (EMSA 2023d).

Det är säkert lätt att dra slutsatsen om att EMSA kan kännas onödig och som en spegelbild av IMO. Men vid fördjupande studier av EMSA kommer man fram till att EMSA till exempel tar upp kulturskillnaderna som återspeglar sig på ett annorlunda sätt i IMO, som har ett väldigt mycket bredare globalt perspektiv, var det också hade varit helt omöjligt att beakta samma jämställdhet då det grundades. Som nu EMSA i sin tur har redan från första början kunnat göra. Vi ska också beakta att man inom IMO arbetar aktivt med dessa frågor. Dock har den stora globala organisationen mera utmaningar och det tar mycket längre tid att nå sina mål utan att det underbygger det ursprungliga arbetet.

5.2 EMSA:s roll inom utbildning

EMSA:s direkta roll inom sjöfartsutbildningen är inte särskilt stor. Man har litat på riktlinjerna som STCW dragit upp. Däremot har man uppmärksammat att fartygsbesättningens andel som består av sjöfartspersonal från tredje länder har ökat under europeiska och EMSA anslutna medlemsländers och staters flaggor. Här speciellt seniorbefäl som till exempel befälhavare, överstyrmän, maskinchefer och första maskinmästare. Då det tidigare var vanligare att dessa var representerade från europeiska länder och endast manskapet och juniorbefälet var representerade från tredje länder. (EMSA 2023e.)

Dessa innehar då behörighetscertifikat införskaffade från tredje länder. Med detta har EMSA också börjat uppmärksamma tredje länders behörighetscertifikat och att de som utfärdat dem har gjort det på basen av att i ifrågavarande lands eller stats sjöfartsundervisning uppfyller minimikraven på STCW för det behörighetscertifikat individen fått utfärdat för sig.

EMSA har börjat att granska standarden på utbildningen i länder som inte är anslutna till EMSA. Det finns på ett ungefär 50 länder då man räknar bort de 27 medlemsländer och stater som är anslutna. I oktober 2005 har man påbörjat den första inspektionsperioden i Turkiet, och den sista i skrivandets stund dokumenterade inspektionsperioden har man i maj 2022 i Georgien.

Granskningarna görs i samarbete med ländernas och staternas myndigheter och aktörer som inom ifrågavarande länder upprätthåller och övervakar utbildning som ska följa STCW-konventionen, så som sjöfartsuniversitet, nautiska skolor och maritima träningscenter. (EMSA 2023f.)

5.3 Utbildning ombord

Utbildning ombord betyder att studerande inom sjöfartsbranschen ska utföra en viss andel av sin utbildning ombord på fartyg. STCW har dragit upp riktlinjer för dessa och det sker både som manskaps och befälsutbildning ombord. Den sammanlagda utbildningen ombord ska uppnå 360 dagar för befäl. Som gräns för fartyg som godkänns är minimi 500 GT, och har ett utsatt trafikområde för nautiskt befäl och minst 750 KW maskineffekt för befäl inom maskinavdelningen ombord på fartyg.

I till exempel Finland använder vi oss av en standardiserad dagbok under utbildning ombord separat för både manskapsdelen (support level) som är begränsat till 60 dagar och därefter en dagbok som är för den operativa befälsdelen (operational level). Boken som används är gjord av International Chamber of Shipping. Som också går under IMO- STCW-konventionen. STCW-åkonventionen kräver att alla medlemsländers och staters sjöfartsmyndigheter övervakar att ladets eller statens sjöfartsutbildare följer ett godkänt ombordutbildningsprogram var det används en godkänd journal som bevisar att utbildningen ombord skett enligt STCW:s minimikrav. Här har EMSA:s medlemsländer i många fall valt att använda ICS:s färdiga journal.

EMSA har som exempel i Filipinerna under auditering av sjöfartsutbildningar bland annat upptäckt att ett allför stort antal kadetter (operational level) varit

ombord på fartyg och gjort sin ombord utbildning, var det endast funnits två i befälsuppgift som kunnat fungera som handledare (Garcia 2021). Fartygen har heller inte alltid fyllt minimikraven för trafikområde, minimibruttodräktighet eller minimimaskineffekt. Redan av den orsaken kan man konstatera att användning av en standardiserad ombord utbildningsjournal är att föredra.

I figur Figur 2, här nedan är exempel på ICT:s journal för maskinbefäl. Journalerna innehåller bland annat sidor för ifyllning av fartyg och fartygsdata var utbildning äger rum. Journalen innehåller också förutbestämda uppgifter och projektuppgifter som studerande ska utföra under sin utbildning ombord. Alla uppgifter vare sig det är uppgifter om fartyget eller uppgifter som utförs i utbildningssyfte ska signeras av en utsedd utbildningshandledare ombord. Den utbildningshandledaren ska inneha en befattning ombord som är minst den som den studerande strävar att uppnå med ombord utbildningen.



Figur 2. On Board Training Record Book (International Chamber of Shipping 2023).

6 ISM, International safety management

ISM, och i det här fallet pratar man om ISM-koden. I tidigare fall har det nämnts om konventionerna då man pratar om förfarandena inom en speciell del under IMO. Men då det är fråga om ISM så har man bestämt att det är frågan om en kod. I en resolution inom IMO har man tillkännagett med en församling av alla regerande parter att man behöver organisera ett internationellt säkerhetssystem som garanterar fartygssäkerheten. Det har redan lyftas fram att IMO som takorganisation genom tidigare kapitlen MARPOL och SOLAS har gjort regelverk som ska följas för att förhindra fartygsolyckor som leder till personskador, förlorande av liv samt förorenande av den marina miljön. Hur som helst så sakades det ändå verktyg för att kunna rutinmässigt säkerställa att tillräckliga åtgärder görs för att till exempel den mänskliga faktorn inte medvetet eller undermedvetet försummar IMO:s initiativ. (IMO 2023g.)

ISM-koden i sin nuvarande form var implementerad redan från 1993 men blev obligatorisk för alla medlemsländer och stater 1998 (IMO 2023g).

6.1 ISM och dess uppkomst

Så som så många andra regelverk, konventioner och koder som uppkommit inom sjöfarten, och även andra branscher, så ligger också en fartygsolycka till grund för att man erkände behovet av ISM-koden. Den olycka som utgjorde själva startskottet för ISM var då Ro- Pax fartyget Herald of Free Enterprise kapsejsade endast några minuter efter att lämnat hamnen på eftermiddagen den 6 mars 1987 i belgiska Zeebrugge med 459 passagerare och 80 besättningsmän ombord. Varav 193 människor miste livet (SAFETY4SEA 2021).

Fartyget hade lämnat hamnen med både yttre och inre bogportarna öppna. Vid olycksutredningen reagerade man på hur det var möjligt att något sådant kunde hända. Vid förhör av överlevande besättning erkände båtsmannen att det var dennes uppgift att fungera som operatör av bogportarna. Båtsmannen hade i

vanlig ordning öppnat portarna vid hamnankomsten. Varefter båtsmannen hade gått till sin hytt för att vila. Båtsmannen hade somnat och vaknade inte av anmälan som gjordes i fartygets intercom vid avgång. På fartyget gällde också en kutym att befälet som övervakade lastningen på Ro-Ro däck inte stannade kvar tills fartyget avgick. Även fast detta endast skulle ha tagit ca tre minuter skyndade sig denne alltid till sitt lastkontor uppe på kommandobryggan. Inte heller från landorganisationens sida uppmärksammade man att fartyget avlöpte hamnen med bogportarna öppna. (SAFETY4SEA 2021.)

Fartyget Herald of Free Enterprise var byggt på ett sådant sätt att det inte var möjligt att se från kommandobryggan att fartygets yttre port var öppen. På grund av att fartyget höll en relativt hög hastighet i hamnområdet ledde squat-effekten, som är ett fenomen mellan hög hastighet och lite vatten under fartygets köl (grunt vatten) att vattnet trycks undan och fartyget sjunker djupare och i stället för att fartygets bog styr vattnet åt sidorna börjar vattenmassorna i stället stiga upp för fören på fartyget. Det här ledde i Herald of Free Enterprise fall att vattenmassorna forsade in på det öppna bildäcket och man fick en fri vätskeyta som i sin tur välte fartyget. Det var först vid det här tillfället som båtsmannen vaknade till i sin hytt.

Redan genast under och efter olycksutredningen av Herald of Free Enterprise börjar man göra regler för förbättringar för att förhindra dylika olyckor var den mänskliga faktorn spelar stor roll. Dessa förbättringar görs på begäran av Stor Britannien, som är flaggstat för Herald of Free Enterprise, till IMO som sedan implementerar dessa förbättringar i SOLAS.

Följande punkter implementeras i SOLAS (SAFETY4SEA 2021)

- Portar och dörrar som leder till utsidan av fartyget som kan resultera till att vattenmassor strömmar in i fartyget ska förses med indikatorer uppe på kommandobrygga. Audio och visuella.
- Ett nytt regelverk om att övervaka specifika kritiska områden då fartyget är i trafik som till exempel Ro-Ro däck för last i rörelse vid storm eller brand mm.

- Bestämmelse om separat nödbelysning som även fungerar då fartygets egen elförsörjning är utslagen.
- Den så kallade SOLAS 90 standarden som handlar om hur fartyget klarar av stabiliteten även i skadat tillfälle.
- Ett nytt regelverk om att fartygens portar ska vara låsta ända tills fartyget har angjort kajen samt att portarna måste vara stängda och låsta innan fartyget avgår från kajen.

6.2 Vad omfattar ISM-koden

ISM-koden är uppbyggd så att den täcker hela organisationen. Det betyder att det inte bara är ett specifikt fartyg som har koden. Utan hela fartygsrederiet omfattas av den. Det vill säga att då ISM-koden byggs upp för ett fartyg så måste den implementeras så att den även sammanflyter med rederiets landorganisation.

Har rederiet flera fartyg så kan och har fartygen i många fall olika ISM-manualer. Detta för att det kan vara olika fartygstyper och manualen bör vara specifik för fartyget så att den passar ihop med de rutiner som fartygstypen kräver. Rederiets landorganisation måste ändå ha en sådan motsvarande manual att den uppfyller ISM-koden för samtliga fartyg som den har i sin flotta. Om en olycka sker på ett fartyg ska rutinerna vara klara och samorganiserade för både fartygets del och landorganisationens del.

Rederierna som omfattas av ISM-koden ska själva upprätthålla att förfarandena som koden kräver efterföljs och uppdateras. Dessa administrationer auditeras och granskas av flaggstatens ansvariga myndigheter. Men får även granskas av IMO-medlemmars hamnstater.

Fartyg som trafikerar i internationell trafik, så kallade Ro-Pax fartyg som kör både last och passagerare, höghastighetspassagerarfartyg, alla lastfartyg som har en dräktighet på 500 GT och över samt höghastighetslastfartyg inkluderas av ISM-koden. Som också tidigare har nämnts så inkluderas också rederierna som ansvarar för dessa fartyg och deras drift (Traficom 2021a).

Sedan 2017 har även cybersäkerhets och säkerhetsledningssystemet SMS tillkommit i ISM-koden. Det här ställer krav på att samtliga inblandade administratörer också ska beakta cybersäkerheten som en del av ISM-koden.

Certifieringen av ISM-koden utförs av flaggstatens sjöfartsmyndighet och består av en första verifiering då man anskaffat ett nytt fartyg eller grundar ett rederi. Alltid då ett rederi anskaffar ett nytt fartyg, nybygge eller köp av begagnat, så ska en ny ISM-manual implementeras på fartyget. Även fast fartyget redan skulle ha en ISM-manual på rätt språk och dylikt så måste den också kunna anpassas till landorganisationen. Och därav krävs verifieringen på nytt efter köp.

Efter det görs det även årlig verifiering, verifiering för förnyande av certifikat och så kan det ännu göras tilläggsverifiering om det uppstår behov av det. Traficom (i Finland) utfärdar ett certifikat som heter Document of compliance (DOC) till rederiet och ett certifikat som heter Safety management certificate (SMC) till fartyget. DOC-certifikatet beviljas på högst fem år åt gången. (Traficom 2021a.) Europaparlamentet har också behandlat och godkänt den internationella säkerhetskoden.

7 Traficom

I Finland är det Traficom som representerar staten som flaggstats myndighet. Traficoms motsvarighet är till exempel i Sverige, Sjöfartsverket. Som också det har samma uppgifter som den grenen som i Finland går under Traficom. Redan 1917 grundades det i Finland första versionen av sjöfartsmyndighet som vid start hette Sjöfartsstyrelsen. 2003 bytte Sjöfartsstyrelsen namn till Sjöfartsverket som fungerade under kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Och bland annat lotsverket och rederiverket delades upp till statliga affärsverk (Sjöfartsverket.)

År 2010 bildades det sedan två nya ämbetsverk var det ena var Trafikverket och det andra Trafiksäkerhetsverket som tog över sjötrafiksäkerhetsfunktionerna. Trafiksäkerhetsverket gick först under namnet Trafi, men har numera uppdaterat sitt namn till Traficom. Traficom ansvarar för allt som har med trafik, transport och kommunikation att göra i Finland. Men i den här rapporten avgränsas det till den delen som behandlar fartygsbemanning och sjöfartsutbildning.

Traficom som har status som flaggstatsmyndighet i Finland måste också profilera sig genom sin kvalitetspolicy. Så att man uppnår flaggstatsdirektivet 2009/21/EG som förutsätter att förvaltningen har ett certifierat kvalitetssystem som säkerställer de operativa delarna för förvaltningens flaggstatsrelaterade verksamhet inom sjöfarten. (Traficom 2021b.)

Utgångspunkten som man har är att kundens behov och förväntningar i förhållande till sjöfartens säkerhet och funktion är en förutsättning för ett framgångsrikt arbete hos en flaggstat. Personalens motivation och kompetens ligger i grund för verksamheten. (Traficom 2021b.)

Traficom områden inom sjöfarten är uppdelad i nio huvudområden (Traficom 2021c)

- Fartygspassagerare

- Sjömän -behörigheter
- Rederier och avlastare
- Båtindustrin
- Hamnar
- Utbildningsorganisationer inom sjöfarten
- Sjömansläkare
- Sjökartläggning
- Farledshållning

Delarna som behandlas denna rapport är begränsade till Sjömän -behörigheter och Utbildningsorganisationer inom sjöfarten.

7.1 Behörigheter för sjömän

För att få utföra sådant arbete ombord på ett fartyg, var personens säkerhetsuppgifter ombord kräver IMO att denne har ett av flaggstatsmyndigheterna utfärdat behörighetscertifikat. I Finland är det Traficom som utfärdar behörighetscertifikaten. Behörighetscertifikaten, som man i Finland kallar för behörighetsbrev fungerar som ett kompetensbevis för att personen som innehar en tjänst ombord på ett fartyg faktiskt uppfyller den kunskapen som krävs för uppgiften. Kompetensbeviset kan vara som bevis för att personen uppfyller kraven för internationell trafik som går under STCW-konventionen eller för nationell trafik som står utanför STCW-konventionen och övervakas endast av den nationella flaggstatsmyndigheten. Sjöfartsbehörigheterna går under fyra huvudkategorier (Traficom 2021d)

- Behörighetsbrev för däcksbefäl
- Behörighetsbrev för maskinbefäl
- Behörighetsbrev för manskap
- Behörighetsbrev för ekonomiavdelningen


Därtill kommer ännu behörigheter som räknas som specialbehörigheter och tilläggsbehörigheter. Kategorierna innehåller både internationella behörigheter

som lyder under STCW-konventionen samt nationella behörigheter. För att få ett behörighetsbrev utfärdat behöver den sökande uppfylla kraven för behörigheten så som till exempel avklarad utbildning och ett giltigt sjömansläkarintyg. En sjömansläkare behöver vara godkänd av Traficom för att få utfärda ett sjömansläkarintyg. Sjömansläkarintyget är internationellt. Men krävs även vid ansökan för nationella behörighetsbrev.

Statsrådets förordning om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet sätter kraven för besättningen som krävs ombord på ett fartyg och vilken behörighet det krävs av besättningen. Fartygen måste ha ett i kraft varande av Traficom utfärdat bemanningsavtal ombord. (Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörigheter 27.6.2018/508, 2:6.)

7.2 Godkännande av utbildningsanordnare

Utbildningsanordnare som ordnar utbildning som omfattas av STCW-konventionen behöver ansöka om ett utbildningstillstånd av Traficom (Traficom 2021e, 2). Utbildningstillstånd krävs både om utbildningen sker i utbildningsanordnarens egen facilitet eller ombord på fartygen. Vissa STCW-utbildningar får anordnas ombord på fartygen. Utbildning som lyder under STCW-konventionen leder i de flesta fallen till behörighetsbrev. Traficom som sjöfartsmyndighet utfärdar behörighetsbrev och av den orsaken måste Traficom, som flaggstatsmyndighet försäkra sig om att utbildningsanordnaren uppfyller minimikraven som STCW-konventionen erlägger på utbildningen. Utbildningsanordnaren måste ha en giltig läroplan som visar att innehållet täcker det som STCW-konventionen förutsätter. I Finland har alla skolor som anordnar utbildning inom sjöfart den nationella läroplanen att gå efter. Det gäller både på andra stadiet och på yrkeshögskolorna. Men därtill ska utbildningsanordnaren kunna visa för flaggstatsmyndigheten att man täcker alla delar som förutsätts i STCW med den läroplan man använder. Det görs vi så kallade "Cross-reference table", figur Figur 3.



Anvisning
10 (12)
512038/03.04.01.01/2018

Bilaga 3 Exempel på korsreferenstabell

OOW STCW A-II/1 Cross-reference table²

Training provider:

STCW FUNCTIONS AND COMPETENCES	Parts or modules of the Training Provider's training course, curriculum, study programme or corresponding units where the competences are covered	Additional information (as appropriate)
Function: Navigation at the operational level		
Plan and conduct a passage and determine position		
Maintain a safe navigational watch		
Use of radar and ARPA to maintain safety of navigation		
Use of ECDIS to maintain the safety of navigation		
Respond to emergencies		
Respond to a distress		

Figur 3. Exempel på Cross-reference table (Traficom 2018, 10).

En del av utbildningsanordnarna i Finland anordnar enbart kurser som inte leder i sig själv till examen. Flera av dessa utbildningar är ändå sådana att de ger behörighetsbrev. Dessa utbildningar kan som exempel vara brandutbildning, basic safety och livräddningsutbildning. Även dessa utbildningar kräver att de har utbildningslov av Traficom.

Utbildningar för sjömän som ansöker om behörighetsbrev för nationell trafik behöver inte ansöka om utbildningsanordnarlov av Traficom om utbildningsanordnaren har från tidigare tillstånd att ordna utbildning av Undervisnings och kulturministeriet. Om man saknar ett sådant ska man söka tillstånd om utbildningsanordnare hos Traficom. (Traficom 2018, 3.)

Behörighetsbrev som innefattas som nationella och inte lyder under STCW är (Traficom 2021d)

- Förarbrev
- Maskinskötarbrev
- Skepparbrev för inrikes fart
- Förarbrev B för fiskefartyg

- Behörighetsbrev för fartygskock
- Säkerhetsutbildning för dem som arbetar på fiskefartyg

8 Yrkeshögskolelagen

I Finland, där det anordnas utbildning för sjöfarare på både andra och tredje stadiets nivåer ska utbildningen följa, förutom STCW som vi redan behandlat i flera syften i rapporten också uppfylla de nationella utbildningsreglerna och lagarna. Eftersom den här rapporten görs på beställning åt Yrkeshögskolan Novia, kommer det att handla om lagar som styr verksamheten för yrkeshögskolor. Det vill säga Yrkeshögskolelagen. Det ska dock bara nämnas att det inom STCW-konventionens minimikrav utförs samma support och operational level utbildningar på andra stadiet som också måste genomgå på tredje stadiet för att uppnå management level. Som då endast utförs på yrkeshögskolenivå i Finland. På andra stadiet följer de nationella reglerna och lagarna för andra stadiets utbildning och läroplanerna kommer ur den nationella plattformen eGrunder. Den täcker hela vägen från småbarnspedagogiken till andra stadiet. Det vill säga den läropliktiga utbildningen.

8.1 Allmänna bestämmelser på yrkeshögskolorna

Yrkeshögskolorna lyder under undervisnings och kulturministeriet.

Yrkeshögskolan bildar tillsammans med universiteten ett gemensamt system som är högskoleväsendet. Lärare och studerande samt annan personal som ingår i utbildning som leder till examen heter Yrkeshögskolesamfundet.

(Yrkeshögskolelag 14.11.2014/932, 1:1-3.)

Yrkeshögskolorna har som uppgift att bedriva sådan undervisning som baserar sig på arbetslivets och arbetslivsutvecklingens behov och på forskning som stöder dessa och också stöder de studerandes utveckling inom yrket.

Det är också Yrkeshögskolornas uppgift att bedriva utvecklings, forsknings, och innovationsverksamhet som främjar arbetlivet och samhället. Genom att fullfölja dessa uppgifter som hör till Yrkeshögskolan kan den erbjuda möjlighet till kontinuerligt lärande.

Yrkeshögskolorna står juridiskt som aktiebolag. Det är ändå inte tillåtet för yrkeshögskolorna att göra sådan vinst som delas ut som dividend till möjliga aktieägare eller intressenter. Dividender får endast delas ut vid sådana fall att verksamheten upphör, och då också så att en intressent inte uppnår kapital över inlagd satsning. (Yrkeshögskolelag 14.11.2014/932, 1:4.)

Även till förväntningarna hör att yrkeshögskolan samarbetar, då utöver arbetslivet också med inhemska och utländska högskolor. Och även med andra utbildningsanordnare.

Man talar om att yrkeshögskolorna har undervisningsfrihet. Det är ändå fastslaget att yrkeshögskolorna ska följa de punkter som hör utbildningen och dess riktlinjer till. Yrkeshögskolans examenslinjer behöver också ha en godkänd undervisningsplan. Motsvarande examenslinjer följer tillämpade undervisningsplaner så att det även är möjligt att till exempel fortsätta på motsvarande examenslinje vid en annan yrkeshögskola.

Yrkeshögskolornas examina leder till yrkeshögskole-examen och högre yrkeshögskole-examen. Yrkeshögskole-examen ska ha en längd på tre till fyra år, medan högre yrkeshögskole-examen ska ha en längd på ett och ett halvt till två år. Vid specialbehov som kan uppstå på vissa examenslinjer så kan dessa vara längre. (Yrkeshögskolelag 14.11.2014/932, 3:11.)

Yrkeshögskolan har svenska och finska som utbildningsspråk i Finland. Det är dock också möjligt för en yrkeshögskola att bedriva examensutbildning på ett främmande språk. Yrkeshögskolan kan också bedriva andra utbildningar än examensutbildning. Till exempel specialutbildningar eller utbildning som inte leder till examen. Som vid det senare kan vi här ta som exempel Högskolan på Åland som utbildar Vaktmaskinmästare (operational level) på yrkeshögskolenivå. Högskolan på Åland lyder också under den finländska yrkeshögskolelagen. Fast man har ett annat finansieringssystem på Åland än i Finland.

Det är gratis att studera på yrkeshögskola i Finland. Yrkeshögskolorna har dock rätt att uppbära avgift i vissa specialfall. Det är även gratis för alla människor i

det Europeiska ekonomiska samarbetsrådet och av personer som jämställs med medborgare i EU. För studerande som kommer från områden utanför dessa och som inte uppfyller statusen som jämställd medborgare ska yrkeshögskolan ta ut en avgift på minst 1500 euro per läsår. Ett läsår i yrkeshögskolan sträcker sej från den 1.8 till den 31.7 Varje år. Yrkeshögskolan ska dock sörja för att det finns former för stipendieförfaranden som hjälper de studerande som omfattas av avgiftsbelagda studier i yrkeshögskolan. (Yrkeshögskolelag 30.12.2014/932, 3:13a.) Det är undervisnings- och kulturministeriet som finansierar yrkeshögskolorna.

8.2 Behörighetskrav som ligger till grund för yrkeshögskolestudier

För att kunna ansöka om en studieplats i en yrkeshögskola i Finland ska den sökande ha en avlagd gymnasialstadiutbildning. Det vill säga att den sökande ska ha en examen endera från ett gymnasium eller examen från en yrkesinriktad andrastadiets skola. Till dessa hör yrkesinriktad grundexamen, yrkesexamen eller specialyrkesexamen. (Yrkeshögskollag 14.11.2014/932, 6:25.)

Till högre yrkeshögskole-examen ska den sökande ha avlagd yrkeshögskole-examen samt minst två års arbetserfarenhet. Kravet på arbetserfarenhet kan yrkeshögskolorna välja själv. Dock med minimi två år, men vissa yrkeshögskolor kräver även tre års arbetserfarenhet. En studerande kan också bli antagen till högre studier som leder till högre yrkeshögskole-examen med tidigare examen på institutnivå eller yrkesexamen på högre nivå. Men då evalueras arbetserfarenheten på annat sätt. För studerande som kommer från andra länder behöver man göra en motsvarighetsjämförelse av den sökandes tidigare studier.

Hälsotillstånd eller funktionsförmåga får inte vara en grund för då man till exempel nekar en ansökande om studieplats. Det är dock inom vissa branscher som det ställs krav på hälsotillståndet för att kunna delta i obligatoriska praktiker för att kunna uppnå examen. I dessa fall bör yrkeshögskolan ställa krav på den

sökandes hälsotillstånd och att det uppfyller förutsättningarna som ställs för examen.

8.3 Bedömning och tillgodoräknande av studier

Om en studerande tidigare har studerat på motsvarande nivå eller på annan nivå var studierna uppfyller en motsvarighet på den som tillämpas på i ifrågavarande examenslinjen på en yrkeshögskola kan denne ansöka om tillgodoräknande av tidigare studier. Processen och beslutet ska var skriftligt så att studerande kan och har möjlighet att ta del i beslutet, som ska var tillgängligt i denna form för studerande i minst ett havt år. (Yrkeshögskolelag 14.11.2014/932, 6:37.)

Det ovannämnda gäller både för inhemska studerande som avlagt tidigare studier i hemlandet eller annat land, som också utländska studerande som studerar på annat språk och avlagt sina studier i eget land eller annat land.

I första hand är det studier som avlagts på högskolenivå som kan tillgodoräknas. Men i vissa fall kan det då också vara studier som gjorts inom specialutbildningar eller andra läroinrättningar. Det här beslutas av ifrågavarande yrkeshögskola. Det kan även vara möjligt för yrkeshögskolan att validera tidigare anskaffad kunskande genom att den studerande visar det på ett annat sätt.

En yrkeshögskola ska själv ansvara för uppehållande av kvaliteten på den verksamhet som den driver. Det gör den via kontinuerliga utvärderingar över sina utbildningar samt upprätthållande av ett kvalitetssystem.

9 Tillgodoräkningsverktyg i högskolor och universitet

I de finländska högskolorna och universiteten finns olika dataplattformar som valts att använda som verktyg vid uppföljning av studier. Med hjälp av dessa verktyg kan både den administrativa personalen och studerandena vid högskolorna och universiteten följa upp studieprestationer.

Dessa dataplattformar kan väljas helt fritt från högskolans eller universitetens sida. Dock finns det ofta fördelar med att välja ett sådant system som är allmänt och används av en större mängd aktörer.

9.1 Studeranderegistret Peppi

Det går med en enkel koll av högskolor och universitet att konstatera att den allmännaste dataplattformen som används i Finland idag är Studeranderegistret Peppi.

Peppi är uppbyggt så att det har en huvudanvändargrupp som består av lärare, studiehandledare, studieplanerare, amanuenser, studiesekreterare, utrymmesplanerare mm (University of Eastern Finland 2023).

Den andra delen användare består av studerande. Genom studeranderegistret Peppi kan alltså högskolans eller universitetets administration och studerande genomföra de dagliga planerings och utförandehandlingar som sker på studieplatsen.

9.2 Studerandes möjligheter i Peppi

Den studerande kan i Peppi bland annat planera sina studier, följa med sitt schema, följa med sina studieframgångar och prestationer, boka möten, anmäla sig till kurser och tentamina, ta ut elektroniska studieregister utdrag, ansöka om elektroniskt underskrivna examensintyg samt redigera sina egna personuppgifter. Den studerande kan även anhålla om tillgodoräkning från

tidigare avlagda studier eller kurser som införskaffats från annan högskola eller universitet.

Den studerande kan även ansöka om tillgodoräkning för validering av kunskap som motsvarar en enskild kurs eller studiehelhet.

Ansökan om tillgodoräkning av en kurs, studiehelhet eller ansökan om tillgodoräkning genom validering av kunskap för en kurs eller studiehelhet heter AHOT eller eAHOT.

Instruktioner för tillgodoräkning genom ersättande prestation och för tillgodoräkning genom validering finns i Peppi, så att både studerande och personal som godkänner tillgodoräkningen eller valideringen kommer åt dem.

10 Utländska studerande i Finland

Som en del av studien ser man på vad orsaken kan vara att en del studerande väljer att komma till Finland för att studera till befälsuppgifter på fartyg i internationell trafik. Studien tar inte upp ställningstaganden i människors framtida planer om bosättningsland och dylikt. I studien utgår man helt ifrån att den studerande återvänder till ursprungslandet och arbete ombord på fartygen kan ske under vilken flagga som helst.

Det har redan tagits upp att det är möjligt att studera motsvarande nivå till befälsbehörighet under STCW i flera andra länder än Finland på betydligt kortare tid. Detta möjliggörs i och med att i dessa länder studerar man enbart STCW-delen. Medan det i Finland är så att alla utbildningar som lyder under management level bachelor nivå också lyder under yrkeshögskolelagen. För att uppnå en bachelor som leder till sjökaptens eller övermaskinmästares behörighetsnivå krävs 270 studiepoäng från en yrkeshögskola i Finland.

För att kunna öka möjligheten på att svara på denna fråga har det gjorts i forskningens namn en Webropoolundersökning. Webropoolundersökningen har skickats ut åt studerande som studerar på yrkeshögskolan Novias Bachelor of Engineering, Maritime Technology.

Undersökningen skickades ut åt studerande som är anmälda som aktivt studerande på operational och management level. Sammanlagda antalet studerande som undersökningen skickades åt är 33 studerande. Svarsprocenten landade på 45 %. I undersökningsgruppen ingår studerande både från länder i EU, utanför EU samt studerande från Finland som studerar i det internationella programmet.

Undersökningen innefattar tio olika frågor som framkommer i bilagan för frågeformuläret. Fråga nummer tio i sin tur har ingen direkt koppling till studien. Men den sattes med i undersökningen för att hjälpa till att skapa ett större intresse att svara på undersökningen med motivation att undersökningen ger någonting konkret tillbaka på kort sikt åt den som svarar.

10.1 Webropoolundersökningens resultat

Webropoolundersökningen ger sitt resultat i form av diagram och tabeller. Det är möjligt att analysera undersökningsresultatet både i antal och i procent. Som följande ska resultaten presenteras som diagram och analyseras enskilt per fråga. Till slut kommer undersökningen att analyseras i sin helhet.

10.1.1 Fråga 1

Man vill börja med att ta fram varifrån studerande kommer geografiskt. Här är det endast relevant om studerande har sin bakgrund från Finland, ett annat EU land eller ett land utanför EU.

Man frågar sig här varifrån studerande har sin underliggande utbildning som hen ansöker om studieplats i Finland på.

Tyngdpunkten på studerande i detta fall sätts främst på studerande utanför EU, men även de andra grupperna kommer att studeras och vara intressanta.

Orsaken till att studerande utanför EU kan ha en större betydelse i forskningen beror på EMSA's uppmärksamhet utanför EU.

I diagram 1 kan man utläsa att en tredjedel av studerande, vilket motsvarar att fem studerande är utanför EU. Och resten vilket motsvarar tio studerande är från Finland. Frågan tar inte ställning till finländares modersmål. Det kan vara något annat än finska eller svenska.

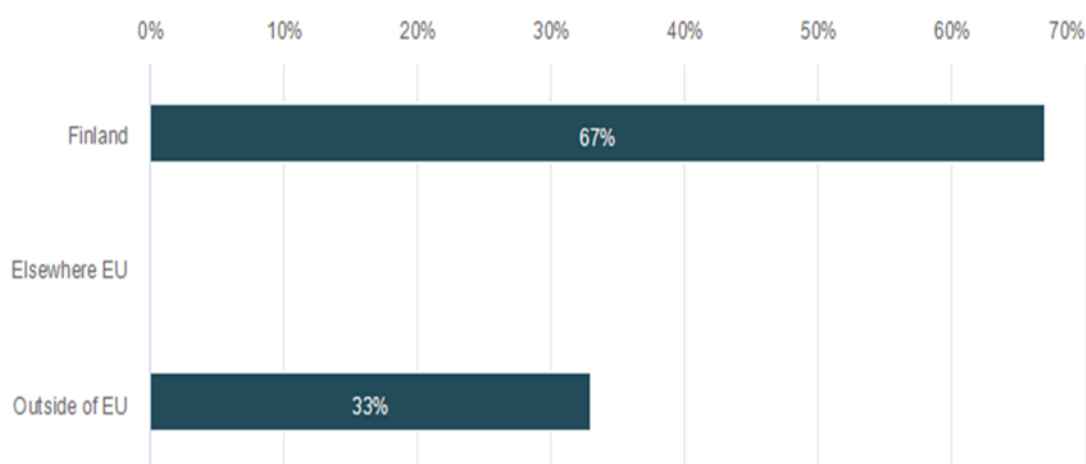


Diagram 1. Tidigare examen.

10.1.2 Fråga 2

Som följande söker man svar på om studerande har underliggande STCW-examen eller utbildning från tidigare. Det är relevant med tanke på kommande tillgodoräkning och validering. Forskningen baserar sig i första hand på tillgodoräkning och validering av just STCW-utbildning.

I diagram 2 vi se att man får 8 ja och 7 nej som har från tidigare underliggande STCW-utbildning.

Det betyder att svarande både från Finland och utanför EU har underliggande STCW-examen eller utbildning

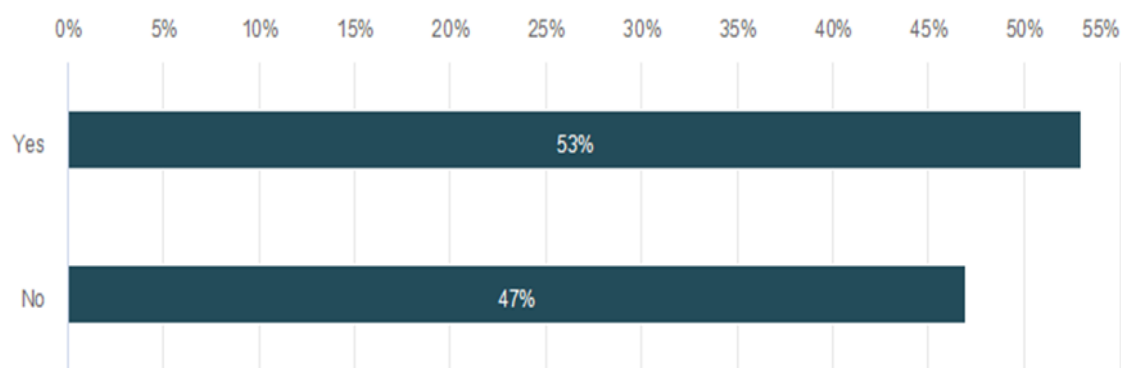


Diagram 2. Tidigare STCW-utbildning.

10.1.3 Fråga 3

Som nästa tar man ställning till om studerande har undersökt möjligheten av STCW-utbildning i något annat land än Finland. Frågans syfte är att få reda på om de studerande har varit intresserade av andra alternativ eller om man slumpmässigt eller av självklarhet valt just Finland som studieland.

I diagram 3 kan man utläsa att 5 personer svarar ja och 10 personer nej. Så då kan man bedöma att studerande utanför EU har undersökt olika allternativ medan finländska studerande med stor sannolikhet valt hemlandet som studieland.

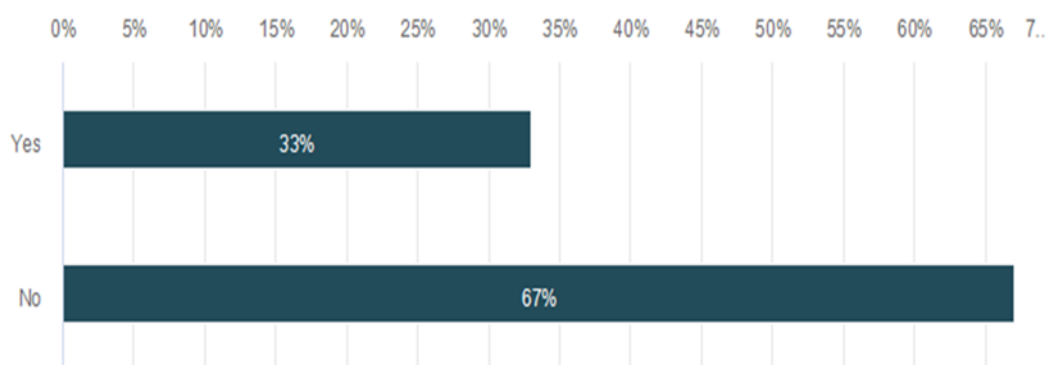


Diagram 3. Andra utbildningsalternativ än Finland.

10.1.4 Fråga 4

I den här frågan vill man veta om studerande tagit reda på alternativen om att studera management level-utbildningar med olika tidslängder i andra länder än Finland.

I diagram 4 ser man att fem personer svarat ja och tio personer svarat nej. Med det går det att konstatera att det är utländska studerande som har undersökt allternativ och varit medvetna om att det går att studera management level på kortare tid i andra länder.

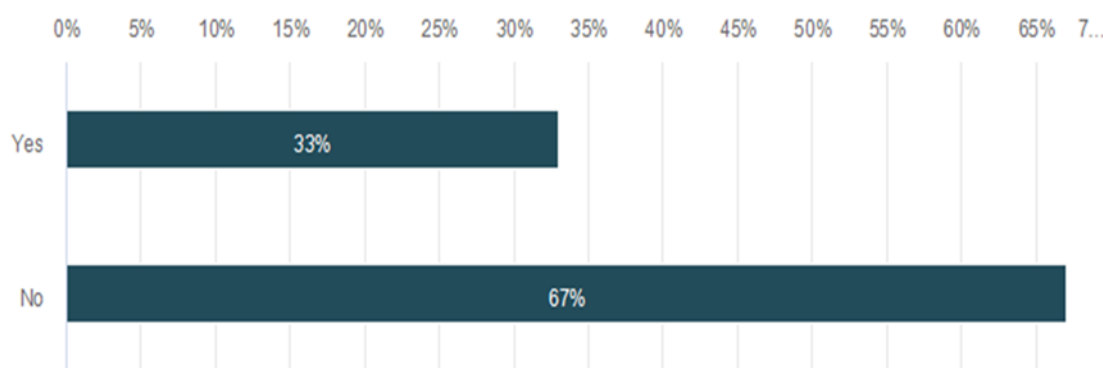


Diagram 4. Medvetenhet om kortare utbildnings alternativ.

10.1.5 Fråga 5

I forskningen är det viktigt att veta hur viktigt det är för studerande att deras utbildning leder till bachelor´s-examen. Den här punkten kan var viktig för sådana som tänker sig en framtida karriär inom lednings eller administrativa uppgifter inom sjöfartsnäringen som inte sker ombord på fartygen. I många fall kan det krävas en högre examen än bachelor´s. Och då är det viktigt att ha bachelor´s i grunden även om personen i första hand tänker börja sin karriär som befäl ombord på fartyg.

I diagram 5 kan man se att det är viktigt för åtta personer att examen leder till bachelor´s, medan det för fyra personer är oviktigt och tre personer inte har tänkt på saken då de valt studieinriktning.

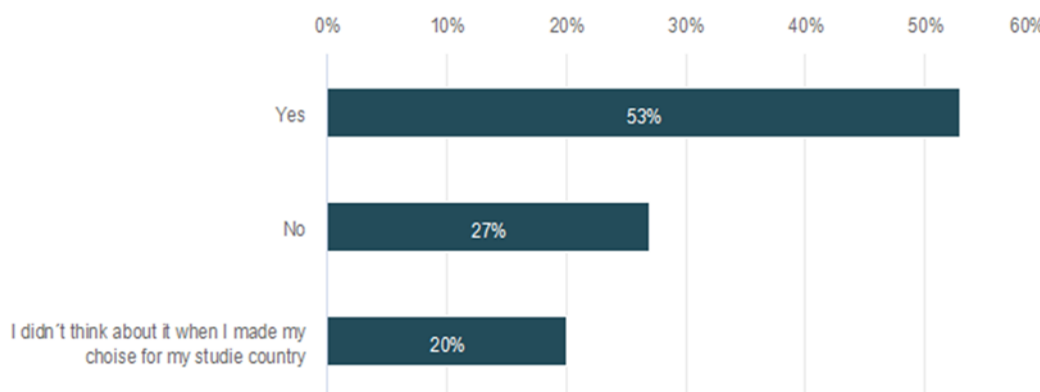


Diagram 5. Är bachelor-examen viktig.

10.1.6 Fråga 6

Som en direkt följdfråga från föregående undersöker man intresset för att i framtiden avlägga master´s-examen. I det här fallet är det väldigt jämt mellan dem som redan har för avsikt att avlägga en högre högskoleexamen och dem som i det här skedet inte ännu tänker på det.

I diagram 6 kan man inte med säkerhet skönja uppdelningen mellan finländska studerande och utländska då svaren utfaller på sju ja och åtta nej svar.

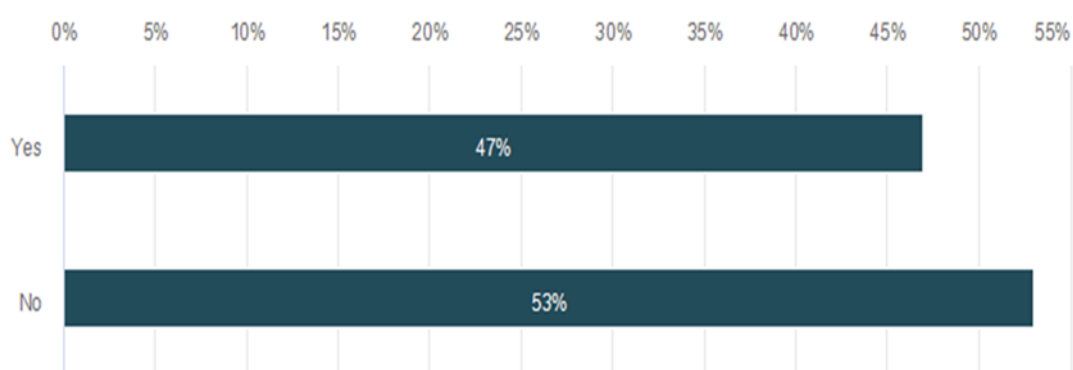


Diagram 6. beslut om master´s-examen.

10.1.7 Fråga 7

Som följande intresserar sig forskningen på om de studerande har ansökt om tillgodoräkning eller validering från tidigare studier. Man tar också ställning till om den studerande har ansökt om tillgodoräkning eller validering från allmänna studier från andra utbildningar i högskolor eller universitet. Eller om studerande även ansökt om tillgodoräkning eller validering för studier som lyder under STCW-koden.

I diagram 7 kan man se att sex personer har svarat ja, sex personer nej och tre har svarat att de har ansökt om tillgodoräkning eller validering av studier som lyder under STCW-koden.

Även i det här fallet är det svårt att bestämma fördelningen mellan finländska studerande och utländska.

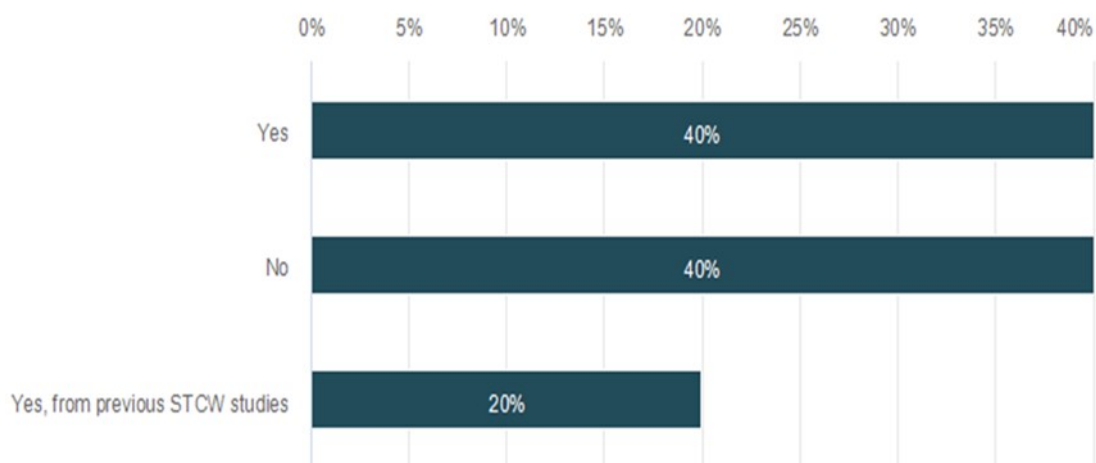


Diagram 7. Ansökning om tillgodoräkning.

10.1.8 Fråga 8

Som direkt följd på föregående frågas det om studerande blivit beviljad tillgodoräkning eller validering på ansökan om tidigare studier. Bland fem olika svarsalternativ har alla svaren fördelats på tre alternativ.

Diagram 8 visar att Sex personer har blivit beviljade tillgodoräkning eller validering på allmän bas. Sju personer har inte blivit beviljade och två personer har blivit beviljade från tidigare STCW-studier på operation level.

Här framkommer inte om de sju personerna som inte blivit beviljade ens har ansökt om tillgodoräkning eller validering. Men med tanke på svaren i föregående fråga så kan man konstatera att merparten av dessa inte har haft grund för att ansöka.

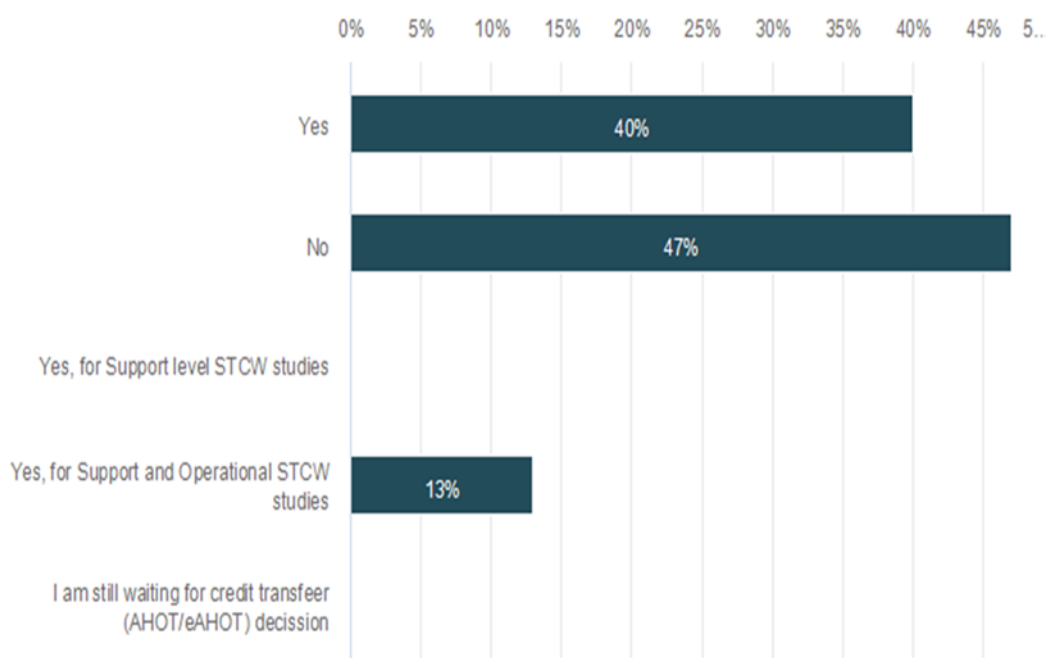


Diagram 8. Beviljad tillgodoräkning.

10.1.9 Fråga 9

Då frågorna till Webropoolundersökning gjordes ville man ha möjligheten att kunna vid behov utesluta en möjlig grupp som har hela operational level avklarad. Och med det genast kan inleda management level-studierna.

Eftersom diagram 9 visar att sex personer svarade ja så kan man konstatera att en stor del av studerande har kunnat inleda management level under första året.

Undersökningen tar ändå inte ställning till i vilken utsträckning och hur stor del av kurser som dessa studerande haft färdighet att delta i.

Det går inte heller i detta fall att konstatera fördelningen mellan finländska och utländska studerande. Men med en titt på svarsprocenten kan man ändå bestämma att det finns studerande från båda dessa grupper som kunnat påbörja management level i någon utsträckning.

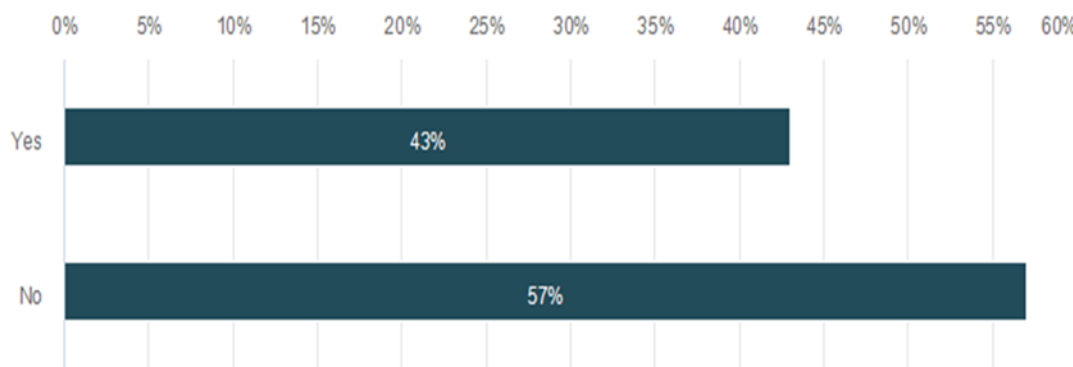


Diagram 9. Möjlighet till Management level under första året.

10.1.10 Fråga 10

Sista frågan i Webropool undersökningen som begär studerandes syn på om utbildningen motsvarar den studerandes förväntningar har ingen relevant betydelse för undersökningen och saknar därför ett relevant forskningsvärde.

Frågan lades till för att möjligen öka intresset för att svara på Webropoolundersökningen.

Tanken var att om de som svarar också kan känna att de får någonting konkret på kort sikt själva tillbaka när de svarar, så känns det mera motiverande att delta i undersökningen.

Man kommer inte att dess mera analysera den sista frågan i den här forskningsrapporten. Men svaren och kommentarerna som kommit in från den sista frågan tas med fullt allvar och behandlas i andra sammanhang utanför detta forskningsarbete. Det går att granska resultatet ur diagram 10.

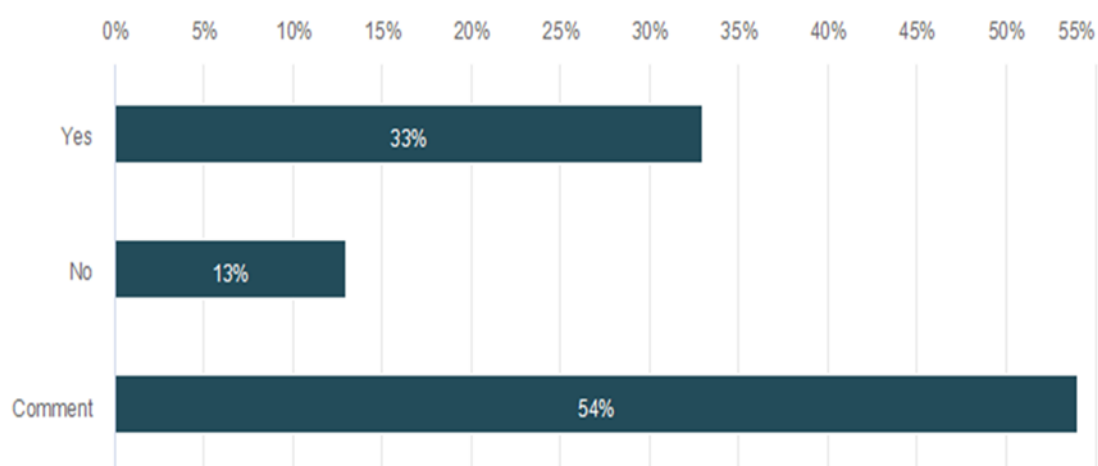


Diagram 10. Fyller utbildningen förväntningarna.

11 Intervjuundersökningen

För att kunna få reda på hur man på ett bra, rättvist och legitimt sätt kan tillgodoräkna eller validera delar av studier som införskaffats i ett tidigare skede har man i denna undersökning intervjuat personer som dagligen har eller i ett tidigare skede dagligen haft som uppgift att arbeta med ärenden som berör tillgodoräkning och validering. I det här fallet är det frågan om studier som lyder under STCW-koden.

I undersökningen har det också intervjuats personer som representerar flaggstatens myndighet i fråga om utbildningsfrågor som berör STCW-koden.

Även om det i den kvalitativa forskningsmetoden ofta framkommer att man kan behöva ha minst 8–9 intervjuobjekt så går det att påvisa i denna forskning att en tillämpning av en metod som nämns i "Forskningsmetodik för nybörjare". Den säger att forskaren själv bestämmer när urvalet har nått sin mättnadsgrad (Berglundnd 2010). Det här betyder att då forskaren fått tillräckligt många svar för att kunna analysera forskningen utifrån svaren så är antalet tillräckligt.

I den aktuella forskningen begränsas även antalet intervjuade tillgången till människor som har behörighet, kunskap och erfarenhet att besvara frågor angående tillgodoräkning och validering av studier som lyder under STCW-koden.

Representanterna från flaggstatsmyndighetssidan är begränsade till två personer på grund av att det endast vid detta tillfälle finns två personer som arbetar med utbildningsärenden.

Alla personer som intervjuats, kommer från utbildningssidan och flaggstatsmyndighetssidan, representerar den absoluta eliten inom sina respektive områden.

Intervjuerna är genomförda så att personerna hålls anonyma. Intervjuernas legitimitet och riktighet går att granska genom rapportens faktadelar.

Intervjufrågorna uppdelades i två grupper. Den ena gruppens frågor ställdes till personerna som är specialiserade på tillgodoräkning och validering från utbildningssidan. Den andra gruppens frågor ställdes till representanterna från flagstatsmyndigheten.

Frågorna är inte samma för båda grupperna, utan frågorna är framtagna så att de ska kunna täcka hela målet för tillgodoräkning och validering på ett sätt som framhäver hela systemet.

Frågorna som ställdes till utbildningssidans representanter:

1. Kräver AHOT/eAHOT alltid ett legitimt betyg eller intyg över ifrågavarande studiehelhet eller kurs från en annan utbildning för att den ska gå att godkänna som tillgodoräknad?
2. Kan ett behörighetsbrev (support och operational level) utfärdat av egen eller en annan flaggstat räknas som legitimt intyg för AHOT/eAHOT?
3. Kan kunnande bevisas på annat sätt än via betyg eller intyg? Kunde till exempel någon form av praktiskt bevis tillämpas?
4. Vad kan premisserna vara för tillgodoräkning av betyg utfärdade utomlands? Och då särskilt utanför EU?
5. Råd och synpunkter?

Frågorna som ställdes till flaggstatsmyndigheternas representanter:

1. Kommer myndigheten att följa Del-A miniminivån i STCW. Eller implementerar man även Del-B, recommended guidance?
2. Kommer myndigheten att följa extra upp länder som blivit "märkta" av EMSA eller någon annan organisation för att inte uppnå STCW-utbildningskraven? Som exempel har vi Filippinerna som i många fall inte uppfyller praktikkraven?
3. Har myndigheterna en färdig modell hur man vill att skolorna i Finland redogör grunderna för tillgodoräkning av utländska STCW-studier?
4. Går EMSA medlemsländer fria från myndighetens granskning? Om inte, varför?

5. Om myndigheten har auditerat en skola eller ett träningscenter i Europa eller utanför Europa via en finländsk aktör (till exempel Aboa Mare), kommer då myndigheten att kräva periodisk uppföljning? Och i så fall hur?

Intervjuerna av utbildningssidans representanter är gjorda enskilt med den intervjuade. Intervjuerna har sedan transkriberats och den intervjuade har fått ta del av transkriberingen och godkänt att den är riktig. Frågorna har skickats åt de intervjuade på förhand. Den intervjuade har fått möjlighet att granska frågorna på förhand, och avböja sig att svara om hen valt att hen inte vill ta ställning till enskilda frågor. Samtliga intervjuade ha accepterat att svara på alla frågor.

Intervjuerna av flaggstatsmyndigheternas representanter har skett som gruppintervju. Frågorna har skickats in som individuella frågor (samma frågor åt samtliga representanter). Representanterna har valt att besvara frågorna först skriftligt och skickat tillbaka skriftliga svaren åt intervjuaren. Därefter har man bitt om att få göra en gruppintervju. Svaren från gruppintervjun transkriberades och skickades åt samtliga representanter för kontroll.

Samtliga svar analyseras som helhet för den egna intervjugruppen. Enskilda personers svar kommer inte att finnas i analyserna. Analyser görs dock skilt för utbildningssidans och myndighetssidans för att stöda forskningsresultatet på bästa möjliga sätt.

11.1 Presentation av intervjun för utbildningssidans representanter

Vid den första frågan går det att konstatera att personerna har samma uppfattning om att det krävs legitimt betyg på att en person ifråga ska kunna få en kurs tillgodoräknad.

Det framkommer att, för att man ska kunna göra en tillgodoräkning så måste den ansökas via administrationsverktyget Peppi. Här krävs det att det ska finnas ett betyg eller bevis på att kursen från tidigare är legitim. Personerna tar också upp alternativet för att göra en validering om förutsättningarna för det

visar sig finnas. Understrykas bör dock vid tillgodoräkning att utbildningsdelen eller kursen som eventuellt ska kunna tillgodoräknas bör vara avlagd på samma nivå som den som man ansöker för.

Då man tar ställning till frågan om ett behörighetsbrev kan räknas som legitimt intyg för tillgodoräkning tycker en del att man kunde tillgodoräkna eller validera ett behörighetsbrev på lägre nivå. Till exempel support level. Men vid frågan om operational level är det längre inte möjligt.

Man understryker att det kan ställa till problem med tillgodoräkning utifrån behörighetsbrev eftersom delarna i olika kurser kan ha olika omfattning. Även att dom lyder under STCW och i slutändan ska vara samma.

Man påpekar att då det blir frågan om högre behörighetsbrev så är de alltid bara i kraft fem år åt gången. Det kan vara svårt att veta när utbildningen som lett till behörighetsbrevet har avlagts. Är det så länge sedan att utbildningen som ligger till grund för ett behörighetsbrev inte mera uppfyller dagens utbildningskrav som ligger till grund för examen i Finland.

Man är också reserverad för behörighetsbrev som är utfärdade i ett tredje land. Man vet att det finns bevis på länder som ligger under specialuppsyn av EMSA för att man inte följt minimikraven i STCW-koden för utbildning. I ett sådant fall kan det vara svårt att försäkra legitimitet i ett behörighets brev från dessa länder.

Även i det här fallet lyfter man fram möjligheten att validera. Dock säger man att det inte är resursmässigt möjligt att validera högre behörighetsbrev i sin helhet. Enskilda kurser som lyder under behörighetsutbildning kan man validera i simulatorer eller även som skriftliga tentamen eller intervjuer.

Vid frågan om det går att bevisa kunnande på annat sätt än via betyg eller intyg, till exempel genom att påvisa praktiskt kunnande hänvisar man igen till resurserna. Det är igen en frågan om validering. Teoretiskt håller de intervjuade relativt samma linje om att det möjligt. Men man påpekar att det då bör vara

frågan om små delar. Som enskilda kurser. Vid inga fall kan det handla om en hel examen.

De intervjuade är också viktiga med att påpeka att till exempel operational level inte bara innehåller så kallade yrkesämnen. Där finns också naturvetenskapliga ämnen och språk. Här kan finnas en stor variation mellan utbildningar i olika länder. Det understryks också att om en person vill ha en finländsk behörighet så krävs det en finländsk utbildning.

Kan man då tillgodoräkna från betyg utfärdade i andra länder än Finland? Här ser man problemen med betygens legitimitet som den absoluta punkten. Det ställer också till problem med språken som betygen är utfärdade på.

I många fall är betygen utfärdade på landets egna språk. Översättning av betygen kunde vara möjlig. Men även om STCW-koden är uppfylld så ser helheterna på kurserna olika ut och det krävs översatta studieplaner från ifrågavarande skolor. Utöver det kommer utmaningarna med de nationella kraven som till exempel språkundervisningen.

Som allmänna råd från utbildningssidan är att man önskar att myndigheterna tar en aktiv roll med regler för hur dessa saker ska göras. Man ska komma ihåg att det inte enbart är STCW-koden som är dominerande i detta ärende. Utan i Finland spelar yrkeshögskolelagen också en stor roll i det hela.

Följer man AHOT-processen som till exempel finns i Peppiverktyget så kommer man redan långt. Man bör också ha ett nära samarbete med studiehandledare och studiebyråerna under processen för tillgodoräkning.

Är man tveksam så använder man valideringsprocessen om resurserna räcker till. För i många fall kan valideringen klaras av med tentamen eller dylikt som inte är alltför resurskrävande. Då pratar man om små helheter och delar.

11.2 Presentation av intervjun för flaggstatsmyndigheten

Flaggstatsmyndigheten kräver helt enligt STCW-koden att utbildningsanordnaren följer STCW-kodens Del-A miniminivå. Man anvisar i vissa fall till delar från Del-B i STCW som är recommended guidance. Men då är det frågan om små delar i specialfall.

Man lyfter upp att man i skrivandets stund deltar i ett projekt tillsammans med utbildningsstyrelsen var sjöfartsutbildningens läroplansgrunder förnyas. Även om man inte har en roll att bestämma om högre innehåll än STCW Del-A, så är man med och ger uttalanden om delar som ingår i STCW Del-B.

Flaggstatsmyndigheten understryker att all utbildning och bedömning som utgår från STCW Del-B inte är deras krav. Utan de krav som ställs på utbildare inom sjöfart i Finland följer STCW Del-A. Myndigheten ser ändå gärna att utbildningarna använder sig av Del-B i STCW där det finns behov. Men igen då endast som anvisning.

I frågan om flaggstatsmyndighetens extra uppföljning av EMSA,s "märkta" länder som av någon anledning inte uppnår STCW,s minimikrav hänvisar man genast till att även finländska utbildningsanordnare ska följa den lag om utbildning och bedömning som framställs. Lagen om transportservice 24.5.2017/320, 12. Man tydliggör inte att man som myndighet i Finland uttalar sig extra om EMSA,s uppföljning i ärendet. Här går man hellre över till utländska aktörer som samarbetar med finländska aktörer.

I lagen om transportservice (24.5.2017/320) 12:114 sägs det, *att en sådan utbildning som leder till ett behörighetsbrev, ett certifikat över specialbehörigheter eller ett skriftligt bevis över sjöfartsutbildning enligt STCW- konventionen som Transport- och kommunikationsverket beviljar, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen för vilken utbildningsanordnaren enligt konventionen ska godkännas, får endast ges av en utbildningsanordnare som Transport- och kommunikationsverket har bedömt och godkänt i enlighet med den konventionen. Transport- och kommunikationsverket får bara av särskilda skäl bedöma och godkänna andra utbildningsanordnare än sådana som har verksamhet i Finland.*

Myndigheten framhäver att om det blir aktuellt för flaggstatsmyndigheten att godkänna till exempel en utländsk aktör (kommer även i senare fråga) så sker det i samarbete med en finländsk utbildningsanordnare. Man ser då i det fallet att den finländska utbildningsanordnaren har en i aktuell utbildningsplan och ett godkänt kvalitetssystem som nämns i lagen om transportservice (24.5.2017/320) 12:116. *Utbildningsanordnaren har en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de undervisningsmetoder, förfaranden och undervisningsmaterial som behövs för uppfyllande av behörighetskraven.*

Myndigheten menar, att den genom att kontrollera och godkänna utbildningsanordnaren i Finland, så får man en garanti om att utbildningar som ordnas under uppsikt av de finländska flaggstatsmyndigheterna också uppfyller EMSA,s krav på utbildning.

Då det är frågan om myndighetens syn på studerande med en i utlandet gjord STCW-utbildning som hen vill ha tillgodoräknad menar man att myndigheten inte har resurser eller yrkeskunnsighet i den här frågan. Därför har man heller inte någon klar modell för hur man vill att den här saken ska skötas.

Man hänvisar till att yrkeshögskolan ändå ska följa yrkeshögskolelagen och dess metoder då man överväger validering eller tillgodoräkning av studier som anskaffats från tidigare.

Myndigheten lyfter fram att man är medveten om att utbildningar ser väldigt olika ut i olika länder. Även om de följer samma STCW Del-A minimi nivå. I den här frågan är man inne på samma bana som utbildningsexperterna. Det vad man ändå är viktig med att framhålla från myndighetens sida, är att på enbart ett behörighetsbrev, utbildningsintyg eller som myndigheterna själv uttrycker sig under intervjun, *att enbart på ett papper kan man inte grunda en tillgodoräkning för en enskild kurs eller kurshelhet.* Rekommendationen är alltid att en validering av studierna utförs.

Det här baserar sig på som tidigare sagts att studiehelheterna kan se väldigt olika ut. Men också på att det inte går på basen av ett behörighetsbrev att fastställa hur gamla studierna är. Studierna kan vara så gamla att till exempel

något Manila Amendments i STCW inte funnits då själva studierna har ägt rum. Och samma punkt angående studiers "färskhet" hittar man också i yrkeshögskolelagen som också tidigare nämnts.

Man lyfter fram att i vissa utbildningar inom STCW-koden kan man rekommendera en enklare validering då det är frågan om studerande som kommer från EU- eller ETA-områden.

Dessa kan vara utbildningar som hör till de så kallade tilläggsutbildningarna (IMO 2017, 48). I de här fallen kan man ha studerande att genomföra en så kallad "refreshment" utbildning i Finland som är godkänd av de finländska flaggstatsmyndigheterna.

Flaggstatsmyndigheterna sammanfattar den här frågan med att man säkert i framtiden då man fått klart den pågående auditeringen av de finländska sjöfartsskolorna kommer att börja göra vissa kontroller via stickprov. Men mest kommer det att basera sig väldigt långt på förtroende myndigheter och utbildningsanordnare emellan.

Vid frågan om EMSA:s medlemsländer går fria från finländska flaggstatens granskning eller eventuell uppföljningsbefriande via undervisningsanordnaren menar man att även studerande inom EU- och ETA-länder också behöver följas upp angående validering.

Även om EMSA uppbär den roll som överordnad myndighet i sjöfartens undervisningsfrågor så påpekar flaggstatsmyndigheten att EMSA ändå i en större utsträckning har en mera administrativ roll. Som exempel lyfter man fram Finland. Här säger man att EMSA har besökt Finland endast två gånger. Då har de till exempel, på grund av att Finland har en geografisk struktur som inte ger tidsmässig möjlighet att hinna besöka alla utbildningsanordnare inte besökt sjöfartsskolorna i Mariehamn eller Åbo.

Det här leder till att granskningsansvaret faller på landets myndigheter. Här kommer man tillbaka till förtroendet mellan myndighet och utbildningsanordnare.

När det är frågan om en utländsk skola som utbildar sjöfarare som underleverantör åt en finländsk utbildningsanordnare. Som leder till behörighetsbrev utfärdat av den finländska flaggstatsmyndigheten. Så ska dessa underleverantörer också auditeras av den finländska flaggstatsmyndigheten. Frågan i det här fallet är huruvida den finländska flaggstatsmyndigheten kommer att utföra periodiska kontroller på ifrågavarande underleverantör.

Myndigheten har ännu inget system för periodiska kontroller. Man hänvisar igen till KARVI,s fem års återkommande granskningar. Man menar också att via den yrkeshögskola som underleverantören är ursprungligen auditerad, så kommer också en sorts periodisk kontroll.

Även om man understryker att genom auditering och godkännande av en underleverantör i utlandet. Så kan man inte i skydd av resursskäl eller motsvarande undvika att göra kontroller av denne på plats och ställe. Däremot vill man nog se att det ska finnas ett särskilt behov av att göra det.

Men då verksamheten löper på utan tecken på avvikelser så ska man kunna lita på den finländska utbildningsanordnarens läroplan som tillämpas också hos underleverantören samt den finländska utbildningsanordnarens kvalitetssystem. De fortlöpande periodiska kontrollerna sker tills vidare den vägen.

12 Reflektion och utvecklingsmöjligheter

I rapportens teoridel framkommer de riktlinjer som forskningen påvisar under dess gång. Man kan med gott förtroende lita på forskningens riktighet och legitimitet då man jämför fakta i teoridelarna och ställer dom i jämförelse till experternas intervjusammandrag.

Forskningen har gjorts genom att blanda den kvalitativa metoden genom att samla data genom en eller flera former av intervjuer (Lindberg 2017, 9), men också genom den kvantitativa metoden där forskaren tar ut data numeriskt och behandlar den efter det som numerisk eller som olika nyckeltal (Vilkka 2007, 14).

Den här forskningen har på den kvalitativa delen använt sig av expert intervjuer. På grund av kravet på kunskapen är antalet intervjuade begränsat. Resultatet från de intervjuade är tillförlitligt genom de intervjuades höga kunskapsnivå inom området.

Den kvantitativa delen är utförd med hjälp av en Webropoolundersökning var man utreder varför utländska studerande väljer att komma till Finland för att studera sjöfart. Den här delen av undersökningen är väldigt relevant för att man ska kunna få en helhetsbild av behovet av denna forskning.

12.1 Reflektion av forskningens utveckling

Redan i forskningens planeringsskede framgick det att användande av endast en forskningsmetod inte kommer att ge ett tillförlitligt resultat. Forskningen strukturerades därför på ett sätt som lett till det ifrågavarande slutresultatet.

En viktig del av forskningen är alla de lagdelar som framkommer i teoridelen. Lagdelen svarar på en del av forskningsproblemet. I framtiden kommer tillämpningen av den ändå spela en större roll om uppföljningssystemet förändras.

Tillämpningen av regelverket som forskningen handlar om har hittills legat nästan helt och hållet på utbildningsanordnaren. Det har till och med varit oklart i den ifrågavarande branschen om vem som ska inneha rollen som granskande myndighet. Yrkeshögskolelagen täcker helt och hållet frågan på hur tillgodoräkning och validering bör göras då en studerande ansöker om dessa.

Det oklara är att IMO har ett eget regelverk för sjöfartsutbildning som gäller den yrkesaktiva delen. Det här sätter en miniminivå på utbildning för sjöfarare var än i världen de har utbildat sig. Så länge som landet är medlem i IMO.

Nu har det genom beslut påbörjats med implementeringen av att de nationella flaggstatsmyndigheterna ska bära ansvaret för att utbildningarna i respektive länder följer upp de utsatta reglerna som STCW medför. Det här dock så att de nationella myndigheterna inte tar särskild ställning till yrkeshögskolelagen.

Det har framkommit under forskningens gång att ännu för tillfället har man inte funderat vidare på hur några nya modeller för uppföljning av tillgodoräkning eller validering för studerande från utlandet kommer att ha. Man har dock en klar bild på en viss nivå som man vill se i dessa processer.

Då står man för utmaningen med fyra olika utbildningsanordnare på yrkeshögskolenivå i Finland som borde kunna använda en gemensam linje. Samt ytterligare samma antal utbildningsanordnare som ger STCW relaterad utbildning på andra stadiets nivå. Trots att också andra stadiet binds av samma myndighetskrav så begränsar sig denna forskning till yrkeshögskolorna.

Yrkeshögskolelagen säger klart att tillgodoräkning av tidigare studier måste vara avlagda på samma nivå som de som en studerande ansöker tillgodoräkning för (Yrkeshögskolelag 14.11.2014/932, 6:37). Tillgodoräkningen sker i Finland ofta via studieplattformen Peppi (University of Eastern Finland 2023).

Med plattformen vill man försäkra sig om tillgodoräkningens legitimitet samt dokumentation av händelsen. Genom detta ser man till att en studerande också

har rätt sorts betyg eller intyg över tidigare avlagda studiedelar eller helheter som hen vill ha tillgodoräknade.

I intervjun med de finländska flaggstatsmyndigheterna framkommer i sin tur att man inte tycker att tillgodoräkningar av utländska studerande på basen av endast behörighetsintyg eller betyg är rekommendabelt.

Åtminstone i de fall som man tar emot en tillgodoräkningsansökan som grundar sig endast på ett behörighetsintyg understryker man från myndighetens sida att det inte går att bestyrka hur gammal utbildningen är utgående från ett behörighetsbrev.

Behörighetsbreven förnyas med jämna mellanrum och datumet på detta visar endast när det senast är förnyat och inte när utbildningen är införskaffad. I det här fallet gäller samma för studerande med Finland som ursprungsland.

Då det gäller tillgodoräkning med betyg eller intyg från en skola eller ett utbildningscenter så menar man från flaggstatsmyndighetens håll att det kan vara väldigt svårt att tolka vad som ingår i vilka delar och helheter då utbildningarna i olika länder kan se olika ut.

I dessa fall är de intervjuade experterna inom utbildningssidan helt på samma linje. Både i fallet med att tillgodoräkna studier utifrån behörighetsbrev där man svarat samma angående åldern på utbildningen. Samt studiehelheterna i olika länders skolor och deras utbildningssystem.

Både flaggstatsmyndigheterna och utbildningssidans representanter håller validering som det starkaste alternativet för att kunna få tillgodo tidigare studier som man gjort utomlands. Här kommer representanterna från utbildningssidans oro om resurserna som krävs för att kunna genomföra en tillförlitlig tillgodoräkning.

Man framhäver att relativt små delar av tidigare utbildningar kan på ett enkelt sätt försäkras genom validering. Men då det börjar gälla studiehelheter som hela support level eller hela operational level så blir utmaningarna väldigt stora resursmässigt.

Flaggstatsmyndigheterna kommer med exempel på delar som kan valideras genom "refreshment" utbildningar för studerande som har tagit sin utbildning inom EU- eller ETA-länder. Detta är länder som hör till EMSA.

Även med det här som lösning så behöver man beakta att studiedelar som lyder under SOLAS och ISM. Det vill säga att kurser som underlyder specialbehörigheter eller certifikatsutbildning enkelt kan göras via "refreshment" eller helt göras om på grund av att dom är relativt korta tidsmässigt. Däremot har man till exempel studiedelar som går under MARPOL i STCW, s CUP tabeller (IMO 2017, 147) som inte alls eller mycket lite kommer upp i korta "refreshment" eller certifiktaskurser med små innehåll.

Här ställs man med utmaningar angående studerande från olika delar av världen då regelverken på nationell och internationell nivå kan ha olika tyngd. Har man ett fartyg som enbart trafikerar ute på oceanerna så är man i kontakt med sådana delar av MARPOL som har en tyngdpunkt på helt andra aspekter än på ett fartyg som trafikerar på Östersjön som hör till ett av de mest känsliga havsområden i världen ur en miljömässig synpunkt.

Även om STCW på ett allmänt plan beaktar MARPOL på ett sätt som ska täcka hela världen och dess hav så måste man ändå ha i åtanke att en sjöman som enbart rört sig på oceaner inte är på samma sätt införstådd över aspekter som man behöver ha i beaktande då man rör sig med fartyg på områden som Östersjön. Här kan man också lyfta upp isförhållanden på vintern som är unikt på Östersjöområdena.

12.2 Rekommendation utgående från forskningen

Utifrån teoridelarna, undersökningen och intervjuerna så kan man få en uppfattning om att det finns ett behov av en gemensam tydlig linje hur utländska studerandes tidigare studier ska behandlas hos utbildningsanordnarna i Finland.

Flaggstatsmyndigheterna har en klar syn på saken. Men som de själva antyder i sin intervju så har inte dom resurserna och yrkeskunskapen att ange en tydlig linje för vad som exakt ska följas.

På utbildningssidan i sin tur så kommer det fram i intervjun att det finns, om inte en direkt beställning, så åtminstone en önskan att flaggstatsmyndigheten skulle säga hur det ska vara.

Då forskningsarbetet påbörjades inför detta examensarbete så kunde det konstateras att liknande eller motsvarande forskning inte finns från tidigare. Det är helt förståeligt, eftersom systemet med att de lokala flaggstatsmyndigheterna auditerar utbildningsanordnare som utbildar enligt STCW ännu är under en pågående process.

Då flaggstatsmyndigheten ännu i det här skedet har meddelat att de inte har en färdig modell. Eller inte ännu har bestämt om man kommer att uppföra en sådan. Så kunde ett arbete med att göra en gemensam modell för studerande som önskar tillgodoräkning eller validering av STCW-studier som införskaffats tidigare vara relevant. Denna modell kunde med fördel användas för både studerande med STCW-studier införskaffade utomlands, och också för studerande som införskaffat tidigare STCW-utbildning i Finland.

Det här arbetet kunde göras som ett projektbaserat arbete tillsammans med samtliga sjöfartsutbildare i Finland och med den finländska flaggstatsmyndigheten. Ett liknande projekt har redan gjorts angående den handledda praktiken för sjöfartsstuderande ombord på fartyg. Det projektet är i skrivandes stund inne på sin tredje revidering. Och det har visat sig vara ett lyckat projekt som förenklat förfarandesätten inom ombord praktiken.

I skrivandets stund är ändå den starkaste rekommendationen att yrkeshögskolelagen tillämpas. Yrkeshögskolelagen begränsar skarpt tillgodoräkning från många STCW-utbildningar. Men där kvarstår validering som enskilda utbildningsanordnare kan tillämpa efter egna resursmöjligheter.

Det går även att se ett behov av att fortsätta den här forskningen. Efter att flaggstatsmyndigheten har slutfört sin auditering av de finländska sjöfartsutbildarna kan ett liknande forskningsprojekt göras som fortsättning på detta på en högre högskolenivå.

I den fortsatta forskningen finns behov av att revidera faktadelarna enligt de regelverk och lagar som är kraft vid det tillfället då forskningen görs. Intervjuer med aktuella myndigheter och människor som är experter på tillgodoräkning och validering bör göras på nytt. Man bör ta reda på hur systemet har fungerat och om möjligt även intervjua studerande. Också alumner om sådana redan finns som upplevt nya systemet i sin helhet kan intervjuas.

I början av forskningen ställdes forskningsfrågan: Hur ska man i de finländska skolorna som lyder under STCW-koden kunna försäkra sig om att tillgodoräkning eller validering görs på ett legitimt och hållbart sätt som svarar på både nationella och internationella myndigheters krav?

Ett sammanfattat, komprimerat svar på detta utifrån forskningen, svaren och analyserna som framkommit under intervjuerna är den tryggaste tillämpningen att följa yrkeshögskolelagen. Det här åtminstone så länge som myndigheterna inte kommer med konkreta riktlinjer som även följer ikraftvarande lagstiftning.

Även validering framkommer under forskningen som legitim procedur för erkännande av tidigare STCW-studier. Men som det i många fall under forskningens gång kommer fram är validering resursmässigt mycket krävande.

12.3 Forskningens trovärdighet

Det här är i den här formen med ganska stor säkerhet den första forskningen som gjorts om detta ämne utifrån det nya systemet med att nationella flaggstatsmyndigheterna auditerar sjöfartsutbildarna i landet.

Forskningen har en beställare och är gjord som ett examensarbete i en högre högskoleutbildning.

Forskningen är gjord ur en helt objektiv synvinkel och forskaren har inte haft några förutfattade uppfattningar och har ingen egen vinning av utkomsten från forskningens resultat.

Forskningen baserar sig på fakta i teoridelarna, granskat källmaterial och expert intervjuer.

Källor

Aboa Mare 2023. Maritime Education. Hämtad 14.1.2023.

<https://aboamare.fi/pa-svenska>

Ammattikorkeakouluopinnot.fi 2023. Merenkulku. Hämtad 16.1.2023.

<https://www.ammattikorkeakouluopinnot.fi/koulutushaku/merenkulkuala>

Berglund, E. 2010. Forskningsmetodik för nybörjare. Hur många i urvalet-blogg 30.1.2010. Hämtad 10.2.2023.

<https://evaberglund.wordpress.com/2010/01/30/hur-manga-i-urvalet/>

Elmroos, S. 2016. DCISION 2.0 - Tietojärjestelmä kvantitatiivisen tutkimuksen ketterään toteutumukseen. Examensarbete (HYH). Teknologiosaamisen johtamisen koulutusohjelma. Turku: Turku AMK. Hämtad 10.12.2022.

<https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201604144328>

EMSA 2023a. Administrative Board. Hämtad 4.1.2023.

<https://emsa.europa.eu/about/administrative-board.html>

EMSA 2023b. Financial Documents. Hämtad 4.1.2023.

<https://emsa.europa.eu/financial-management/financial-documents.html>

EMSA 2023c. What we do. Hämtad 4.1.2023. <https://emsa.europa.eu/we-do.html>

EMSA 2023d. This is EMSA. Hämtad 4.1.2023.

<https://emsa.europa.eu/about.html>

EMSA 2023e. Inspections related to standards for seafarers. Hämtad 4.1.2023.

<https://emsa.europa.eu/inspections/training-of-seafarers.html>

EMSA 2023f. Full list of EMSA visit & inspections. Hämtad 4.1.2023.

<https://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/msro-inspections/items.html?cid=130&id=186>

Garcia, K. M. 2021. Some Observations on Philippine Maritime Education. The Maritime Review. Hämtad 26.12.2022. <https://maritimereview.ph/some-observations-on-philippine-maritime-education/>

Helsingfors Universitet 2022. Tillgodoräknande av studier och kompetens. Hämtad 1.1.2023.

<https://studies.helsinki.fi/instruktioner/artikel/tillgodoraknande-av-studier-och-kompetens>

IMO 2017. STCW INCLUDING 2010 MANILA AMENDMENTS. 2017 Edition.

IMO 2019a. Brief History of IMO. Hämtad 19.12.2022.

<https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

IMO 2019b. Member States. Hämtad 19.12.2022.

<https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>

IMO 2019c. History of SOLAS. Hämtad 19.12.2022.

<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>

IMO 2019d. Technical Provisions. Hämtad 19.12.2022.

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

IMO 2019e. History of MARPOL. Hämtad 19.12.2019.

<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/pages/Marpol.aspx>

IMO 2019f. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. Hämtad 19.12.2019.

[https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

IMO 2019g. The International Safety Management Code. Hämtad 19.12.2019.

<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx>

International Chamber of Shipping 2023. Hämtad 5.1.2023.

<https://publications.ics-shipping.org/>

Lag om transportservice 24.5.2017/320.

Lindberg, C. 2017. En kvalitativ studie om det kundupplevda värdet av sociala medier i banksammanhang. Avhandling (YH). Företagsekonomi. Helsingfors: Arcada. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201801091152>

Lundén, M. 2020. Kvalitativa metoder. Göteborgs Universitet. https://cdn.inst-fs-dub-prod.inscloudgate.net/000d9e65-669e-4725-ad4f-60285eefbc26/Kvalitativa%20metoder%20.pdf?token=eyJhbGciOiJIUzUxMiIsInR5cCI6IkpXVCIsImtpZCI6ImNkbiJ9.evJyZXNvdXJzSI6li8wMDBkOWU2NS02NjllLTQ3MjUtYVWQ0Zi02MDI4NWVIZmJmJYvS3ZhbGl0YXRpdmEIMjBtZXRvZGVyJTlwMi5wZGYiLCJ0ZW5hbnQiOiJjYW52YXMiLCJ1c2VyX2lkIjpudWxsLCJpYXQiOiJlE2ODIzMTI0OTUsImV4cCI6MTY4MjM5ODg5NX0.KKFIUL2ces0YVA NoN198ZF IRBEel5WvVOAciZ CVGqYYyvOPe4WUYVxrm6tCpNLP9PIP33 H6Pmy7THnldhyQ&download=1&content_type=application%2Fpdf

SAFET4SEA 2021 Hämtad. 16.12.2022. <https://safety4sea.com/cm-herald-of-free-enterprise-a-wake-up-call-for-ro-ro-safety/>

Shipbusiness.com. 2015. Hämtad 21.12.2022. <http://shipsbusiness.com/bilge-water-separator.html>

Sjöfartsverket. Uppslagsverket Finland-webbutgåva: www.uppslagsverket.fi. Schildts förlags Ab, 2009-2012, SFV 2012- (Hämtad 29-12-2022). <https://uppslagsverket.fi/sv/sok/view-170045-Sjoefartsverket>

Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörigheter 27.6.2018/508.

Traficom 2018. Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja merenkulun koulutuksen hyväksyminen. Hämtad 27.12.2022. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Ohje-Merenkulun%20koulutuksen%20j%C3%A4rjest%C3%A4j%C3%A4n%20ja%20merenkulun%20koulutuksen%20hyv%C3%A4ksyminen.pdf>

Traficom 2021a. Säkerhetsorganisationssystemet ISM. Hämtad 27.12.2022. <https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/sakerhetsorganisationssystemet-ism>

Traficom 2021b. Kvalitetspolicy för prestation som flaggstat Hämtad 27.12.2022. <https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/kvalitetspolicy-prestation-som-flaggstat>

Traficom 2021c. Sjöfart. Hämtad 27.12.2022. <https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart>

Traficom 2021d. Sjöfartsbehörigheter. Hämtad 27.12.2022. <https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/sjofartsbehorigheter>

Traficom 2021e. Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten. Hämtad 28.12.2022.

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Anvisning-Godk%C3%A4nnande%20av%20utbildningsanordnare%20och%20utbildningar%20inom%20sj%C3%B6farten.pdf>

University of Eastern Finland. 2023. Opiskeliarekisteri- Peppi. Hämtad 22.1.2023. <https://kamu.uef.fi/tyokalut/opiskelijarekisteri-peppi/>

Vilka, H. 2007. Tutki ja Mittaa. Määrällisen tutkimuksen perusteet. https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/98723/Tutki-ja-mittaa_2007.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Yrkeshögskolelag 14.11.2014/932.