

Iiro Ikonen

KANSIPÄÄLLYSTÖN KOULUTUS FILIPPIINEILLÄ

Teemahaastattelut ja
EMSA-auditointi 2020

Opinnäytetyö

Merenkulun ammattikorkeakoulututkinto

Merenkulun koulutus, Merikapteeni (AMK)

2024



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tutkintonimike	Merikapteeni (AMK)
Tekijä	Iiro Ikonen
Työn nimi	Kansipäällystön koulutus Filippiineillä
Toimeksiantaja	Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulu, Logistiikan ja merenkulun koulutusyksikkö
Vuosi	2024
Sivut	63 sivua, liitteitä 13 sivua
Työn ohjaaja(t)	Antti Lanki

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön aiheena on katsaus kansipäällystön koulutukseen Filippiineillä. Euroopan unioni tunnusti Filippiinien merenkulkualan koulutus- ja sertifiointijärjestelmän vuonna 2002, jonka jälkeen Filippiiniläiset merenkulkijat ovat voineet työskennellä EU-alueelle rekisteröidyillä aluksilla. Euroopan Meriturvallisuusvirasto EMSA teki vuonna 2006 ensimmäisen auditoinnin Filippiineille. Tässä tarkastuksessa EMSA totesi, että Filippiinien merenkulun koulutus- ja sertifiointijärjestelmissä on useita vakavia puutteita, eikä Filippiinit kaikilta osin noudata STCW-yleissopimuksen määräyksiä. Maahan on tehty tarkastukset myös vuosina 2010, 2012, 2013, 2014, 2017 ja 2020. Näissä tarkastuksissa tilanteen ei todettu juurikaan parantuneen.

Opinnäytetyön tavoitteena oli kerätä tietoa, minkälaisista epäkohdista ja puutteista oli kysymys, mistä ne johtuivat, miten niihin on reagoitu ja kuinka opetusrajapinnassa työskentelevät henkilöt niihin suhtautuivat. Opinnäytetyö on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Tutkimukseen sisältyvät haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina tapaamalla haastateltavat henkilökohtaisesti heidän työpaikoillaan. Haastatteluun osallistui yhdeksän opettajaa ja kaksi dekaania.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että Filippiinien meriteollisuudella on keskeinen rooli maan taloudellisen hyvinvoinnin turvaajana. Filippiinien menestymisen edellytyksenä jatkossa on, että kaikkien intressiryhmien edustajat pystyvät tiiviiseen yhteistyöhön koulutus- ja sertifiointijärjestelmän STCW-koodin vaatimusten mukaisena pitämiseksi ja sen kehittämiseksi vastaamaan kiristyvän kansainvälisen kilpailun vaatimuksiin.

Euroopan komission 31. maaliskuuta 2023 tekemä päätös, jatkaa Filippiinien koulutus- ja sertifiointijärjestelmän tunnustamista ja mahdollistaa Filippiiniläisten merenkulkijoiden työskentelyn eurooppalaisilla aluksilla, kertoo siitä, että Filippiinien viranomaiset ovat ottaneet asian vakavasti ja tehdyt toimenpiteet ovat olleet uskottavia. Tämä tutkimus avaa mahdollisuuden tutustua Filippiinien merenkulunopetus- ja sertifiointijärjestelmiin, niissä ilmenneisiin puutteisiin, eri viranomaisten toimintaan paikan päällä ja kuulla opetusrajapinnassa työskentelevienkin ääntä.

Asiasanat: Merikapteenikoulutus, STCW, pätevyyskirja, kelpoisuustodistus, EMSA, MARINA, CHED

Degree title	Bachelor of Marine Technology
Author	Iiro Ikonen
Thesis title	Deck officer training in the Philippines
Commissioned by	South-Eastern Finland University of Applied Sciences, Department of Marine Logistics and Technology
Time	2024
Pages	63 pages, 13 pages of appendices
Supervisor	Antti Lanki

ABSTRACT

The European Union recognized the Philippine maritime training and certification system in 2002, after which Filipino seafarers have been able to work on ships registered in the EU area. In 2006, the European Maritime Safety Agency EMSA conducted the first audit in the Philippines. In this inspection, EMSA found that there were several serious deficiencies in the Philippine maritime training and certification systems and that the Philippines didn't fully comply with the provisions of the STCW Convention. The country was inspected also in 2010, 2012, 2013, 2014, 2017 and 2020. In these inspections, the situation was not found to have improved much.

The aim of the thesis was to gather information about the nature of existing problems and shortcomings, their causes, responses and thoughts of the people working at the teaching interface.

The thesis is qualitative research. As part of the study, semi-structured interviews were conducted by meeting the interviewees personally at their workplaces. In total nine teachers and two deans participated in the interview.

The results of the study show that the Philippine maritime industry plays a key role in safeguarding the country's economic well-being. The prerequisite for the success of the Philippines in the future is that the representatives of all interest groups must be able to cooperate closely to keep the training and certification system in line with the requirements of the STCW code and to develop it to meet the demands of the intensifying international competition.

The European Commission's decision on March 31, 2023, to continue recognizing the Philippine training and certification system and enable Filipino seafarers to work on European ships shows that the Philippine authorities have taken the matter seriously, and the measures taken have been credible. This thesis serves as a presentation of the maritime education and certification systems in the Philippines, including shortcomings and the activities of different authorities on the shore side. Also, it allows the voice of those working at the educational interface to be heard.

Keywords: sea captain training, STCW, certificate of competency, certificate of endorsement, EMSA, MARINA, CHED

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	MAAILMAN SUURIN MERENKULKIJOIDEN TUOTTAJA	7
3	MERENKULUN KOULUTUSJÄRJESTELMÄ FILIPPIINEILLÄ.....	9
3.1	MARINA.....	10
3.2	CHED	10
3.3	En Banc	11
3.4	JCMC-opedussuunnitelma	11
3.5	Auktorisoidut yliopistot	12
3.6	Turvallisuuskoulutuskeskukset	12
3.7	Arviointikeskukset.....	12
4	MERIKAPTEENIKOULUTUS FILIPPIINEILLÄ	13
4.1	Koulutuksen rakenne.....	13
4.2	Tutkinnon kustannukset.....	16
4.3	Apurahajärjestelmät.....	20
5	PÄTEVYYS JA KELPOISUUS.....	26
5.1	Vahtiperämies.....	27
5.2	Yliperämies.....	28
5.3	Merikapteeni Master	29
6	EMSA:N RAPORTTI 2020.....	30
6.1	Havaitut puutteet.....	30
6.2	Filippiinien viranomaisten toimet.....	31
6.3	EU Komission päätös	35
7	KYSELYTUTKIMUS	36
7.1	Tutkimusongelmat	36
7.2	Tutkimuksen rajaus.....	36
7.3	Tutkimusmenetelmä, aineisto ja analyysi	37
7.4	Vierailut korkeakoulut.....	37

7.5	Haastattelut	40
7.6	Aineistoanalyysi.....	40
8	HAASTATTELUN TULOKSET	41
8.1.1	Opetettavien kurssien rakenne	41
8.1.2	Kuinka opiskelijat osoittavat osaamisensa.....	41
8.1.3	Mitkä ovat opetuksen suurimmat haasteet opettajalle	42
8.1.4	Mitä vahvuuksia koulu antaa opettajalle	42
8.1.5	Mitkä ovat Filippiinien Merenkulun opetuksen vahvuudet.....	42
8.1.6	Mitkä ovat Filippiinien merenkulun opetuksen suurimmat haasteet	43
8.1.7	Mitä haluaisit muuttaa Merenkulunopetuksessa Filippiineillä.....	44
8.1.8	Vapaa sana.....	44
9	PÄÄTELMIÄ	45
9.1	Suomen ja Filippiinien koulutuksessa havaitsemiani eroja	45
9.2	Yhteenveto	47
9.3	Tulevaisuuden näkymiä	49
9.4	Tutkimuksen eettisyys, luotettavuus ja jatkotutkimuskohteet.....	51
	TERMEJÄ.....	53
	LÄHDELUETTELO	57
	LIITTEET	63
	Liite 1. Luettelo yliopistoista	
	Liite 2. BSMT-opetussuunnitelma 2022–2023	
	Liite 3. EMSA:n raportissa havaitut puutteet ja epäkohdat	

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tavoitteena oli perehtyä merikapteenikoulutukseen Filippiineillä ja verrata sitä Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun merikapteenin opetussuunnitelmaan, tutustua Filippiinien pätevyyskirjojen sertifiointijärjestelmään sekä haastatteleamalla saada selville, mitä opetusrajapinnassa Filippiineillä työskentelevät ajattelevat työstään ja toimintaympäristöstään. Tutkimus aloitettiin tutustumalla Euroopan meriturvallisuusviraston Filippiinien koulutus- ja sertifiointijärjestelmien auditointiraporttiin ja siinä ilmenneisiin puutteisiin, joiden perusteella Euroopan unioni uhkasi keväällä 2022 filippiiniläisiä merimiehiä boikotilla. Työssä on paljon lyhenteitä ja ammattitermejä, jotka on selitetty raportin loppuosasta sivulla 53.

Euroopan unioni, englanniksi European Union (myöhemmin EU), tunnusti Filippiinien merenkulkualan koulutus- ja sertifiointijärjestelmät vuonna 2002, jonka jälkeen Filippiiniläiset merenkulkijat ovat voineet työskennellä EU-alueelle rekisteröidyillä aluksilla (Santos 2022). Euroopan Meriturvallisuusvirasto, englanniksi European Maritime Safety Agency (myöhemmin EMSA) teki vuonna 2006 ensimmäisen auditoinnin Filippiineille. Tässä tarkastuksessa EMSA totesi ensimmäisen kerran, että Filippiinien merenkulun koulutus- ja sertifiointijärjestelmissä on useita vakavia puutteita, eikä Filippiinit kaikilta osin noudata STCW-yleissopimuksen määräyksiä. Maahan tehtiin tarkastukset myös vuosina 2010, 2012, 2013, 2014 ja 2017. Näissä tarkastuksissa tilanteen ei todettu juurikaan parantuneen. EMSA teki Filippiinien merenkulkualan koulutus ja sertifiointijärjestelmän uudelleen arvioinnin 24.2.–12.3.2020. Arvioinnissa EMSA havaitsi yhdeksän puutetta, 23 epäkohtaa ja teki kolme erityistä havaintoa. (Senate 2022, 1.) Kaikki vuonna 2020 suoritettussa tarkastuksessa havaitut puutteet ja epäkohdat on käyty yksityiskohtaisesti läpi päätöksessä 6 EMSAn raportti 2020. Tätä aikaisempien tarkastusten puutelistoja ei käsitellä, eikä niihin oteta kantaa tässä tutkimuksessa.

Euroopan komissio, englanniksi European Commission (myöhemmin EC) antoi 20. joulukuuta 2021 Filippiinien merenkulkuviranomaiselle, englanniksi Maritime Industry Authority (myöhemmin MARINA) arviointiraportin, englanniksi

European Commission Assessment Report (myöhemmin ECAR), jossa vaadittiin Filippiinien viranomaisia korjaamaan koulutus- ja sertifiointijärjestelmässä esiintyvät puutteet ja epäkohdat. Maaliskuussa 2022 komissio antoi Filippiineille ukaasin, että mikäli puutteita ja epäkohtia ei saataisi korjattua marraskuun 2022 loppuun mennessä, filippiiniläisten merenkulkijoiden pätevyyskirjat eivät kelpaisi EU-alueella enää 2023 alkaen (Andrade 2022). Komissio ilmoitti päättävänsä merenkulkijoiden kohtalosta sen jälkeen, kun EMSA on tehnyt marraskuussa 2022 uuden tarkastuksen. Filippiinit ei läpäissyt tätäkään tarkastusta. Jos komissio olisi pitänyt kiinni kannastaan, se ei olisi enää tunnustanut Filippiiniläisten merenkulkijoiden pätevyystodistuksia, mikä olisi estänyt heitä työskentelemästä Euroopan unionin lipun alla purjehtivilla aluksilla ja jättänyt yli 50.000 Filippiiniläistä merenkulkijaa työttömiksi. Vielä alku vuodesta 2023 EMSA ilmoitti, että Filippiinien merenkulkualan koulutuslaitosten koulutus ja MARINAN myöntämät pätevyyskirjat eivät vastanneet merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyttä ja vahdinpitoa koskevan kansainvälisen yleissopimuksen määräyksiä (The Maritime Executive 2022). Euroopan Komissio venytti päätöksen tekoa maaliskuuhun 2023. Euroopan komissio päätti 31. maaliskuuta 2023, että se tunnustaa edelleen Filippiinien koulutus- ja sertifiointijärjestelmän ja Filippiiniläiset merenkulkijat voivat edelleen jatkaa työskentelyä eurooppalaisilla aluksilla (EC 2023).

EU:n mahdollisella kielteisellä päätöksellä olisi voinut olla isot kerrannaisvaikutukset, mikäli filippiiniläiset merimiehet sen myötä olisivat jääneet kansainvälisen merenkulkijärjestön "valkoisen listan" ulkopuolelle merenkulkijoita työllistyvistä maista. Tämä olisi merkinnyt yli 400.000 Filippiiniläisen merenkulkijan työttömyyttä, mikä on yli 25 % kaikista maailman merenkulkijoista ja joiden vuosittain kotimaahansa tuoma ulkomaan valuuttaa \$ 6.38 miljardia US dollaria vastaa puolta maan vaihtotaseen ylijäämästä ja yli 2 %:a bruttokansantuotteesta. (Pazzibugan 2022.)

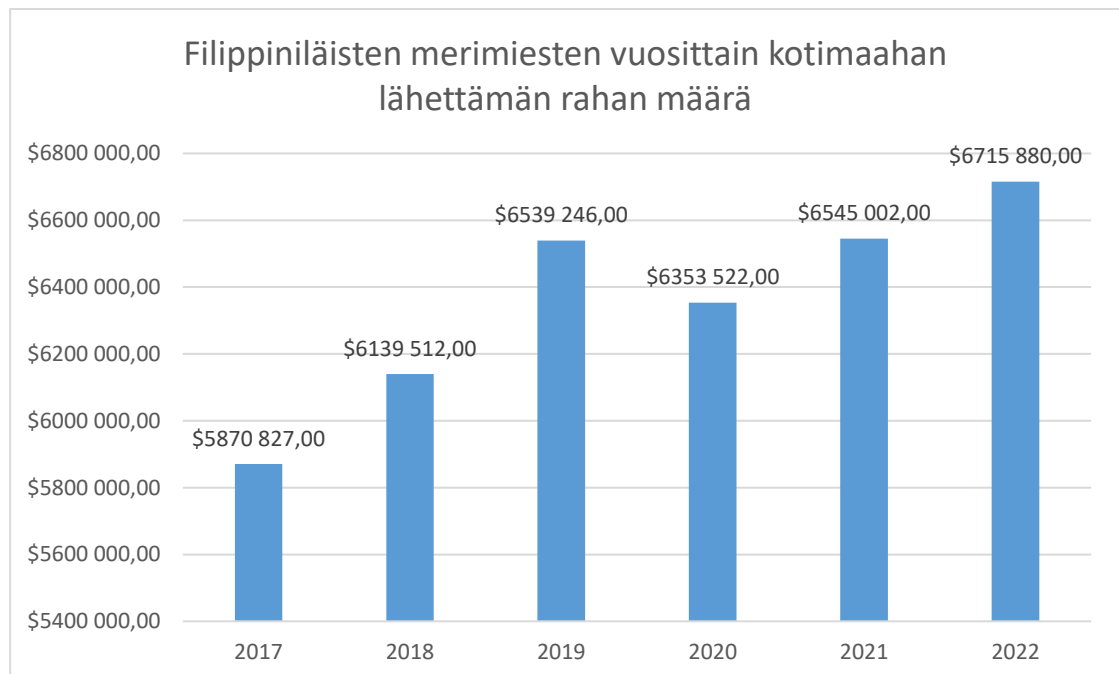
2 MAAILMAN SUURIN MERENKULKIJOIDEN TUOTTAJA

Filippiiniläiset nuoret haaveilevat työskentelystä ulkomailla. Yli 1,8 miljoonaa filippiiniläistä työskentelee maan rajojen ulkopuolella. He postaavat sosiaaliseen mediaan kauniita kuvia maailmalta, vastaavat suurelta osin perheensä

elatukselta ja kotiin palatessaan tuovat tuliaisia, joiden hankkimisesta kotimaassa työskentelevät eivät voi edes uneksia. Merillä heistä työskentelee parhaimmillaan yli 500 000. Kotimaassaan heitä kutsutaan nimellä Oversees Filipino workers (myöhemmin OFW) ja he ovat filippiiniläisten sankareita. Yli 7 prosentilla filippiiniläisistä kotitalouksista on oma OFW, jonka ansioiden varaan perheen toimeentulo hyvin usein perustuu. (Laurinne 2023.)

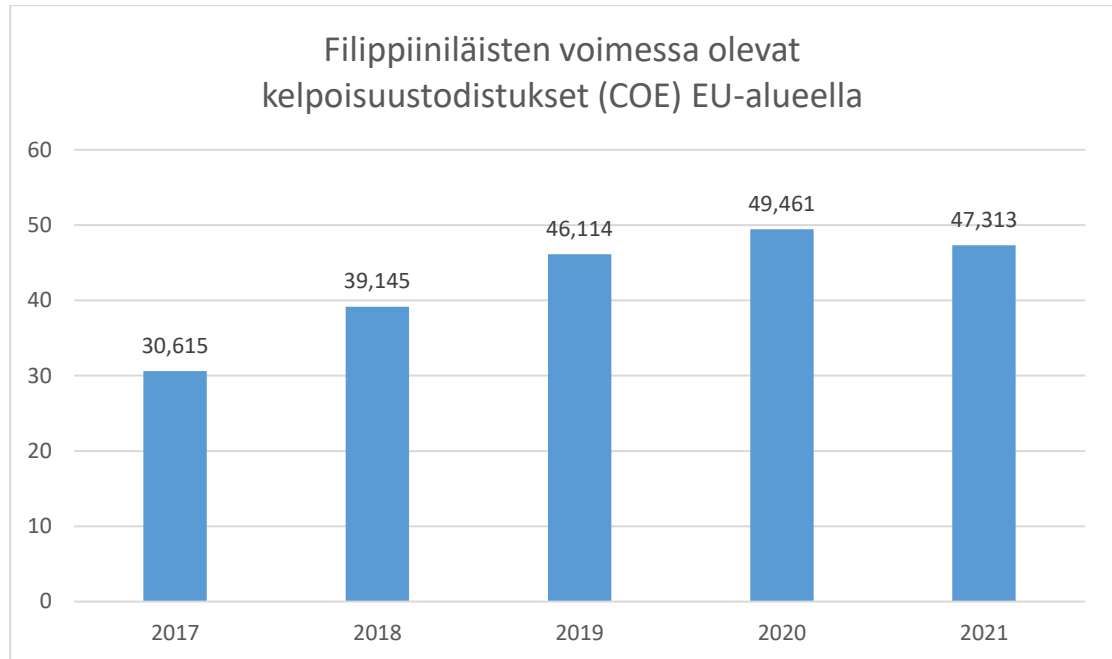
Yhdistyneiden Kansakuntien kauppaja-kehityskonferenssin, englanniksi United Nations Conference on Trade and Development (myöhemmin Unctad) vuoden 2021 merikuljetusraportin mukaan Filippiinit olivat maailman suurin merenkulkijoiden toimittaja, jota seuraavat Indonesia, Kiina ja Intia. Filippiinien keskuspankin mukaan vuonna 2021 filippiiniläiset merenkulkijat lähettivät kotiin arviolta 6,54 miljardia dollaria (6,15 miljardia euroa). Yli neljäsosa maailman kauppialusten miehistöjen jäsenistä on filippiiniläisiä (Santos 2022). Vuonna 2019 yli 500 000 filippiiniläistä merenkulkijaa työskenteli maan rajojen ulkopuolella ulkomaisilla aluksilla (Garcia 2021).

Taulukko 1. Filippiiniläisten merenkulkijoiden vuosittain kotimaahan lähettämän ulkomaanvaluutan määrä (Vera Files 2023)



Vuonna 2021 Euroopan Unionin maiden lippujen alla seilaavien alusten kansipäälystön kokonaismäärästä 120 590 henkilöä EU:n ulkopuolisia henkilöitä oli eniten Filippiineiltä 46 114, toiseksi eniten Ukrainasta 26 057 ja kolmanneksi eniten Venäjän federaatiosta 17 380 (Senate 2022, 2).

Taulukko 2 2017–2021 Filippiiniläisille merenkulkijoille myönnetyt kelpoisuustodistukset (COE) EU-alueella (Vera Files 2023).



"Merenkulkijat – mukaan lukien filippiiniläiset – ovat jo kärsineet paljon Covidin aikana. Heidän määränsä on pudonnut pandemiaa edeltävästä yli 500 000 sta 217 000 teen. Yli 50 000 filippiiniläistä merenkulkijaa ja kymmenet varustamot ympäri Eurooppaa elivät 20. joulukuuta 2021 ja 31. maaliskuuta 2023 välisen ajan epätietoisuudessa, kun EMSAn suorittama tarkastus oli osoittanut, että Filippiinit eivät olleet noudattaneet merenkulun koulutuksessa kansainvälisiä STCW-yleissopimuksen mukaisia meriturvallisuusstandardeja ja heidän työskentelymahdollisuutensa EU:ssa oli uhattuna (Santos 2022).

3 MERENKULUN KOULUTUSJÄRJESTELMÄ FILIPPIINEILLÄ

Filippiinien Merenkulunkoulutus- ja sertifiointijärjestelmien keskeisimmät toimijat ovat Suomen Traficomia vastaava Meriteollisuusvirasto, englanniksi Maritime Industry Authority (myöhemmin MARINA) ja Suomen Opetushallitusta vastaava Korkeakoulukomissio, englanniksi Commission on Higher Education (myöhemmin CHED). Merenkulunopetussuunnitelma, englanniksi Joint CHED-MARINA Memorandum Circular/Advisory (myöhemmin JCMC) vahvistetaan vuosittain niin sanotussa En Bank -menettelyssä. Lisäpätevyys- ja päällikötasonkoulutusta antavat erilliset turvallisuuskoulutuskeskukset. Pätevyksien edellyttämät teoria- ja käytännökokeet suoritetaan erillisissä arviointikeskuksissa.

3.1 MARINA

MARINA on Filippiinien ylin merenkulkua valvova viranomainen. Se on perustettu 1974 ja sen alkuperäinen tehtävä oli kehittää Filippiinien merenkulkuteollisuutta. Kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen, englanniksi The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers (myöhemmin STCW) syntymisen myötä vuonna 1978 paine keskitetyn valvontaviranomaisen luomisesta johti siihen, että lähes kaikki Filippiinien merenkulun valvonta ja sertifiointi keskitettiin MARINAan. (MARINA 2023.)

Marinan mandaatti

MARINA on vuodesta 1978 lähtien ylläpitänyt alusrekisteriä, myöntänyt merenkulun toimiluvat, toiminut luokitus- ja tyyppitysviranomaisena, toiminut ylimpänä merenkulkua ja sen koulutusta valvovana viranomaisena, sekä STCW:n mukaisien pätevyyskirjojen ja kelpoisuustodistusten myöntäjänä. MARINA perustaa ja määrää uudet reitit ja toimialueet, sekä voi tarvittaessa määrätä yksittäisen varustamon tarjoamaan laivaliikennepalveluja mille tahansa alueelle tai saarelle, mikäli tämä on kyseisen alueen kehityksen kannalta välttämätöntä. MARINA on ylin aluskatsastusviranomainen. MARINA voi tarvittaessa määrätä sääntöjen rikkojille seuraamuksia kuten sakkoja sekä tarvittaessa peruuttaa toimiluvan tai mitätöidä kelpoisuustodistuksen. MARINA vastaa merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyttä ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 kansainvälisen yleissopimuksen täytäntöönpanosta ja valvonnasta Filippiineillä. (MARINA 2023.)

3.2 CHED

CHED on korkein korkeakouluja valvova viranomainen Filippiineillä. Se on perustettu vuonna 1994 osana maan laajaa koulutusjärjestelmän uudistusohjelmaa. CHED toimii suoraan presidentin kanslian alaisuudessa. Sitä johtaa puheenjohtaja ja siinä on hänen lisäksi neljä komission jäsentä, jonka kunkin toimikausi on neljä vuotta. Komission ”En Bank” eli kuulemistilaisuus toimii kollegiaalisena elimenä korkeakoulutukseen ja CHEDn toimintaan liittyvien suunnitelmien, käytäntöjen ja strategioiden laatimisessa. (CHED 2023.)

CHEDn **visio** on luoda Filippiineille oikeudenmukainen korkeakoulujärjestelmä, joka tuottaa vastuullisia, innovatiivisia ja maailmanlaajuisesti kilpailukykyisiä osaajia ja elinikäisiä oppijoita. CHEDn **missio** on edistää kaikkien opiskelijoiden tasapuolista mahdollisuutta päästä korkeakouluhin ja niiden opetusohjelmiin, sekä varmistaa niissä annettavan opetuksen laatu ja asianmukaisuus. (CHED 2023.)

Filippiinien hallitus on asettanut koulutuksen keskeiseksi strategiaksi ulkomaisten investointien lisäämisen, köyhyyden vähentämisen ja kansallisen kilpailukyvyn parantamisen CHEDn tehtävänä on muun muassa valvoa, että korkeakoulut ja niiden opetusohjelmat vastaavat kansainvälisiä standardeja ja niistä valmistuneita arvostetaan maailman laajuisesti korkealuokkaisina ja pätevinä ammattilaisina, varmistaa, että laadukas korkeakoulutus on kaikkien, erityisesti niiden, joilla ei ehkä ole siihen varaa, saatavilla, suojella akateemista vapautta ja osoittaa moraalista johtoasemaan ja kitkeä korruptoituneet käytännöt pois. (CHED 2023.)

3.3 En Banc

Komission yleiskokous (En Banc) toimii kollegiaalisena elimenä korkeakoulutukseen ja Korkeakoulukomission (CHED) toimintaan liittyvien suunnitelmien ja strategioiden laatimisessa. Komission yleiskokouksissa noudatetaan En Banc -kuuleminen jossa asiat käsitellään korkeimman oikeuden tuomareiden edessä (En Banc = koko penkin edessä). En Bank kuulemista käytetään myös epätavallisen monimutkaisissa tai tärkeissä tapauksissa tai kun tuomioistuin uskoo, että kyseessä on erityisen merkittävä asia. Tällaiseksi on luokiteltu esimerkiksi MARINAN ja CHEDn yhdessä vuosittain antama opetussuunnitelma JCMCC. (CHED 2023.)

3.4 JCMCC-opetussuunnitelma

JCMCC on Filippiinien ylimpien merenkulkua ja koulutusta valvovien viranomaisten MARINAN ja CHEDn vuosittain laatima En Bancin vahvistama kiertokirje (CHED 2023). Se on liitteineen noin 550 sivuinen ja pitää sisällään seuraavalle vuodelle vahvistetut opetussuunnitelmat, tuntikehykset, kurssien si-

sällöt, opetettavat asiat, maksimiopiskelijamäärät ja niin edelleen. EMSAn raportissa useasti viitataan STCW yleissopimuksen lisäksi JCMMC:iin, joko niin, että sitä ei ole noudatettu tai se ei pidä sisällään määräystä kyseisestä asiasta tai määräys on ristiriidassa STCW-koodin kanssa. (MARINA 2022.)

3.5 Auktorisoidut yliopistot

Filippiineillä oli lukuvuoden 2022–2023 alussa 83 auktorisoitua yliopistoa (Liite 1), joista käytetään nimitystä Maritime Higher Education Institution (myöhemmin MHEI). Näistä 77:llä oli oikeus antaa koulutusta Bachelor of Science in Marine Transportation (myöhemmin BSMT) tutkintoon, joka vastaa Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun antamaa Merikapteeni (AMK) -koulutusta. Tutkimukseen osallistui näistä kolme, eli University of Cebu in Lapu-Lapu and Mandaue, University of Cebu--METC Mambalin ja University of the Visayas.

3.6 Turvallisuuskoulutuskeskukset

Filippiineillä on 87 merenkulunturvallisuuskoulutuskeskusta, englanniksi Maritime Training Institution (myöhemmin MTI), joissa annetaan merenkulun lisä-pätevyys- ja johtajatasokoulutusta. Näistä koulutuskeskuksista 54 antaa STCW-koodin kohtien A-VI/1–1, 1–2, 1–3, 1–4 mukaista hätätilanteiden peruskoulutusta, englanniksi Basic Training (myöhemmin BT), näistä 38 järjestää myös kertauskursseja, GMDSS-radiokoulutusta saa 13:ssa ja päällikkötason koulutusta yliperämiehille ja kapteeneille kymmenessä koulutuskeskuksessa. (MARINA 2024a.)

3.7 Arviointikeskukset

Filippiineillä on 31 arviointikeskusta, englanniksi Assessment Center (myöhemmin AC), joissa merenkulunpätevyyskirjan ja -pätevyystodistuksen hakija voi suorittaa teoriakokeen ja käytännönsaamista mittaavat testit. GMDSS-kokeen voi suorittaa näistä yhdeksässä, kansipuolen vahdinpitokokeen 18:ssa, vahtiperämiestason teoria- ja käytännönkokeet 18:ssa ja johtajatason teoria- ja käytännönkokeet 18:ssa (MARINA 2024b).

4 MERIKAPTEENIKOULUTUS FILIPPIINEILLÄ

Merenkulunkorkeakouluopetus on Filippiineillä valtavaa liiketoimintaa, jota voisi kuvata yksityisomisteiseksi merenkulkijoiden koulutusteollisuudeksi. Vuosittain merenkulunopinnot aloittaa yli 100 000 uutta opiskelijaa. Heistä noin 25 000–30 000 pystyy suorittamaan tutkinnon teoriaosan loppuun ja heistä noin 20 % löytää harjoittelupaikan ja pääsee aikanaan merelle, palvelemaan kansainvälisille aluksilla (Garcia 2021.) Näistä noin kuudesta tuhannesta (6000) onnekaasta noin kolmetuhatta (3000) ylenee aikanaan yliperämiehiksi ja lopulta kapteeneiksi (MARINA 2023).



Kuva 1 Joka kevät pelkästään UC-METC kampukselta valmistuu yli 450 kansikadettia. Kuva valmistujaisjuhlasta 16.6.2023.

4.1 Koulutuksen rakenne

Merikapteenikoulutus Filippiineillä on rakentunut hiukan toisin kuin meillä Suomessa. Merenkulun alempi korkeakoulututkinto, englanniksi Bachelor of Science in Maritime Transportation (myöhemmin BSMT) pitää Filippiineillä sisällään vain tarvittavan teoriaopetuksen vahtiperämiestasolle, englanniksi Officer in charge of a navigational watch (myöhemmin OOW tai OIC-NW) saakka. Tämän jälkeen opiskelijan on omalla kustannuksellaan suoritettava lisäpätevyudet kansipalvelusta varten turvallisuuskoulutuskeskuksessa (MTI) ja hankittava itselleen laivaharjoittelupaikka. Jokaisella koululla on oma laivanharjoittelutoimisto, englanniksi Onboard Training Office (myöhemmin OTO) ja Koulun Laivanharjoittelusta vastaava, englanniksi Onboard Training Supervisor (myöhemmin OTS), joiden tehtävä on hankkia opiskelijoille harjoittelupaikka. Valitettavasti todellisuudessa tämä onnistuu vain noin 20 %:n kohdalla. (Garcia 2021.)

Yliperämiehen (Chief Mate) ja Kapteenin (Master Marine) päällikkötason koulutusta annetaan erillisissä merenkulunturvallisuuskoulutuskeskuksissa (MTI)

tai erillisinä kursseina yliopistoissa. Päällikkötasonteoriakoe ja osaamisen käytännönarviointi suoritetaan arviointikeskuksissa (AC). Päätöksen vahtiperämiehen lähettämistä päällikkötasonkoulutukseen tekee varustamo. Yliperämieheksi ja edelleen kapteeniksi ei siis Filippiineillä edetä palvelusvuosien ja omaehtoisen kouluttautumisen kautta, vaan sitten kun varustamo katsoo ajan olevan oikea. Päällikkötason teoriakokeeseen pääsyn yhtenä edellytyksenä on Merenkulkijan henkilö- ja lokikirjan, englanniksi Seafarer's Identification and Record Book (myöhemmin SIRB) tunnistesivun ja asiaankuuluvien merkintöjen esittäminen. Asiankuuluviin merkintöihin kuuluu varustamon lausunto siitä, että hakija omaa yliperämiehen tai kapteenin pätevyyden edellyttämät riittävät kyvyt ja taidot. (MARINA 2018.)

Akateeminen kalanterivuosi Filippiineillä muodostuu kahdesta lukukaudesta, jotka molemmat ovat pituudeltaan vähintään 16 viikkoa. Näin ollen jokaisen opetuskokonaisuuden opetukseen käytetyn ajan saa kertomalla viikko-opetusajan kuudellatoista. (UPD 2022.)

Filippiineillä yksi opintopiste (Unit) vastaa vähintään:

- 16 tunnin opetusta luennon, keskustelun, seminaarin, opetusohjelman, lausunnon tai esityksen muodossa tai missä tahansa näiden muotojen yhdistelmässä (UPD. 2022) tai
- 32 tunnin käytännönharjoittelua laboratoriossa, työtä- tai harjoittelua kentällä tai opintoihin liittyvää opiskelijatoimintaa (UPD. 2022).

Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa käytetään European Credit Transfer and Accumulation System (myöhemmin ECTS) -järjestelmää, jossa yksi opintopiste vastaa 27 tunnin työskentelyä, eikä siinä erotella annettua lähiopetusta ja itsenäistä työskentelyä. Voidaan kuitenkin ajatella, että Filippiineillä käytetyt teoriaopetuksen opintopisteet, jotka sisältävät 16 tuntia lähiopetusta, mutta eivät kotitehtävien tekoa tai tenttiin lukua, tai 32 tuntia käytännön harjoittelua, vastaavat meillä käytettyjä ECTS-järjestelmän mukaisia opintopisteitä, jotka edellyttävät 27 tunnin yhteenlaskettua työskentelyä.

Filippiinien BSMT-opetussuunnitelma

Filippiineillä opetusta antavien koulujen tulee noudattaa korkeakoulukomission vahvistamaa valtakunnallista JCMCC-opetussuunnitelmaa ja sen tuntikehystä

(liite 3). Filippiineillä vahtiperämiehen opetussuunnitelma sisältää 120 opintopistettä, joista 23 opintopistettä muodostuu yleissivistävistä aineista. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun MKKT17SP-opetussuunnitelmassa vahtiperämiestaso sisältää 109,5 opintopistettä, joista lisäpätevyyskoulutusta on 20 opintopistettä. Ammattiaineiden opiskelun kokonaisopintopistemäärävaatimukset vahtiperämiehen tasolle ovat Filippiineillä 97 opintopistettä ja Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa 89,5 opintopistettä. Filippiinien vahtiperämiestutkintoa voitaisiin siis pitää opetuksen laajuuden puolesta jopa laajempaa kuin Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu vastaavaa. Todellinen arviointi vaatisi kuitenkin huomattavasti tätä tutkimusta syvällisempää paneutumista asiaan. Molemmat täyttävät IMO:n vaatimukset, eli kummankin antamaa teoriaopetusta voidaan pitää riittävänä.

Filippiineillä vallitseva opetuskieli on englanti. Sitä käytetään enemmän opetuksessa kuin kansalliskieliä, joista suurimmat ovat Tagalog ja Cebuano. Kaikki muut aineet paitsi Filippiinien historia ja äidinkieli opetetaan englanniksi jo ala-asteen ensimmäiseltä luokalta lähtien. Filippiinit on yksi harvoista maista, jotka eivät käytä kansallista kieltään opetusvälineenä. (Abuga ym. 2019.)

Korkeakouluopetuksessa Filippiineillä käytetään pääasiallisesti numeraalista arvosteluasteikkoa välillä 1–5, jossa 1 on paras ja 5 hylätty. Erilaisissa yhteyksissä, kuten esimerkiksi stipendiohjelmien kelpoisuuksia määriteltäessä, käytetään kuitenkin myös GPA (University of the Philippines Grading Point System) järjestelmän lukuja, kirjaimia, sanoja tai amerikkalaista arvosteluasteikkoa. Alla on arvosanataulukot vierailtujen yliopistojen käyttämistä arvosanoista. UCLM ja UC-METC käyttävät Univercity of Cebu arvostelutaulukon arvosanoja ja Univercity of Visayas omaansa.

Taulukko 3 Arvosteluasteikot UCML, UC-METC ja UV (Scholaro 2024)

University of Cebu					University of Visayas				
Grade	Scale	GPA	Grade Description	US Grade	Grade	Scale	GPA	Grade Description	US Grade
	1.00-1.09	95.00-100.00		A+		1.00-1.09	95.00-100.00	Excellent	A+
	1.10-1.50	90.00-94.99		A+		1.10-1.50	90.00-94.99	Superior	A+
	1.60-2.00	85.00-89.99		AB		1.60-2.00	85.00-89.99	Very Good	AB
	2.10-2.50	80.00-84.99		B		2.10-2.50	80.00-84.99	Good	B
	2.60-2.90	76.00-79.99		BC		2.60-2.90	76.00-79.99	Fair	BC
	3.00-3.99	75.00-75.99		C		3.00-3.99	75.00-75.99	Pass	C
	5.00-5.00	0.00-74.99		F		5.00-5.00	0.00-74.99	Failing	F
P			Passed	S	P			Passed	S
W			Withdrawal	-	5A			Failure due absences	-
IE			Incompetent	-	5W			Withdrawal	-
DR			Dropped	-	IE			Incompetent	-
					DR			Dropped	-

3+1- ja 2+1+1-järjestelmät

Filippiineillä Merikapteeninkoulutus voidaan toteuttaa joko 3+1-muodossa, jolloin ensin opiskellaan kolme vuotta teoriaa, jonka jälkeen ollaan vuosi yhtäjaksoisesti laivaharjoittelussa, tai 2+1+1-muodossa, jolloin laivaharjoittelu suoritetaan toisen ja kolmannen opiskeluvuoden välissä. Koulut suosivat 3+1-mallia, mikäli opiskelija rahoittaa itse oman opiskelunsa. Suurin osa stipendiohjelmissa noudattaa 2+1+1-mallia.

4.2 Tutkinnon kustannukset

Merikapteeniksi opiskelu Filippiineillä on paikallinen ansiotaso huomioiden taloudellisesti huomattavasti vaativampi asia kuin Suomessa. Tässä laskelmassa esitetään todelliset kustannukset, mitä merikapteeniksi opiskelu Filippiineillä maksaa. Ukrainan sodasta ja maailman laajuisesta korkojen noususta johtuen nämä luvut voivat olla tämän opinnäytetyön julkaisuhetkellä jo todellisia kustannuksia pienemmän, mutta niitä on verrattu saman ajan kohdan virallisiin palkkatietoihin, joten suuruusluokka suhteessa vallitsevaan tulotasoon on oikea.

Lukukausimaksut vaihtelevat Filippiineillä hyvin paljon, ollen alimmillaan 20.000,00 PHP (332,71 €) ja ylimmillään 90 000,00 PHP (1.497,20 €) vuodessa. Kaikissa kolmessa yliopistossa UCV, UCLM ja UC-METS lukukausimaksu oli vierailuhetkellä 40 000,00 PHP (682,79 €), mikä on varmasti eniten

käytetty lukukausimaksu maassa ja siksi tätä lukua käytetään laskelmissa. Lukukausimaksun lisäksi opiskelijoiden on hankittava omalla kustannuksellaan oppikirjoja, harppeja, kyniä, harjoitusmateriaaleja, karttoja, piirustusarkit, kaa-voja, rinnakkaisviivaimet, työkirjat, maksettava kirjausmaksuja jne. Oletamme, että näihin menee vuodessa noin 3.500,00 PHP (58,22 €). (Gibi 2023b.)

Suurin osa opiskelijoista tulee maaseudulta, eli filippiiniläisittäin sanottuna provinssista, ja vaikka he tulisivatkin samasta kaupungista voi Filippiinien kaoottinen liikenne tehdä kotoa käsin opiskelun mahdottomaksi. Omasta kokemuksesta voin kertoa, että esimerkiksi Cebussa 13 kilometrin matkaan autolla Citystä Mactan New Towniin on ruuhka-ajan ulkopuolella varattava vähintään 45 minuuttia ja, ruuhka-aikoina mieluummin tunti ja kolme varttia. Lähes kaikissa tapauksissa täysihoitola tai asuntola koulun läheisyydessä on välttämättömyys. Niin kutsutun Boarding/lodging housen, eli asuntolan kuukausihinta on noin 2.500,00 PHP (41,59 €) kuukaudessa sisältäen veden ja sähkön. Tämän lisäksi pitää varata 5 500,00 PHP (91,50 €) ruokaan ja vaatetukseen. Laskelmassa ei huomioida mitään ylimääräisiä kuluja kuten mahdolliset lisäateriat, välipalat, matkat, koulutarvikkeet, Internet-kulut, harrastukset tms. (Gibi 2023b.)

Yhden vuoden opiskelun kustannukset

Taulukko 4 Yhden vuoden kustannukset (Gibi 2023b).

Lukukausimaksut	80 000,00 PHP	
Opiskelutarvikkeet	3 500,00 PHP	
Vuokra	22 500,00 PHP	9 X 2.500,00
Muut kulut	49 500,00 PHP	9 X 5.500,00
Total	155 500,00 PHP	
Euro	2 643,50 €	

Yhden opiskeluvuoden kokonaiskustannukset ovat siis noin 155.500,00 PHP (2.643,50 €). Tämä täytyy kertoa kolmella, että saadaan opiskelujen kokonaiskustannus, joka on noin 466.500,00 PHP (7.930,50 €).

Matkustusasiakirjat

Laivaharjoitteluun pyrkivältä vaaditaan Filippiineillä passi, Merimiehen henkilö- ja harjoittelukirja (SIRB) ja todistus keltakuumerokotuksesta. Näiden yhteishinta on 2050,00 PHP (34,10 €) (Gibi 2023b).

Taulukko 5 Matkustusasiakirjat (Gibi 2023b).

Filippiinien Passi	950,00 PHP
Harjoittelukirja	800,00 PHP
Keltakuumerokotus	300,00 PHP
Total	2 050,00 PHP

Lisäpätevyydistodistukset

Filippiineillä STCW:n mukaiset lisäpävytydet eivät sisälly opetukseen, vaan jokaisen opiskelijan on hankittava ne omalla kustannuksellaan teoriaopintojen jälkeen. Harjoittelijalta vaadittavat pävytydet olen listannut alla olevassa Excel-tilulukossa. Kurssit on luetteluitu alla sekaannuksen välttämiseksi englanniksi. (Gibi 2023b.)

Taulukko 6 Lisäpävytydistodistukset (Gibi 2023b).

Basic Training	8 päivää	2 500,00 PHP
Seafafer with Designated Security Duties	1 päivä	600,00 PHP
Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats	4 päivää	2 000,00 PHP
Deck/Engine Watchkeeping	5/6 päivää	1 200,00 PHP
Consolidated MARPOL I-VI	5 päivää	850,00 PHP
Total		7 150,00 PHP

Näiden kulujen lisäksi jotkut varustamot, miehittäjät, agentit tai alustyytit vaativat vielä lisää pävytyksiä kuten:

- Merenkulun englanti,
- Piratismiin vastainen kurssi,
- Öljy- ja kemikaalisäiliöalusten peruskoulutus,
- Nestekaasusäiliöalusten peruskoulutus,
- Raakaöljyn pesu jne.

Näitä kuluja ei oteta huomioon tässä laskelmassa.

Pävyttäiset kulut

Kurssimaksujen lisäksi opiskelijan on itse maksettava majoituksensa, ateriansa ja kaikki muut kulut lisäpätevyyskursseiden ajalta. Oletetaan, että he käyttävät 300,00 PHP (4,99 €) päivässä täysihoidolaan ja ruokaan, mikä on ihan realistista Filippiineillä. Oletetaan, että kursseihin menevän 24 päivän lisäksi opiskelija joutuu olemaan kurssi paikkakunnalla myös viikonloput ja käytetään laskennassa 30 päivää, niin kokonaiskustannukseksi saadaan 9.000,00 PHP (149,72 €) (Gibi 2023b.)

Laivaharjoittelupaikan löytäminen voi olla todella hankalaa Filippiineillä. Kaikissa vierailuissa yliopistoissa vakuutettiin, että jokainen heidän opiskelijansa pääsee laivalle harjoittelemaan viimeistään 18 kuukauden kuluttua teoriaopintojen päättymisestä. Todellisuudessa näin ei ole läheskään kaikkien opiskelijoiden kohdalla. Mikäli opiskelija on itse aktiivinen, mutta hän ei kuulu minkään apurahajärjestelmän piiriin, saattaa hän joutua viettämään monia kuukausia Manilassa etsien agenttia tai varustamoita, joka voisi tarjota hänelle harjoittelupaikan (Gibi 2023b.)

Tämän lisäksi jotkut varustamot edellyttävät, että hakijan pitää palvella yhtiötä niin sanottuna laitoskadettina ennen laivalle pääsyä. Toiset varustamot maksavat laitoskadeteille kulukorvausta, toiset eivät. Aika normaalia on, että hakijalta menee kolme kuukautta harjoittelupaikan löytämiseen ja hän joutuu palvelemaan kuusi kuukautta laitoskadettina ennen laivalle pääsyä. Hän joutuu tänä aikana käyttämään noin 9 000,00 PHP elämiseen, pitäen sisällään asunon, ruuat, kuljetukset. Harjoittelupaikat ovat varustamoille tulonlähde ja harjoittelijan pitää varautua maksamaan meripalvelukokemuksesta aluksella. Hinta vaihtelee, mutta keskimääräinen hinta lienee 15 000,00 PHP per vuosi. (Gibi 2023b.)

Taulukko 7 Opiskelun kokonaiskustannukset (Gibi 2023b).

Opiskelun kustannukset	3 vuotta	466 500,00 PHP
Vaadittavat dokumentit		2 050,00 PHP
Lisäpätevyystodistukset	30 päivää	7 150,00 PHP
Harjoitteluajan kustannukset	30 päivää	9 000,00 PHP
Laivaharjoittelu	1 vuosi	15 000,00 PHP
Hakeminen ja työharjoittelu	9 kuukautta	81 000,00 PHP
Yhteensä	5 vuotta	580 700,00 PHP
Euroina (kurssi 0,01676. 08.11.2023)		9 732,53 €

Yllä olevan taulukon 7 mukaisesti merikapteenikoulutus vahtiperämiestasolle maksaa siis varovaisesti arvioituna vähintään 580.700,00 PHP.

4.3 Apurahajärjestelmät

Kaikki opiskelu Filippiineillä on paikallisille kallista. Erityisen kallista on merenkulun opiskelu. Merenkulunkorkeakoulukoulutus maksaa opiskelijalle varovasti arvioiden 580.070,00 PHP, eli yli 9.700,00 Euroa. Tämä summa vastaa keski-verta ammattimiehen yli 50 kuukauden ja kotiapulaisen yli 100 kuukauden bruttopalkkaa Filippiineillä.

Minimipalkat Filippiineillä 16-06-2023 alkaen (Abad 2023):

- Ammattimies muu kuin maatalous 372,00–610,00 PHP päivässä
- Ammattimies maataloudessa 372,00–573,00 PHP/ päivässä
- Kotiapulainen kaupungissa 4.000,00–6.000,00 PHP/kuukaudessa.
- Minimipalkkalaki ei koske pieniä, alle 10 henkilön yrityksiä.
- Liukuman alin palkka provinsseissa ja ylin Metro Manilassa.

Koska koulutuksen hinnan ja vallitsevan tulotason välillä on näin suuri epäsuhta, on luonnollista, että apurahajärjestelmille on kysyntää. Monelle vaatimattomista oloista tulevalle hakijalle apuraha on ainut mahdollisuus rahoittaa opinnot ja päästä toteuttamaan unelmansa merimiehenä. Laivaharjoittelupaikoista on Filippiineillä huutava pula. Kouluista yksinkertaisesti valmistuu enemmän opiskelijoita, kuin mitä varustamoilla on tarjota harjoittelu- tai työpaikkoja.

Jokainen, joka pääsee mukaan yritysten ja kaupallisten järjestöjen apurahaohjelmaan, on siinä onnellisessa asemassa, että apurahan myöntäjä osoittaa myös harjoittelupaikan. Merenkulun yliopisto-opiskeijoille on tarjolla 9 apuraha

mahdollisuutta, josta ylivoimaisesti suosituin on Norjan laivanvarustajayhdistyksen (NSA) apurahaohjelma.

Norjan laivanvarustajayhdistyksen apurahaohjelma

Norjan laivanvarustajayhdistyksen, englanniksi Norwegian Shipowners Association (myöhemmin NSA) apurahaohjelma on arvostetuin apuraha Filippiineillä. Ohjelma on Filippiineillä varmin ja nopein tie opiskelijalle saada harjoittelupaikka ja päästä työskentelemään kansainväliseen varustamoon. Apurahaohjelmaa hallinnoi Norjan laivanvarustajien koulutuskeskus Manilassa, englanniksi Norwegian training Centre Manila (myöhemmin NTC-M). Apurahaohjelma on aloitettu vuonna 1990 ja sen piiriin kuuluu neljä yliopistoa:

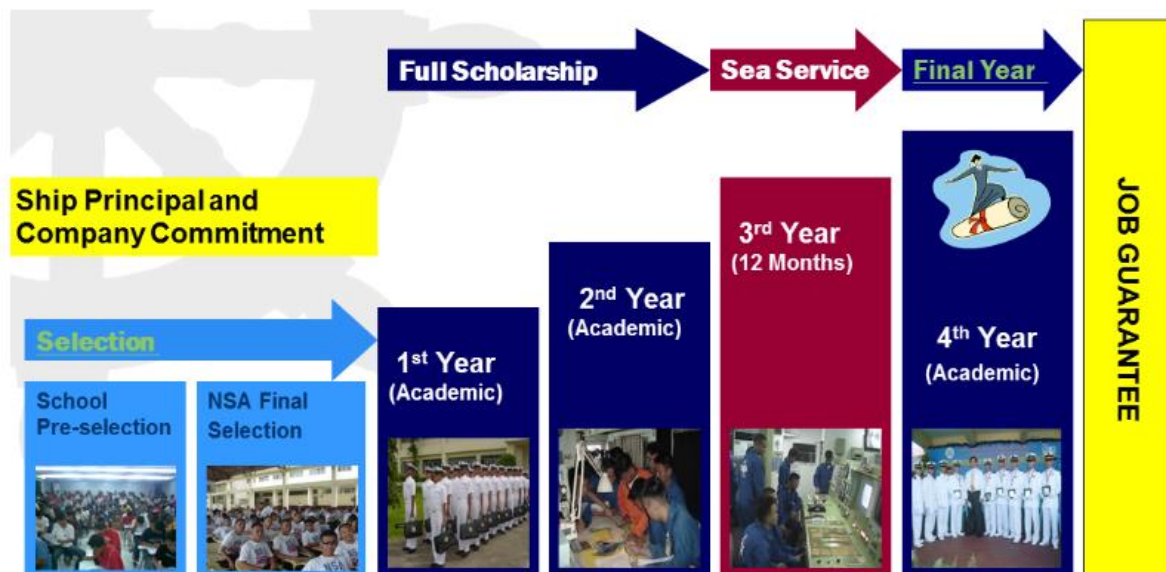
- 1) University of Cebu Lapu-Lapu and Mandaue (UCLM) Mandaue,
- 2) John B. Lacson Colleges Foundation (JBLCF) Bacolod,
- 3) DMMA College of Southern Philippines (DCSP) Davao ja
- 4) Philippine Merchant Marine Academy (PMMA) Zambales. (Gibi 2023a.)

Stipendiohjelmaan otetaan naimattomia 17–23-vuotiaita ylioppilastutkinnon suorittaneita, fyysisesti ja henkisesti terveitä Filippiinien kansalaisia, joilla on puhdas rikosrekisteri, Filippiineillä NBI Clearance (Gibi 2023a).

Ohjelmaan voi hakea vuosittain päättyvän vuoden lokakuun ensimmäisen päivän ja alkavan vuoden tammikuun viimeisen päivän välisenä aikana. Hakuprosessi on ilmainen ja se sisältää viisi vaihetta (Gibi 2023a).

1. Online-hakemus täytetään osoitteessa <https://nsacadet.com/applicationform>,
2. Mikäli hakijan katsotaan täyttävän hakuehdot, hänet kutsutaan kirjalliseen pääsykokeeseen, jossa mitataan hakijan matematiikan-, luonnontieteiden-, englannin kielen- ja induktiivisen päättelyn taidot.
3. Kirjallisessa kokeessa parhaiten menestyneet jatkavat persoonallisuustestiin, jossa mitataan hakijan IQ ja kartoitetaan persoonallisuustyyppi profiloinnin avulla.
4. IQ-testin ja profiloinnin perusteella sopivat jatkavat suullinen haastattelu, jossa mitataan hakijan englannin kielen taitoa, itseluottamusta ja muita perusvalmiuksia työskennellä kansainvälisillä aluksilla.
5. Lopuksi valituille suoritetaan kadettiohjelman oman merimieslääkärin-tarkastus. (Gibi 2023a.)

NSA-stipendiohjelma kattaa muun muassa lukukausimaksut, asumis- ja ateriakulut kahdelta ensimmäiseltä vuodelta, vaadittavat lisäpätevyyskurssit, päällikkötasonkoulutukset NTC-M:ssä, alus perehdytyksen T/S Kapitan Felix Ocalla, opetusmateriaalin, opiskeluvälineiden hankintatuen, palkallinen laivaharjoittelu kolmantena vuonna ja työpaikan valmistumisen jälkeen. NSA-kadettien koulutuksen eteneminen on kuvattu kaaviolla kuvassa 2. (Gibi 2023a.)



Program structure for NSA Cadets.

Kuva 2 NSA Kadettien koulutusohjelma kaaviokuvana (Gibi 2023a).

NSA-stipendiohjelma ei kata koulu-uniformua, henkilökohtaisia hygienia tarvikkeita, neljännen vuoden lukukausimaksua tai muita kuluja, vaan ne on tarkoitus maksaa kolmannen vuoden laivaharjoittelusta kertyneillä säästöillä (Gibi 2023a).

IMEC Maritime Education Program

Kansainvälinen merenkulkualan työnantajien neuvosto (IMEC) aloitti oman stipendiohjelman Filippiineillä vuonna 2006. Ohjelma on lähes yksi yhteen kopio NSA-ohjelmasta. IMEC ilmoittaa kuitenkin takuupalkan harjoitteluvuodelle 800,00 USD kuukaudessa ja lisäksi IMEC kustantaa kadetille myös univormut (Gibi 2023a). Kuvassa 3 vastavalmistuneet kadetit verallisessa feminiinissä päällystön asussa.



Kuva 3. Pearl Carcueva ja Betarice Villacorte olivat valinneet valmistujaisjuhlaan feminiinin version Filippiinien merikadettien asusta, koska valmistuminen on "Once in lifetime" juttu. Töissä ollaan äijiä, mutta tänään halutaan juhlia tyttöinä.

MAAP Scholarship Grants

The Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP) on voittoa tavoittelematon Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP) omistama ja hallinnoima vuonna 1999 perustettu merenkulkualan korkeakoulu. Sinne apurahalla opiskelemaan voivat hakea vuonna 2023 syntyperäiset 1. tammikuuta 2001–31. joulukuuta 2006 syntyneet filippiiniläiset naimattomat ylioppilaat tai muun toisen asteentutkinnon suorittaneet henkilöt, joiden GPA on yli 83 %. Miehillä minimi pituus on 162,5 cm ja naisilla 157,5 cm. (The Seafarer's Notebook 2019.)

2. Philippine Merchant Marine Academy (PMMA) apuraha

PMMA (Philippine Merchant Marine Academy) on ainoa Filippiinien hallituksen rahoittama ja ylläpitämä merenkulkualankoulu Filippiineillä. Sen toimintaa ohjaa ja valvoo Filippiinien korkeakoulukomissio CHED.

PMMA noudattaa jäykkää hierarkkista johtamisjärjestelmää, jossa kadetteja koulutetaan puolisolitaallisessa ympäristössä koko lukuvuoden ajan. Tämän tyyppisen järjestelmän uskotaan takaavan heille paremmat kyvyt selviytyä

vaativissa olosuhteissa kansainvälisillä aluksilla. Johtajuus, toveruus ja kurinalaisuus ovat ohjelman tunnuspiirteitä. Koulun vaativien olosuhteiden vuoksi PMMA-kadetit ovat haluttuja monilla kansainvälisillä varustamoilla. Varsinkin niillä, joissa työolot ovat heikot. Iso osa PMMA kadeteista Hakeutuu koulutuksen jälkeen joko Filippiinien laivastossa tai Filippiinien rannikkovartioston palvelukseen (Gibi 2023a).

Apurahaa voivat hakea vuonna 2023 syntyperäiset 1. tammikuuta 2001–31. joulukuuta 2006 syntyneet filippiiniläiset naimattomat ja lapsettomat ylioppilaat tai muun toisen asteentutkinnon suorittaneet henkilöt. Miehillä minimi pituus on 160 cm ja naisilla 155 cm. Hakijalla ei saa olla rikosrekisteri merkintää ja hänen tulee olla fyysisesti ja henkisesti terve. (The Seafarer's Notebook 2019.)

3. John B. Lacson Foundation Maritime University (JBLFMU)

John B Lacson Foundation Maritime University on yksi NSA:n (Norwegian Ship Owners Association) akkreditoimista merenkulkualan kouluista Filippiineillä. NSA Stipendin lisäksi koululla koulu tarjoaa yritysten sponsoroimia stipendejä bonafide opiskelijoille, jotka läpäisevät pääsykokeet. Hyväksytyt opiskelijat ovat vapaita lukukausimaksuista, saavat ilmaisen majoituksen sekä ilmaiset ateriat. Tämän lisäksi opiskelijoiden oppimateriaali hankintoja tuetaan harkinnan mukaan (Gibi 2023a).

4. University of Cebu (UC) Maritime Scholarship Grants

Cebun yliopisto tekee yhteistyötä kolmen suuriman merenkulun stipendin tarjoajan NSA:n, IMEC:n ja INC:n kanssa. Näiden lisäksi yliopistolla on viisi omaa stipendiohjelmia, joista kaksi on suunnattu merenkulun opiskelijoille.

1. **Academic Scholarship for Collegea** voivat hakea kaikki, joiden yleisarvosana high schoolissa on ollut 1,7 tai parempi. Riippuen yleisarvosanasta alennus lukukausi ja muista maksuista on 30–100 %.
2. **Working Scholarship**, jossa opiskelija kustantaa opiskelunsa työskentelemällä yliopistolle. Työvelvoite on 4 tai 5 tuntia päivässä. Vaatimus

on vähintään 2,5 tai parempi yleisarvosana opinnoissa ja IQ-testin läpäisy. Opiskelu on täysin ilmaista ja heille maksetaan kuukausittainen kulukorvaus, jonka pitäisi riittää muihin menoihin.

5. "K" Line Scholarships Program

"K" Line on Japanilainen Tokion pörssiin listattu yli 500 aluksen varustamo, jolla on omat stipendiohjelmat Filippiineillä. Näistä 2 on suunnattu kansipäällystölle (Gibi 2023a).

"K" Line Scholarship (KS) Program on tarkoitettu jo opintonsa aloittaneille tai hyväksytyksi tulleille korkeakoulu opiskelijoille, jotka läpäisevät "K" Linen vaatimukset, sekä menestyvät opinnoissaan hyvin. Ohjelman yhteistyökouluja ovat Philippine Merchant Marine Academy (PMMA), John B. Lacson Foundation Maritime University (JBLFMU), University of Cebu - Maritime Education and Training Center (UC-METC) ja Lyceum International Maritime Academy (LIMA) (Gibi 2023a).

"K" Line Maritime Education -stipendiohjelma (MESP) ohjelmassa haetaan parhaita opiskelijoita jo lukioista ja ammattikouluista. Heille tarjotaan mahdollisuus stipendiin jo High School (Suomi Lukio) tasolla. Tämä stipendiohjelman koko koulutus annetaan Cristal e-Collegessa Boholilla (Gibi 2023a).

6. Varustamoiden omat stipendiohjelmat

Muun muassa seuraavilla varustamoilla on omat stipendiohjelmat Filippiineillä merikapteeniopiskelijoille.

- STOLT
- AGFI
- Mitsui O.S.K. Lines
- Dalisay Shipping
- POBAR
- FIL-STAR MARITIME CORP. MARINE INC.
- MAGSAYSAY-MITSUI O.S.K.
- IDEMITSU MARINE CO., LTD
- PILIPINAS CROWN MARITIME INC
- ASTRO SHIPMANAGEMENT, INC.
- PHOENIX MARITIME CORP.
- Jubar Shipping Corp.

- VERITAS MARITIME CORP.
- ASIANA SHIP MANAGEMENT, INC.
- MAINE MARINE PHILIPPINES, INC.
- MECO
- VENTIS MARITIME CORP.
- KORNIL
- HANJIN SHIPPING
- Great Southern Maritime Services Corporation
- UNITED OCEAN SHIP MANAGEMENT PTE LTD.
- EL BURG Ship Management Phils, Inc.
- CAREER Philippines Ship Management, INC.
- PTC
- POMI
- WALLEM Philippines

7. Korkeakoulujen omat stipendiohjelmat

Kaikilla yliopistoilla, jotka antavat merenkulun opetusta, on yhteistyötä kansallisten- ja kansainvälisten varustamoiden kanssa ja tätä kautta kaikilla kouluilla on tarjota erilaisia stipendiohjelmiä parhaille opiskelijoilleen. Lisäksi lähes kaikilla on käytössä järjestelmä, jossa opiskelija voi tehdä koululla töitä opiskelun ohella. (Gibi 2023a.)

5 PÄTEVYYS JA KELPOISUUS

Filippiineillä vuoden 1978 STCW-yleissopimuksen mukaista pätevyyskirjaa tai kelpoisuustodistusta hakevan tulee ensimmäiseksi rekisteröityä MARINAN ylläpitämään merenkulkijoidensertifiointijärjestelmään, englanniksi Seafarer Certification System (myöhemmin SCS) osoitteessa <https://scs.marina.gov.ph>. Järjestelmä muodostaa hakijalle rekisteröintinumeron, englanniksi Seafarer's Registration Number (myöhemmin SRN). Vaadittavista asiakirjoista toimitetaan skannatut kopiot tätä kautta MARINALle. Alkuperäiset voimassa olevat asiakirjat on oltava mukana arviointi tilaisuudessa. (MARINA. 2018.)

Merenkulun pätevyyskirjaksi kutsutaan varsinaista ammattipätevyyttä osoittavaa todistusta, englanniksi Certificate of Competence (myöhemmin COC), kuten merikapteenin- (STCW A-II/2), yliperämiehen- (STCW II/2) tai vahtiperämiehen (STCW II/1) pätevyyskirja.

Kelpoisuustodistuksella, englanniksi Certificate of Endorsement (myöhemmin COE) lippuvaltio tunnustaa toisen valtion myöntämän STCW-pätevyyskirjan.

Kelpoisuustodistus esitetään aina yhdessä alkuperäisen pätevyyskirjan kanssa. Kelpoisuustodistuksen voimassaoloaika ja rajoitukset ovat samat kuin alkuperäisen pätevyyskirjan (MARINA 2018).

5.1 Vahtiperämies

Saatuun SRN-numeron ja ladattuaan vaaditut asiakirjat SCS-järjestelmään Vahtiperämiehen - Officer in charge of a navigational watch (myöhemmin OIC-NW tai OOW) (STCW II/1) pätevyyskirjan (COC) ja kelpoisuustodistuksen (COE) hakijan tulee ilmoittautua teoriakokeeseen (MARINA 2018).

Teoriakokeeseen osallistuvan on koetilanteessa esitettävä alkuperäiset kappaleet SCS:ään skannaamistaan virallisesta henkilöllisyystodistuksesta, josta selviää täydellinen nimi ja syntymäaika, notaarin vahvistamasta varustamon antamasta meripalvelutodistuksesta, todistuksesta 12 kuukauden ohjatusta harjoittelusta kadettina tai 36 kuukauden laivalla työskentelystä, merenkulkijoiden henkilöllisyys- ja lokikirjasta (SIRB), sekä todistus simulaattori- ja vahdinpitokoulutuksista (SSBT) Niiden, jotka ovat valmistuneet valtion yliopistoista tai korkeakouluista, tulee toimittaa opintosuoritusotteen TOR-numero. (MARINA 2018.)

Teoriakokeen hyväksytysti läpäisseet pääsevät osallistumaan käytännön kokeeseen, jossa mitataan vaadittavien taitojen osaamista käytännössä. (MARINA 2018.)

Vahtiperämiehen merenkulunpätevyyskirjan (COC) ja merenkulunpätevyystodistuksen (COE) myöntämisen edellytyksen Filippiineillä on, että hakija toimittaa hakemuksen mukana todistukset OIC-NW ja GMDSS tutkintojen suorittamisesta, voimassa oleva todistuksen GMDSS Radio Operaattorin pätevydestä, voimassa oleva MARINAN hyväksymä lääkäritodistuksen, sekä voimassa olevat lisäpätevyystodistukset (COP) hätätilanteiden peruskoulutuksesta (STCW A-VI/1), pelastautumiskoulutuksesta (STCW A-VI/1-1), pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevydestä (VI/2.1), päällystä palokoulutuksesta (STCW A-VI/3), ensiapukoulutuksesta annettavasta lisäpätevydestä (STCW VI/4.1) sekä terveydenhuoltokoulutuksesta annettavasta lisäpätevydestä (STCW A-VI/4-2). (MARINA 2018.)

5.2 Yliperämies

Yliperämiehen (Chief Mate) (STCW II/2) pätevyyskirjan (COC) ja kelpoisuustodistuksen (COE) hakijan on täytettävä seuraavat vaatimukset (MARINA 2018).

Yliperämiehen pätevyyskirjan ja kelpoisuustodistuksen saamisen edellytyksenä on johtamistasonteoriakokeen läpäisy. Teoriakokeella mitataan hakijan päällikkötason teoriatiedon osaamista. Teoriakokeeseen osallistuvan henkilön tulee esittää teoriakoetilaisuudessa alkuperäiset kappaleet SCS:ään skannaamistaan virallista henkilöllisyystodistuksesta, jossa näkyy hakijan koko nimi ja syntymäaika, todistuksesta uuden kansipäällystön johtamiskoulutuksen suorittamisesta (New MLC-D) tai mikäli johtamiskoulutus on suoritettu vanhan opetussuunnitelman mukaan (MLC-D), tulee lisäksi esittää todistukset osioiden 1 ja 3 täydentämisestä osio 1 Navigointi päällikkötasolle, osio 2 Lastinkäsittely päällikkötasolla ja osio 3 Aluksen operointi ja johtamien päällikkötasolla, merenkulkijan henkilö- ja lokikirjan (SIRB) tunnistesivu ja asiaankuuluvat merkinnot, todistus STCW Advisory No. 2015–21 mukaisen harjoittelun suorittamisesta ja Vahtiperämiehen pätevyyskirja (COC for OIC-NW). (MARINA 2018.)

Yliperämiehen teoriakokeessa kysytään STCW-koodin pykälän II/2 (Liite 5) mukaisia asioita 18:lta eri osa-alueelta. Vuonna 2022 kokeeseen osallistuu 2 477 henkilöä, joista 1 806 (72.91 %) läpäisi sen (MARINA 2023).

Yliperämiehen pätevyyskirjan ja kelpoisuustodistuksen saamisen toisena edellytyksenä on käytännön osaamisen arviointikoe, johon voi osallistua johtamistason teoriakokeen hyväksytysti läpäissyt henkilö. Vuonna 2022 Käytännön osaamisen arviointikokeeseen osallistui 3145 henkilöä, joista 2588 (82,29 %) läpäisi sen (MARINA 2023).

Yliperämiehen pätevyyskirja ja kelpoisuustodistus myönnetään henkilölle, jolla on todistuksen käytännön arvioinnin hyväksytystä läpäisystä, notaarin vahvistaman varustamon antaman todistuksen vähintään 12 kuukauden meripalveluksesta vahtiperämiehenä (OIC-NW), merenkulkijoiden henkilöllisyys- ja rekisterikirjasta (SIRB) vaadittavat sivut, voimassa oleva todistus GMDSS Radio

Operaattorin pätevydestä, MARINAN hyväksymä merimieslääkärintodistus, hyväksyty harjoituskirjauskirja (TRB) ja voimassa olevat seuraavat merenkulun lisäpätevyystodistukset (COP), Hätätilanteiden peruskoulutus (STCW A-VI/1), Pelastautumiskoulutus (STCW A-VI/1-1) Pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevyys (VI/2.1), Päälystö palokoulutus (STCW A-VI/3), Ensiapukoulutuksesta annettava lisäpätevyys (STCW VI/4.1) sekä Terveystodistuksesta annettava lisäpätevyys (STCW A-VI/4-2). (MARINA 2018.)

5.3 Merikapteeni Master

Merikapteenin (Master) (STCW A-II/2), pätevyyskirja (COC) ja kelpoisuustodistus myönnetään hakijalle, jolla on esittää virallinen henkilöllisyystodistus, jossa on täydellinen nimi ja syntymäaika, todistus päällikkötason teoriakokeen suorittamisesta, todistus päällikkötason käytännönarvioinnin hyväksytystä suorittamisesta, Notaarin vahvistama varustamon antama meripalvelutodistus; jossa on vähintään 36 kuukautta palvelua vahtiperämiehenä (OIC-NW) tai 24 kuukautta vahtiperämiehenä (OIC-NW) ja Yliperämiehenä (CM), joista vähintään 12 kuukautta Yliperämiehenä (CM), merenkulkijan henkilö- ja lokikirjan (SIRB) tunnistesivu ja asiaankuuluvat merkinnät, voimassa oleva MARINAN hyväksymä lääkärintodistus, todistus kansiupeerien johtamistason kurssin (MLC-D) suorittamisesta, voimassa olevat yliperämiehen pätevyyskirja (COC) ja pätevyystodistus (COP), hyväksyty harjoituskirjauskirja (TRB), sekä voimassa olevat seuraavat merenkulun lisäpätevyystodistukset (COP) Hätätilanteiden peruskoulutus (STCW A-VI/1), Pelastautumiskoulutus (STCW A-VI/1-1) Pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevyys (VI/2.1), Päälystö palokoulutus (STCW A-VI/3), Ensiapukoulutuksesta annettava lisäpätevyys (STCW VI/4.1) sekä Terveystodistuksesta annettava lisäpätevyys (STCW A-VI/4-2). (MARINA 2018.)

.

Pätevyyskirjojen uusiminen

Pätevyyskirjan uusimisen edellytyksenä on, että hakija toimittaa MARINALLE hakemuksen ja sen liitteenä voimassa olevan MARINAN hyväksymä lääkärintodistuksen, voimassa olevan asian mukaisen Merenkulun pätevyyskirjan (COC), voimassa olevan merenkulun kelpoisuustodistuksen (COE), notaarin

vahvistaman todistuksen vähintään 12 kuukauden meripalvelusta edellisten viiden vuoden aikana tai notaarin vahvistaman todistuksen vähintään kolmen kuukauden meripalvelusta viimeisten kuuden kuukauden aikana välittömästi ennen voimassaolon jatkamista; tai todistus hyväksytyin OIC-NW Teoriakokeen läpäisystä; tai todistus kertauskoulutuskurssin suorittamista; tai todistus vähintään kolmen kuukauden uusittavan pätevyyskirjan kannalta tarkoituksenmukaisen meripalvelua vastaavan palvelun suorittamisesta. (MARINA 2018.)

6 EMSAN RAPORTTI 2020

EMSA suoritti Filippiinien merenkulkualan koulutus- ja sertifiointijärjestelmän uudelleen arvioinnin 24.2.–12.3.2020. Tarkastuksen kohteena olivat Filippiinien Meriturvallisuusvirasto (MARINA), Filippiinien Korkeakoulukomissio (CHED) ja 11 Merenkulkualan korkeakoulua (MHEI), sekä kolme Merenkulkualan koulutuslaitosta ja arviointikeskusta (MTIs/ACs). Filippiinit vastaanottivat 1. maaliskuuta 2021 EMSAn lopullisen tarkastusraportin ja MARINA vastaanotti 20. joulukuuta 2021 Euroopan komission arviointiraportti (ECAR), jossa komissio ilmoitti Filippiineille, että heidän merenkulkijoiden pätevyyskirjojen ja pätevyystodistusten tunnustaminen peruutetaan, mikäli Filippiinit eivät ryhdy vakaviin toimenpiteisiin laiminlyöntien korjaamiseksi (Buitendijk 2023).

6.1 Havaitut puutteet

EMSA havaitsi tarkastuksessaan Filippiinien merenkulkualan koulutus- ja sertifiointijärjestelmässä yhdeksän puutetta ja 23 epäkohtaa, joista 21 kohdistuu BSMT-koulutusohjelmaan ja teki kolme erityishavaintoa. (MARINA 2022). Puutteet liittyivät pääsääntöisesti puutteelliseen suunnitteluun, ohjeistukseen, toteutukseen ja valvontaan. Hyvin monilla osa-alueilla JCMMC:ssä annetut ohjeet tai vaatimukset ovat puutteelliset tai ristiriidassa STCW-koodin kanssa.

Esimerkki puutteellisesta suunnittelusta on se, että vielä helmikuussa 2020 Filippiinien viranomaiset MARINA ja CHED eivät olleet saaneet valmiiksi BSMT- ja BSMarE-ohjelmien opetussuunnitelmia lukuvuodelle 2019–2020 (Liite 3). Asia oli edelleen valmisteluasteella.

Esimerkki puutteellisesti ohjeistuksesta on muun muassa, että STCW-koodin osassa A-II/2 luetellaan 21 pätevyyttä, jotka yliperämiesten ja kapteenien tulee hallita (IMO 2017, 115). Filippiinien omassa opetussuunnitelmassa pykälissä 4 ja 6 §:n on listattu näistä pätevyyksistä vain 12. (JCMMC 01 S 2019, 7, 8)

Esimerkkinä puutteellisesta toteutuksesta voidaan mainita muun muassa, että koulut ylittivät maksimiopiskelijamääriä lukuisilla kursseilla ja jopa laivaharjoittelussa. Lisäksi monilla kouluilla käytettävät laitteet olivat puutteellisia, niitä oli liian vähän tai ne olivat epäkunnossa (Liite 3, 4).

Valvonnan puutteellisuutta osoittaa muun muassa se, että opiskelijat, jotka ovat olleet liian paljon poissa kursseilta, joilla on läsnäolo vaatimuksia, läpäisevät kurseja ilman huomautuksia (Liite 3, 4). MARINA tai CHED eivät ole suoritetuissa tarkastuksissa puuttuneet asiaan.

Täydellinen lista tehdyistä havainnoista on tämän opinnäytetyön liitteenä numero kolme. Erityishavainnot on eritelty kohdassa 3. Epäkohta STCW lisäpätevyyskurssien puutteet.

6.2 Filippiinien viranomaisten toimet

Välittömät toimenpiteet

Välittömästi EMSAn saatua tarkastuksensa päätökseen 12. maaliskuuta 2020, CHED ja MARINA ilmoittivat aloittavansa toimet Filippiinien merenkulun koulutus- ja sertifiointijärjestelmien ongelmien korjaamiseksi. Aloitettiin käymään neuvotteluja ja pitämään työpajoja merenkulun eri sidosryhmien kanssa niiden toimenpiteiden määrittelemiseksi, joiden avulla Filippiinit pystyisi täyttämään STCW:n vaatimukset. (MARINA 2022, 13.)

MARINA perusti 12. heinäkuuta 2020 niin sanotun Task Croupin laatimaan lyhyen ja pitkän aikavälin ratkaisuja, joilla EMSAn tarkastuksessa havaitut puutteet saadaan korjatuksi. Sen tehtävänä oli tunnistaa ja muotoilla toimenpiteet seuraavilla avainalueilla:

A. Opetusohjelmien ja kurssin suunnittelu, tarkistus ja hyväksyntä

- B. Koulutuksen ja arvioinnin seuranta, valvonta ja arviointi
- C. Pätevyyden tutkiminen ja arviointi
- D. Koulutustilojen ja simulaattoreiden saatavuus ja käyttö
- E. Laivaharjoittelu
- F. Todistusten ja kelpoisuustodistusten myöntäminen, voimassaolon jatkaminen ja rekisteröinti (MARINA 2022, 13.)

MARINA järjesti perussyyanalyysityöpajoja selvittääkseen ongelmien perussyitä. Yhteistyössä CHEDn kanssa MARINA järjesti 17. helmikuuta 2021 työpajan auttaakseen korkeakouluja ja erityisesti niitä yhtätoista, joissa EMSA vieraili, suunnittelemaan asianmukaisia korjaavia toimia havaittujen puutteiden ja epäkohtien korjaamiseksi. Tätä seurasi kaksi (2) neuvoo-antavaa työpajaa 11.-12.3.2021 ja 22.4.2021, joihin osallistui lähes viisisataa (500) edustajaa eri merenkulkualan laitoksista, koulutuskeskuksista, arviointikeskuksista ja miehitystoimistoista. Niiden tarkoituksena oli saada kaikkien sidosryhmien näkemyksiä siitä, kuinka EMSAn havaitsemat puutteet saataisiin korjattua. Työpajojen aikana panelistien esittämät toimintasuunnitelmat ja kommentit kerättiin. Myöhemmin niitä arvioitiin työryhmissä ja merenkulkualan sidosryhmille tehtiin kyselytutkimus, jolla mitattiin ehdotettujen toimenpiteiden toimivuutta. (MARINA 2022, 14.)

Vastaanotettuaan Euroopan komission arviointiraportin (ECAR) 20. joulukuuta 2021 MARINA järjesti sidosryhmien kanssa toisen neuvottelukierroksen 29. joulukuuta 2021. Työryhmä jatkoi korjaavien toimenpiteiden muotoilua ja tämän raportin laatimista 5. tammikuuta 2022. Työryhmä sai työnsä päätökseen 2.3.2022 ja antoi Euroopan Komissiolle vastauksen, mihin toimenpiteisiin Filippiinien viranomaiset ja merenkulun koulut ovat ryhtyneet, ja mitä ne aikovat korjata raportissa esitetyt epäkohdat (MARINA 2022, 14.)

JCMMC No. 01 S 2022 ja muiden ohjeiden päivitys

CHED-MARINA julkaisi 23. maaliskuuta 2022 JCMMC No. 01 S 2022, eli vahvistetun opetussuunnitelman lukuvuodelle 2022–2023. Tässä opetussuunnitelmassa oli täsmennetyt ohjeet muun muassa seuraaviin asioihin:

1. **BSMT- ja BSMarE**-opetusohjelmille laaditut uudet vakiokurssipaketit, jotka pitivät sisällään kaikki STCW-koodin vaatimat asiat,
2. Uudet ohjeet Laivaharjoittelua varten. Ohjeissa on yksityiskohtaiset ohjeet, kuinka koulujen tulee valvoa harjoittelua ja kirjata harjoitus- ja vahvistehtävien suorittaminen harjoituskirjoihin.
3. Ohjeet systemaattiseen kantokyvyn, eli maksimi oppilasmäärän määrittämiseen koululla käytettävissä olevien resurssien mukaan.
4. Arviointikriteerit merenkulkualan kouluille, jotka jatkossa antavat opetusta BSMT- ja BSMarE-tutkintoihin.
5. 11 merenkulkualankoulun vaiheittainen sulkeminen. Kouluissa olevat toisen ja kolmannen vuoden opiskelijat voivat suorittaa koulunsa loppuun, mutta koulujen on noudatettava heidän kohdallaan uutta opetusohjelmaa.
6. Lupien myöntäminen uusille merenkulun opetusohjelmille keskeytetään viideksi vuodeksi. (MARINA 2022, 16.)

MARINA ja CHED ottivat lukuvuonna 2022–2023 käyttöön Valtakunnallisen pääsykokeen, National Maritime Admission Examination (NMAE), sekä Mitäustuloksiin perustuva opetussuunnitelman seurantavälineen, englanniksi Outcomes-Based Monitoring Instrument (myöhemmin OBMI). CHED-MARINA päivitti JCMCC:n nro 03, S-2022 liitteenä olevaa 03-E – OBMI muistiota merenkulkualan koulutusohjelmien tulosperusteista seurantavälinettä (OBMI) koskevaa muistiota sisällyttämällä siihen selkeät kriteerit oppimistulosten määrittämiseksi. (MARINA 2022, 18.)

Pelastautumiskoulutusohjetta (STCW A-VI/1–1) Proficiency on Survival Craft and rescue Boat other than Fast Rescue Boat (PSCRB) MARINA-Memorandum nro 2021–21 Liite 07 muutettiin siten, että kaikki STCW:n vaatimuksen mukaan lukien meressä uiminen pelastusliivit päällä ja pelastuslauttaan nouminen ovat mukana muistiossa. Kirjallisen muistion lisäksi MARINA järjesti sidosryhmille virtuaalisen perehdyttämiskoulutuksen. (MARINA 2022, 20.)

MARINA muistiota nro SC-2022-01, jossa määrätään Filippiineille rekisteröidyillä kotimaan merenkulkua harjoittavilla aluksilla tapahtuvaa kadettien koulutusta, on täydennetty seuraavasti:

1. Kotimaan liikenteessä toimivien alusten kadettien harjoittelua koskevissa ohjeissa määritellään selkeästi Korkeakoulun, koulun laivanharjoittelusta vas-

taavan henkilön (OTS), varustamon, yhtiön koulutuspäällikkö, aluksen päällikkö ja aluksen koulutuspäällikön vastuut ja velvollisuudet (MARINA 2022, 20).

2. Uudet ohjeet Laivaharjoittelua varten. Ohjeissa on yksityiskohtaiset ohjeet siitä, kuinka varmistetaan, että kadetit saavat asianmukaista käytännön koulutusta laivaharjoittelun aikana. Ohjeissa täsmennetään kadettien omaa vastuuta harjoittelukirjan (TAB) ja vahdinpitopäiväkirjan (DJWD) täyttämässä (MARINA 2022, 20).

3. Tämä muistio täydentää JCMCC nro 01 S 2022 liitettä H ja antaa yksityiskohtaiset ohjeet siihen, kuinka kotimaisilla aluksilla suoritettavaa OBT-ohjelmaa voidaan valvoa niin, että kadetit saavan asianmukaista käytännön koulutusta STCW-sopimuksen vaatimusten mukaan. Siinä on myös ohjeet kadettien perehdyttämiseen ja ohjeet, kuinka kadetin suorittamat tehtävät dokumentoidaan oikein. (MARINA 2022, 21.)

Arviointikeskusten akkreditointijärjestelmä

MARINA on ottanut käyttöön kaksivaiheisen arviointikeskusten akkreditointi- ja hyväksymisprosessin. Prosessin tarkoituksena on varmistaa, että käytännön arviointeja suorittavat vain sellaiset arviointikeskukset, jotka noudattavat STCW-yleissopimuksen määräyksiä. Ensimmäinen vaatimus on, että arviointikeskuksen tulee olla tätä tarkoitusta varten perustettu ja asian mukaisesti rekisteröity, joko Arvopaperi- ja pörssikomitean (SEC) tai Kauppa- ja teollisuusministeriön (DTI) rekisteriin. Ensimmäinen koskee julkisia, eli pörssi yrityksiä ja jälkimmäinen yksityisiä yrityksiä. (Liite 08 - MARINA Memorandum Circular No. SC -2021-08). Toinen vaatimus on, että akkreditoitun Arviointikeskuksen (ACS), organisaatiokaavion, toiminta periaatteiden, menetelmien, tilojen ja laitteiden tulee olla hyväksytyjä käytettäväksi STCW-todistusten käytännön arvioinneissa. (MARINA 2022, 20.)

IMO Scoping 2021 ja organisaatiomuutokset

MARINA pyysi Kansainvälistä merenkulkujärjestöä IMO:a toteuttamaan integroidun teknisen yhteistyöohjelman - Integrated Technical Cooperation Program (myöhemmin ITCP) kautta 3-portaisen kehitysohjelman, jonka avulla CHEDn ja MARINAN henkilöstö ja sidosryhmät saivat tietoa ja avartavia näkemyksiä merenkulun koulutukseen ja lupaprosesseihin liittyvien asioiden ja prosessien parantamisesta STCW-yleissopimuksen vaatimusten täyttämiseksi. Huhtikuussa 2021 IMO järjesti työpajan (Scoping Exercise), Syys- ja lokakuussa 2021 seurasi merenkulkijoiden osaamisen arviointi kurssi ja joulukuussa 2021 koulutus opetussuunnitelman kehittämisen periaatteista. Muita valmiuksien kehittämistarpeita ja teknisen avun saamista koskevia pyyntöjä koordinoidaan jatkossa yhdessä IMO:n teknisen yhteistyön osaston (TCD) kanssa. (MARINA 2022, 22.)

MARINA-organisaatorakenteeseen ja henkilöstösuunnitelmaan, englanniksi Organizational Structure and Staffing Plan (myöhemmin OSSP) tehtiin muutoksia. Suurin muutos oli, että aluetoimistojen henkilökunta määrä nostetaan vaiheittaisesti kolmen vuoden aikana 815:stä 2167:ään (MARINA 2022, 22).

6.3 Euroopan Komission päätös

Filippiinit toimittivat 2.3.2022 vastineen EMSAn tarkastusraportin pohjalta Euroopan komission laatimaan arviointiraporttiin - European Commission Assessment Report (ECAR). Euroopan komissio otti huomioon harkitessaan uudelleen filippiiniläisten merenkulkijoiden pätevyyskirjojen tunnustamista (Buitendijk 2023).

Euroopan komissio päätti 31. maaliskuuta 2023, että se tunnustaa edelleen Filippiinien koulutus- ja sertifiointijärjestelmän ja Filippiiniläiset merenkulkijat voivat edelleen jatkaa työskentelyä eurooppalaisilla aluksilla. Esitetyn perusteella Euroopan komissio on todennut, että Filippiinit ovat ottaneet tosissaan havaitut puutteet ja suhtautuvat vakavasti vaatimusten noudattamisvaatimuk-

siin erityisesti koulutuksen ja pätevyyskirjojen ohjeistuksen ja valvonnan suhteen. Tästä syystä EU on päättänyt jatkaa Filippiiniläisten merenkulkijoiden pätevyyskirjojen tunnustamista (Buitendijk 2023).

7 Kyselytutkimus

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli perehtyä Filippiinien merikapteenien koulutus- ja sertifiointijärjestelmiin, perehtyä niihin kohdistuvaan arvosteluun, tunnistaa ilmenneitä ongelmia ja löytää niille mahdollisia syitä, seurauksia ja ratkaisuja. Lähdemateriaalista saatavan tiedon lisäksi opetusrajapinnassa työskentelevien näkemyksen saaminen mukaan tutkimukseen oli tärkeä näkökulma asian kokonaisvaltaisen käsittelyn kannalta.

7.1 Tutkimusongelmat

Tutkimuksen tavoitteena oli perehtyä Filippiineillä annettavaan merikapteeniopetukseen ja selvittää:

1. Miten merenkulun kansipäällystön koulutus on Filippiineillä järjestetty ja miten se eroaa Suomessa annettavasta koulutuksesta, sekä
2. Miten Filippiinien kouluissa suhtaudutaan EMSAn auditoinnissa havaitsemiin epäkohtiin ja puuteisiin?

Valitettavasti suoraan EMSAn auditointiin liittyvien kysymysten esittäminen olisi vaarantanut tutkimusluvan saannit, joten kysymyksissä päädyttiin yleiseen haasteita, vahvuuksia ja muutostarpeita kartoittaviin kysymyksiin. Saadut vastukset ja käydyt keskustelut vastaavat hyvin esitettyihin tutkimusongelmiin.

7.2 Tutkimuksen rajaus

Tutkimus rajattiin koskemaan vain ja ainoastaan niitä kouluja Filippiineillä, jotka antavat merikapteenin pätevyyteen oikeuttavaa kansipäällystökoulutusta. Näistä kouluista valittiin kolme, jotka riittävän hyvin edustaisivat Filippiinien alemman korkeakoulutason koulutustarjontaa. Valituista korkeakouluista 2 oli ollut mukana EMSAn auditoinnissa. Tutkimuksessa ei oteta kantaa lainsäädäntöön tai muihin asioihin, mikäli se ei ole tarpeen jonkin toiminnon tai esitetävän datan perustelemiseksi.

7.3 Tutkimusmenetelmä, aineisto ja analyysi

Tutkimusmenetelmänä tässä opinnäytetyössä on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Tutkimus toteutettiin pääasiallisesti lähdemateriaali analyysinä. Lisäksi haastateltiin yhdeksää opettajaa ja kahta dekaania.

Työ toteutettiin perehtymällä ensin Filippiinien Euroopan komission arviointiraporttiin antamaan vastineeseen, kartoittamalla merikapteenikoulutusta antavat oppilaitokset, vieraillemalla korkeakouluilla, haastatteleamalla henkilökuntaa, perehtymällä maan sertifiointijärjestelmään ja opetussuunnitelmiin, sekä vertaamalla niitä Suomen vastaaviin.

Verrattaessa Filippiiniläistä koulutusta EU-koulutukseen käytettiin referenssinä Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulun (XAMK) merikapteenien opetussuunnitelmaa. Syvähaastatteluiden avulla pyrittiin saamaan lisäselvyyttä siihen, miksi Filippiinien koulutus järjestelmä ei läpäissyt Euroopan meriturvallisuusviraston auditointia vuonna 2020 ja kuinka koulutusrajapinnassa työskentelevät kokevat asian. Haastattelujen haasteellisuutta lisäsi se, että kysymyslomakkeet tuli toimittaa ennen tutkimusluvan saamista jokaiselle koululle hyväksyttäväksi. Liian suorien ja arkaluontoisten kysymysten esittäminen olisi saattanut estää tutkimusluvansaannin. Suoraan EMSA-auditointiin tai viranomaisiin kohdistuvat kysymykset oli pakko rajata haastattelun ulkopuolelle.

7.4 Vierailut korkeakoulut

Jokaisen yliopistoiston tiloihin pääsy vaati tapaamisajan sopimisen dekaanin kanssa. Tapaamisissa heille tuli esittää kuvallinen henkilöllisyystodistus, tutkimussuunnitelma ja opintosuoritusote. Vierailuista viidestä yliopistosta kolmessa asiaan suhtauduttiin positiivisesti. Varsinainen tutkimuslupa piti kaikissa hakea kirjallisesti. Hakemukseen tuli paikallisten määräysten mukaisesti liittää oman, eli Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun todistus opiskeluoi-keudesta, koulun eettiset tutkimusohjeet, sekä valtakunnalliset korkeakoulujen eettiset tutkimusohjeet. Eri yliopistoissa hakemuksen käsittely kesti kahdesta neljään viikkoon. Yliopistot, jotka myönsivät tutkimusluvan, ovat University of Cebu in Lapu-Lapu and Mandaue, Mandaue City, University of Cebu-METC Mambalin, Cebu City ja University of the Visayas, Cebu City. Haastattelut toteutuivat kesä- ja heinäkuun 2023 aikana.

Univercity of Cebu – Lapu Lapu and Mandue (UCLM)

Cebun yliopisto (myöh. CU) on perustettu vuonna 1964. Alun perin se toimi nimellä Cebu College of Commerce (CCC). Pienestä keskiasteen koulutusta on 42 vuodessa kasvanut yksi Filippiinien suurimmista Yliopistoista. Sen neljällä campuksella saa opetusta yli 42.000 oppilasta, joista sekä Lapu Lapu and Mandau, (myöh. UCLM), että Maritime Education and Training Center (myöh. UC-METC) molemmilla kampuksilla opiskelee yhteensä yli 3000 BSMT opiskelijaa. (UC 2023.)

Cebun yliopistolle (UC) on myönnetty CHEDn deregulated, eli autonominen asema, joka antaa korkeakouluille mahdollisuuden käynnistää uusia kursseja ja ohjelmia perustutkinto- ja jatkotasoilla, mukaan lukien tohtorintutkinto-ohjelmat ilman korkeakoulukomission (CHED) erillistä lupaa/valtuutusta (UC 2023).

Filippiinien korkeakoulujen ja yliopistojen akkreditointikomissio PACUCOA on tunnustanut Cebun yliopiston oppilaitokseksi, jolla on akkreditoitummat opetusohjelmat Filippiineillä. Sekä BSMT (Bachelor of Science in Maritime Transport), että BSMarE (Bachelor of Science in Maritime Engineering) ovat auktorisoitujen listalla vuoteen 2025 saakka (PACUCOA. 2023.)

Taulukko 8. Cebun yliopiston akkreditoituidut koulutusohjelmat (PACUCOA. 2023).

Name of Institution :	University of Cebu – Lapu-Lapu / Mandaue Campus			
Institutional Head :	Atty. Augusto W. Go, President			
Address :	Mandaue City, Cebu			
	Accredited Programs	Level	Duration	
1	Bachelor of Elementary Education	Level III 1st RA	July	2022-2027
2	Hotel and Restaurant Management	Level III 1st RA	July	2022-2027
3	Accountancy	Level III 1st RA	July	2022-2027
4	Bachelor of Secondary Education	Level III RA	March	2018-2023
5	Criminology	Level III RA	March	2018-2023
6	Business Administration	Level II 2nd RA	December	2021-2026
7	Nursing	Level III RA	January-November	2023-2024
8	Information Technology	Level III RA	January-November	2023-2024
9	Elementary	Level III RA	January-November	2023-2024
10	High School	Level III RA	January-November	2023-2024
11	Marine Transportation	Level III RA	January-February	2023-2025
12	Marine Engineering	Level III RA	January-February	2023-2025

University of Cebu Maritime campus (UC-METC)



Kuva 4 Samuel Amadukamu, Eugene Okoro ja Deborah Lucky Nigeriasta valitsivat UC-METC:n sen hyvän maineen, opetuksen laadun ja kohtuullisten lukukausimaksujen vuoksi.

UC - Maritime Education and Training Center (myöh. UC-METC) on Cebun yliopiston puhtaasti merenkulun opetuksen keskittynyt kampus. Kampuksen molemmat merenkulun koulutusohjelmat BSMT ja BSMarE ovat akreditoituja opetusohjelmia. UC-METC:n opetus täyttää STCW-koodin lisäksi sekä DNV-ISO:n, että Panaman-, Norjan- ja Liberian merenkulkuviranomaisten vaatimukset.

Näistä syistä kampuksella on paljon ulkomaalaisia opiskelijoita (kuva 7).

Norjan laivaomistajien yhdistyksen kanssa tehtävän yhteistyön ansiosta kampuksen simulaattorit uusiutuvat jatkuvasti ja ovat Kungsbergin valmistamia. (UC 2023.)

Name of Institution :	University of Cebu – Mambaling Campus		
Institutional Head :	Atty. Augusto W. Go, President		
Address :	Alumnos, Mambaling, Cebu City		
Accredited Programs		Level	Duration
1	Marine Engineering	Level III RA	March 2018-2023
2	Marine Transportation	Level III RA	March 2018-2023

Kuva 5 UC-METC molemmat merenkulun koulutusohjelmat ovat akreditoituja (PACUCOA. 2023).

Univercity Of Visayas

Visayasin yliopiston perusti vuonna 1919 Don Vicente Gullas, joka oli filippiiniläinen kirjailija, lakimies ja uudistusmielinen kouluttaja Cebussa. Hänen loi innovatiivisen koulutusjärjestelmän, jossa opiskelija maksaa lukukausimaksut vasta päästyään työelämään. Yliopistolla on lukuisia satelliittikouluja, joiden avulla opiskelijat pystyvät opiskelemaan myös Cebun kaupungin ulkopuolelta.

Alkuperäisestä 37 opiskelijan lukiosta on reilussa sadassa vuodessa kasvanut 8 kampuksen yliopisto, joka antaa enimmillään päivittäin opetusta yli 29.000. opiskelijalle. Yliopistolla on tällä hetkellä 24 kandidaatin tutkinto-ohjelmaa, oikeustieteen jatkotutkinto, seitsemän maisteriohjelmaa ja neljä eri alojen tohtoriohjelmaa. (UV 2023.)

7.5 Haastattelut

Yhdeksi keinoksi, tutustua Filippiinien Merikapteenikoulutukseen, tutkimuksessa valittiin teemahaastattelut. Haastatteluun osallistui 11 henkilöä. Otanta on varmasti riittävä antamaan kuvan siitä, miten Filippiinien merenkulunkoulutukseen ja sen ongelmiin suhtaudutaan opetusrajapinnassa työskentelevien keskuudessa. Asian arkaluontoisuuden takia tutkimukseen osallistuneiden nimiä, ammattinimikkeitä tai koulua, jossa he työskentelevät, ei julkaista.

Haastatellut henkilöt

Nimi	-	-	-	-	-	-
Ikä	69	30	30	41	54	59
Ammattinimitys	-	-	-	-	-	-
Opetus kokemus	14 vuotta	4 vuotta	1 vuosi	10 vuotta	6 vuotta	yli 10 vuotta
Koulutus	MSMT Teaching	BSMT	BSMT	BSMT/MSTS	BSMT	BSMT
Pätevyys merellä	Master 13 vuotta	Third Officer	Third Officer	OIC-NW	Master	Master
Seilaus kokemus	yli 25 vuotta	yli 5 vuotta	yli 5 vuotta	yli 10 vuotta	yli 25 vuotta	yli 20 vuotta
Haastattulu päivä	13 June 2023	20 June 2023	20 June 2023	21 June 2023	21 June 2023	21 June 2023
Koulu	-	-	-	-	-	-
Nimi	-	-	-	-	-	-
Ikä	40	42	50	54	57	
Ammattinimitys	-	-	-	-	-	
Opetus kokemus	7 vuotta	6 vuotta	4 vuotta	4 vuotta	10 vuotta	
Koulutus	BSMT	BSMT	College Graduate	MST	Candidate for Doctor	
Pätevyys merellä	OIC-NW	Chief Officer	Master	Master	Second officer	
Seilaus kokemus	yli 5 vuotta	yli 5 vuotta	yli 20 vuotta	yli 10 vuotta	yli 5 vuotta	
Haastattulu päivä	22 June 2023	23 June 2023	26 June 2023	27 June 2023	27 June 2023	
Koulu	-	-	-	-	-	

7.6 Aineistoanalyysi

Aineisto on analysoitu käyttäen Narratiivista analyysi menetelmää. Kuhunkin kysymykseen saadut vastukset ja muistiinpanot on koottu yhteen ja niiden pohjalta on kirjoitettu tiivistelmä, jota referoidaan myöhemmin vastuksissa. Referointi on pyritty tekemään puolueettomasti ja asenteettomasti dokumentoimalla vastukset rehellisesti kaikki esiin tulleet perspektiivit avoimesti esittäen.

8 HAASTATTELUN TULOKSET

Haastatellut saivat edeltä käsin tutustua haastattelulomakkeeseen, joka oli toimitettu jokaiselle koululle tutkimuslupahakemuksen liitteenä. Haastattelutilanteessa osoittautui, että osa haastatelluista oli jo täyttänyt lomakkeen valmiiksi joko osittain tai kokonaan. Näin haastattelutilanteessa jäi hyvin aikaa tehdä tarkentavia kysymyksiä. Lähes kaikkien haastatelluiden kohdalla, koska he olivat jo edeltä käsin perehtyneet aiheeseen, haastattelutilanteesta syntyi avoin keskustelutilanne, jossa haastateltavat kertoivat haastattelun ulkopuolellekin jääneistä asioista, mikä auttoi ymmärtämään kokonaisuutta laajemmin. Pääsääntöisesti haastatellut olivat hyvin informatiivisia ja jouhevia. Seuraavissa alaotsikoissa 8.1–8.8 on otsikossa esitetty kysymys ja tekstissä referaatti niihin saaduista vastauksista, Asian mahdollisen arkaluontoisuuden haastateltujen henkilöllisyyttä ei paljasteta, eikä kuka jonkun kommentin tai vastuksen on mahdollisesti antanut.

8.1 Opetettavien kurssien rakenne?

Kurssit muodostuvat teoriaopetuksesta ja laboratorioharjoittelusta. Filippiineillä virallisessa koulutussuunnitelmassa laboratorio-opetus tarkoittaa kaikkea käytännön harjoittelua kuten hitsausta, solmujen tekemistä, simulaattorityöskentelyä-, sekä ARPA-, ECDIS- ja muiden laitteiden käytännön harjoitusten tekoa. Kaikki käytännön tekeminen kuuluu laboratorio termin alle. Kunkin kurssin osaamisen-, tiedon ymmärryksen- ja pätevyys- opetus tavoitteet, opetusmenetelmät ja oppimistulosten arviointi menetelmät ja kriteerit vahvistetaan vuosittain CHEDn ja MARINAn yhteisellä kiertokirjeellä - Joint CHED-MARINA Memorandum Circular (JCMC). Muistio on liitteineen yli 500 sivuinen kirja.

8.2 Kuinka opiskelijat osoittavat osaamisensa?

Kurssit kestävät yhden lukukauden, eli 16 viikkoa. Jokaisella kurssilla on neljä koetta. Joista kolmella ensimmäisellä mitataan päättyvän neljän viikon aikana opettettujen asioiden osaamista ja viimeinen on niin sanottu loppukoe, jossa kysymyksiä on koko kurssin alueelta. Lisäksi useimmissa oppiaineissa tehdään harjoitustöitä ja harjoitellaan laboratorioissa tai simulaattoreissa, joissa käytännön osaaminen arvioidaan palautettavien tehtävien ja harjoitusten avulla.

8.3 Mitkä ovat opetuksen suurimmat haasteet opettajalle?

Vastaajien keskuudessa opetuksen suurimpina haasteina pidettiin vaikeutta saada opiskelijat ymmärtämään kokonaisuuksia ja kuinka teoria viedään käytäntöön. Haasteiksi koettiin myös opiskelijoiden rajalliset kyvyt analyyttiseen ajatteluun, ajan käytön hallinta, puutteelliset kommunikointi taidot ja yhteistyön merkityksen ymmärtämättömyyttä. Nykyaikaisen opetusmateriaalin saatavuus Filippiineillä koettiin joidenkin taholta ongelmaksi. Vaikka koulutuksen valintakriteerinä on lukion loppututkinnon suorittaminen, niin varsinkin provinseista eli maaseudulta tulevilla opiskelijoilla, voi olla vaikeuksia matemaattisia valmiuksia vaativissa aineissa kuten navigointi ja vakavuuslaskenta. Lisäksi, vaikka Filippiineillä virallinen opetuskieli on ensimmäiseltä luokalta lähtien englanti, on osalla opiskelijoista vaikeuksia ymmärtää englannin kielellä annettua opetusta yliopistotasolla. Sekä matemaattisissa valmiuksissa, että englannin kielen ymmärtämisessä, tehdään kaikille kouluun valituille lähtötasotesti ensimmäisen lukukauden alussa. Niiden, jotka eivät läpäise testiä, on osallistuttava ylimääräiselle kertauskurssille ihan kuten Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussakin tehdään lähtötasotestit matematiikassa ja ruotsin kielessä.

8.4 Mitä vahvuuksia koulu antaa opettajalle?

Koulut tarjoavat sekä opiskelijoille, että opettajille hyvät mahdollisuudet jatko-opintoihin. Kaikilla kolmella koululla vahvuutena pidettiin tietoteknisten- ja muiden opiskeluvälineiden hyvää saatavuutta opetuskäyttöön, sekä opettajien ja opiskelijoiden arvostusta. Opettajana toimiminen on hyvä mahdollisuus monelle merenkulkijalle viettää välillä vuosi tai kaksi kotona perheen kanssa ja tienata elanto maissa, kun lapset ovat pieniä tai perhetilanne muutoin sitä vaatii.

8.5 Mitkä ovat Filippiinien Merenkulun opetuksen vahvuudet?

Filippiinien merenkulun opetuksen vahvuutena pidettiin pitkää merenkulun historiaa, hyvää työllisyystilannetta, korkealuokkaisia harjoituskeskuksia, ammattitaitoista ja kokenutta opettajakuntaa, sekä hyvää englannin kielen osaamista maassa. Filippiinit on saarivaltio, jossa merenkulku opitaan äidinmaidossa ja merenkulun opetusta on saavissa joka paikassa. Onhan maassa pelkästään

merikapteenin BSMT-tutkintoon vaadittavaa koulutusta antavia auktorisoituja kouluja 83 kappaletta.

8.6 Mitkä ovat Filippiinien merenkulun opetuksen suurimmat haasteet?

Suurin haaste Filippiineillä haastateltujen mukaan on ”Regulatory body compliance”. Eli lakia säätävät ja valvovat viranomaiset antavat tarkkoja ja tiukkoja määräyksiä, joiden noudattaminen on välillä hankalaa tai jopa mahdotonta, eivätkä kaikki näistä määräyksistä edistä opetusta millään muotoa. Iso haaste on myös löytää laivaharjoittelupaikkoja kaikille opiskelijoille. MARINA on jostain syystä tehnyt päätöksen, ettei maassa saa olla enää koululaivoja, vaan harjoittelua voi antaa ainoastaan kaupallisilla aluksilla. Niiden ylläpito on kouluille liian kallista, joten suurin osa kouluista on luopunut omista aluksista. Lisäksi maassa on suunnaton määrä yli 500 kokoisia aluksia saarten välisessä liikenteessä, jotka on rekisteröity pienemmäksi laiturimaksujen alentamiseksi. Tähän epäkohtaan tulisi MARINAN puuttua. Lisäksi harjoittelu kalastusaluksilla pitäisi sallia.

Suurena haasteena pidettiin myös opetuksen laatuun kohdistunutta ulkopuolista kyseenalaistamista. Tämän ongelman ratkaisemiseksi jokaisen pitää tehdä kovasti töitä. Se että he itse tietävät tekevänsä hyvää työtä ei riitä. Muutkin on saatava uskomaan siihen, että Filippiiniläinen merenkulun opetus todellakin täyttää kansainväliset vaatimukset. Isona haasteena pidettiin myös muista maista tulevaa hintakilpailua, jonka vuoksi merenkulku voi menettää kiinnostavuutensa houkuttelevana urapolkuna nuorten keskuudessa. Opettajat itse pitivät hankalana nykyistä opetussuunnitelmaa, jossa teoria opetus ja käytännön harjoittelu on selvästi erotettu toisistaan. Monet kertoivat pitävänsä meidän malliamme, jossa laivaharjoittelussa käydään opetuksen kanssa limitäin, parempana. Siinä yhteys teorian ja käytännön kesken syntyy pikkuhiljaa ja opetetut asiat konkretisoituvat paremmin. Isoja haasteita ovat myös koulutuksen korkea hinta paikallisille, osan opiskelijoista puutteelliset matemaattiset- ja kielelliset valmiudet. Opettajien vaatimaton palkkataso maassa verrattuna merellä aiheuttaa sen, että pätevistä opettajista on ajoittain pula.

8.7 Mitä haluaisit muuttaa Merenkulun opetuksessa Filippiineillä?

Lähes kaikissa vastuksissa toivottiin pitkäjänteisyyttä opetussuunnitelma politiikkaan. Nykyisellään opetussuunnitelmaan tehdään liian suuria muutoksia, jotka mahdollisesti perutaan jo seuraavana vuonna, liian lyhyellä aika välillä. Tämä asettaa koulut hankalaan tilanteeseen. Teoria opetuksen sijaan koulutusta tulisi ohjata enemmän käytännön harjoittelun suuntaan. Nykyaikaisen tietotekniikanopetukseen tulisi panostaa huomattavasti enemmän. Tiedekunnat tarvitsivat oman kehittämissuunnitelman ja kanavan päästä vaikuttamaan opetussuunnitelmaan. Muutamassa vastauksessa mainittiin englantilaisten ja kanadalaisten järjestelmät, joissa osa teoriaopetuksesta tapahtuu laivaharjoittelun yhteydessä aluksilla. Tätä pidettiin filippiiniläistä järjestelmää parempana. Joidenkin mielestä 3+1- ja 2+1+1-järjestelmistä pitäisi luopua ja muuttaa koulutusta kurssimuotoiseen suuntaan, jossa laivaharjoittelu ja teoriaopetus kulkisivat limittäin. Byrokratian vähentämistä kaipasi moni. Joissain vastauksissa kolmen vuoden opetusta haluttiin jatkettavaksi neljään vuoteen. Ammatilaineille haluttiin lisää resursseja ja yleissivistävien aineiden kuten ”The Life and Works of Dr. Jose Rizal” ja ”Reading in Philippines History” poistamista opetussuunnitelmasta. Jotkut olivat myös sitä mieltä, että filippiiniläisten opettajien ja päättäjien pitäisi itse päästä vertamaan omaa koulutustaan muiden maiden koulutusjärjestelmiin ja hakea vaikutteita ja osaamista ulkomailta. Osa opettajista on opiskellut ulkomailla. Warsash Maritime Academyssä Southamptonissa Englannissa mainittiin kahdessa vastauksessa nimeltä.

8.8 Vapaa sana

Vastuksista paistoi läpi, että kaikki haastatteluun valikoituneet merenkulun opettajat olivat hyvin motivoituneita asiaansa ja yrittävät tehdä parhaansa, että heidän oppilaansa pärjäisivät maailman merillä. Kaikilla vastanneilla on useiden vuosien kokemus meripalveluksesta ja he ymmärtävät, mitä kansainvälisillä aluksilla vaaditaan. Opettajat tekevät parhaansa sekä edustamansa koulun että koko OFW:n vuoksi. He ymmärtävät hyvin, kuinka keskeinen osa meriteollisuudella on Filippiinien kansan toimeentulon ja hyvinvoinnin rakentamisessa. Koulut ja opettajat toivoisivat poliittisilta päättäjiltä pitkäjänteisyyttä ja suunnitelmallista toimialan kehittämistä ja tukea opetukseen, eikä äkillisiä suunnan muutoksia, kuten viime vuosina on tapahtunut.

Vastuksista paistoi myös, että mikäli Filippiinien meriteollisuus aikoo menestyä jatkossa, on kaikkien, sekä säätelevän viranomaisen että koulujen-, varustamoiden-, työntekijöiden- ja muiden intressiryhmien edustajien pystyttävä tiiviiseen yhteistyöhön koulutusjärjestelmän kehittämiseksi. Eräs vastaajista muotoili asian näin: *”Yhteistyö pitää ankkuroida säännölliseen koulutusjärjestelmän kehittämisestä käytävään vuoropuheluun, joka perustuu ajankohtaisin kysymyksiin ja trendeihin, poliittisten päämäärien sijaan”*.

9 PÄÄTELMIÄ

Kuten aiemmin on todettu, merenkulunopetus Filippiineillä on ihan eri tason toimintaa kuin Suomessa. Opiskelijamäärissä se on suuren mittakaavan liiketoimintaa.

9.1 Suomen ja Filippiinien koulutuksessa havaitsemiani eroja

Suoritettujen haastatteluiden ja tehtyjen havaintojen perusteella Filippiinien ja Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun välisessä opetuksessa voidaan löytää seuraavanlaisia eroja.

Filippiineillä opetus keskittyy hyvin tarkkaan yksityiskohtaiseen teorian ja tiedon opettamiseen, kun taas Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa opiskelija perehdytetään aihealueeseen, jonka jälkeen hänelle annetaan harjoitustehtäviä, joiden tekeminen edellyttää itsenäistä teoriatietoon perehtymistä ja sen soveltamista käytäntöön. Filippiineillä kurssit kestävät lukukauden ja kurssit pitää opiskella valtakunnallisen opetussuunnitelman mukaisessa järjestyksessä. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa kurssit ovat lyhyempiä ja niitä voi opiskella omaan tahtiin. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa on osalle kursseista pääsyvaatimuksena jonkin edeltävän kurssin suorittaminen, mutta ei koko lukukauden kaikkien kurssien suorittaminen, kuten Filippiineillä.

Filippiineillä teoriakoulutus tulee suorittaa yhtäjaksoisesti joko 3+1- tai 2+1+1-rytmissä. Näistä 3+1 tarkoittaa sitä, että kaikki teoria opiskellaan yhtäjaksoisesti 3 vuodessa, jonka jälkeen siirrytään laivaharjoitteluun, joka kestää vuoden. 2+1+1 tarkoittaa sitä, että ensin opiskellaan 2 vuotta teoriaa, sitä seuraa

vuoden laivaharjoittelujakso, jonka jälkeen palataan takaisin kouluun suorittamaan kolmas teoria vuosi. 3+1 on normaalin opetussuunnitelman mukainen tapa. 2+1+1 on käytössä apurahaohjelmissa, koska laivanvarustajat haluavat kadetin saavan merikokemusta ennen viimeisen vuoden opintoja. Meillä teoria opetus ja laivaharjoittelu kulkevat käsi kädessä. Niitä tehdään limittäin.

Filippiineillä lisäpätevyystodistukset eivät ole osa opetusta vaan jokainen opiskelija on itse yhteydessä harjoituskeskukseen ja maksaa itse omat lisäpätevyyskurssinsa lukuun ottamatta niitä apurahaopiskelijoita, joiden ohjelmaan kuuluvat sponsoroidut lisäpätevyystodistukset. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa lisäpätevyystodistukset sisältyvät opetussuunnitelmaan, eikä opiskelijan tarvitse kustantaa niitä itse.

Filippiineillä opetus on maksullista ja opiskelija vastaa itse kaikista kustannuksista. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa opetus on ilmaista ja opiskelijoilla on mahdollista saada valtiolta opinto- ja asumistukea, sekä opintolainaa ja tarvittaessa myös toimeentulotukea.

Filippiineillä päällikkötason (yliperämiehen ja kapteenin) opinnot eivät kuulu BSMT-opetusohjelmaan, vaan ne opiskellaan työn ohessa toimittaessa vahtiperämiehenä laivalla. Filippiineillä yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjojen ja kelpoisuustodistuksen hakeminen vaatii praktiikan lisäksi varustamon suosituksen sekä johtajatasen teoria- ja käytännönkokeen läpäisyn. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa päällikkötason teoriaopetus kuuluu Merikapteenin AMK-opetusohjelmaan, eikä erillisiä teoria- tai käytännön näyttökokeita tarvitse suorittaa yliperämiehen pätevyuden saamiseksi. Pelkkä praktiikka riittää. Myöskään varustamo ei voi vaikuttaa henkilön pätevyyskirjojen saamiseen.

Filippiineillä BSMT-opiskelija joutuu opiskelemaan yleissivistäviä aineita kuten Filippiinien historiaa, kirjallisuutta, filosofiaa ja Dr. Jose Rizalin henkilöhistoriaa. Xamkissa kaikki opetus keskittyy ammattiaineisiin.

9.2 Yhteenveto

Joka vuosi yli satatuhatta uutta opiskelijaa aloittaa merenkulkualan opinnot Filippiineillä. He unelmoivat pääsevänsä näkemään maailmaa ja pääsevänsä tekemään töitä palkkatasolla, josta Filippiineillä ei voi edes unelmoida. Filippiineillä päiväpalkka on 400–600 PHP, eli 6,65–9,98 €, mikä tekee kuukausipalkkana 146,30–219,56 €/kk. (Abad 2022.) Jokainen merenkulunopiskelija unelmoi, ryhtymällä merimieheksi, mahdollisuudesta tienata 5 tai jopa 10 kertaa enemmän kuin maissa ja pystyvänsä näin auttamaan perhettään taloudellisesti. Todellisuus on kuitenkin suurimmalle osalle huomattavasti karumpi. Ennen opiskelun aloittamista kaikki eivät valitettavasti ota selvää, kuinka suureen satsaukseen heidän on varauduttava ja onko heidän vanhemmillaan tai perheellään varaa opiskelukustannuksiin ja avatko he valmiita kohtaamaan kaikki ne vaikeudet, joita koulutukseen hakeutumisen, opiskelun, harjoittelupaikan löytämisen ja harjoittelun kovuuden takia tulevat kohtaamaan. (Laurinne 2023.)

Tutkimuksen alussa lähetettiin sekä Euroopan meriturvallisuusvirastolle, että Euroopan komissiolle asiakirjapyynnöt saadaksemme tutkimusta varten käyttöön kopiot EMSAn tarkastusraportista ja Euroopan komission ECARsta. Molempiin pyyntöihin vastattiin kieltävästi. Filippiinien vastine Komission ECARIin on vapaasti ladattavissa MARINAn tietokannasta osoitteessa (MARINA 2022). Se pitää sisällään lähes kokonaan EMSAn raportin ja Euroopan Komission ECARn tekstit. Tämä herätti kysymyksen, että miksi tieto luokitellaan Euroopassa luottamukselliseksi, mutta se on vapaasti kaikkien saatavilla Filippiineillä.

On ollut suuri etuoikeus päästä perehtymään merenkulunopetukseen Filippiineillä, heidän eri viranomaisiinsa, opetussuunnitelmiinsa, sertifiointijärjestelmäänsä sekä vierailemaan kouluilla. Filippiinien Merikapteeninkoulutusohjelma poikkeaa monella tapaa Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun opetussuunnitelmasta, mutta pitää sisällään kuitenkin kaikki STCW-koodin edellyttämät elementit.

Tämän tutkimuksen liitteessä numero kolme on avattu yksityiskohtaisesti kaikki EMSAn tarkastuksessa havaitut puutteet, jonka pohjalta EU komissio

kyseenalaisti Filippiiniläisten merimiesten pätevyys- ja kelpoisuustodistukset antamassaan tutkimusraportissa (ECAR) ja oli vähällä evätä heiltä oikeuden työskennellä EU-laivoilta. Raportista selvästi selviää, että ongelmia on ollut. Kuinka suuria ne todellisuudessa ovat olleet on varmaan kiinni lukijan asenteesta ja varsinkin paikallisen toimintaympäristön ja kulttuurin tuntemuksesta. Joka tapauksessa Filippiinien viranomaiset ovat joutuneet tekemään suuria uudistuksia koulutus- ja sertifiointi järjestelmissään. Suurimmat ongelmat Filippiinien koulutusjärjestelmässä ovat, kuten koko yhteiskunnassa, suunnittelun heikkous, laiminlyönnit toteutuksessa ja puutteellinen valvonta. Asioita ei helppota ollenkaan maassa vallitseva laaja korruptio, jota kyllä yritetään poistaa, mutta kuten kaikkialla muuallakin henkilökohtaisen edun tavoittelijat ovat aina askeleen edellä valvovia viranomaisia. EU:n päätös sallia Filippiiniläisten työskentely jatkossakin EU-laivoilla osoittaa kuitenkin, että Filippiinien viranomaisten tekemät toimenpiteet ovat olleet uskottavia ja oikean suuntaisia.

Filippiinien vastineesta selviää, kuinka asioihin oli reagoitu ja mihin toimenpiteisiin oli ryhdytty. Tässä tutkimuksessa ei ole avattu Filippiinien tekemää vastinetta, vain toimenpiteet, joihin Maassa on ryhdytty EMSAn tarkastuksen, siitä annetun raportin ja lopulta Euroopan komission antaman arviointiraportin - ECAR jälkeen.

Tutustuttuani Filippiineillä paikallisiin Bachelor of Science in Maritime Transportation (BSMT) -opetusta antaviin kouluihin, niiden opetussuunnitelmiin, opetukseen ja viranomaisten määräyksiin, minulle on syntynyt kuva Filippiinien merikapteeniopetuksesta hyvin haastavana asiana opiskelijalle. Suuri osa opiskelijoista tulee olosuhteista, joissa rajalliset taloudelliset resurssit, puutteelliset matemaattiset valmiudet ja riittämätön englanninkielentaito voivat osoittautua ylivoimaisiksi haasteiksi koulutuksen menestyksekkääseen loppuun saattamiseen. Näistä syistä vain noin 6 % merikapteenikoulutuksen aloittaneista valmistuu vahtiperämiehiksi ja heistä vajaa puolet yliperämiehiksi ja edelleen kapteeneiksi.

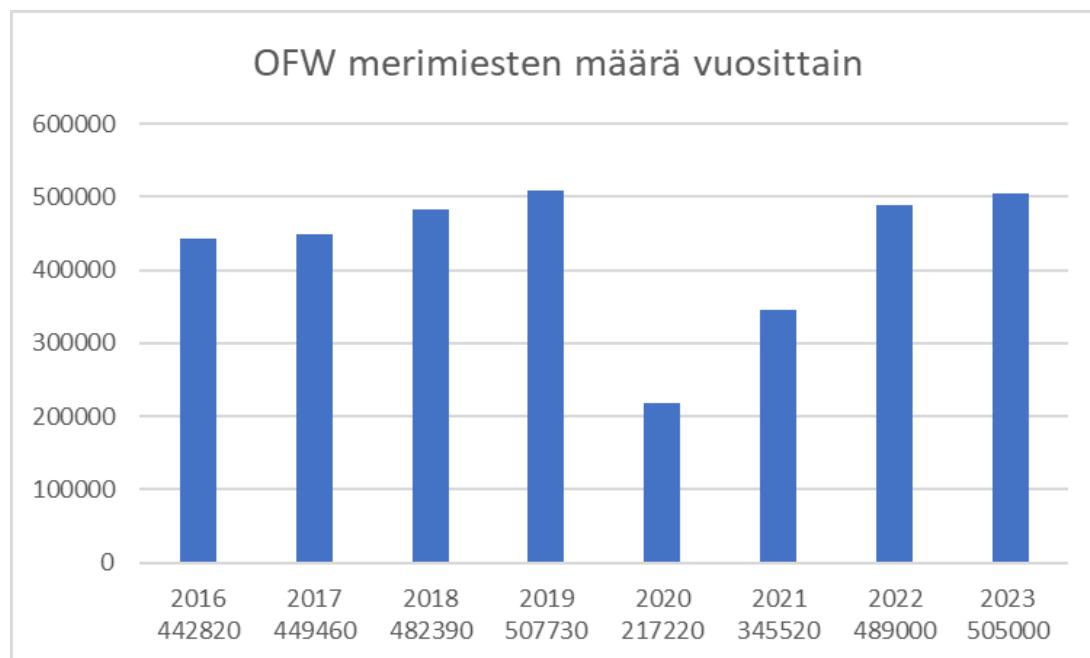
Merenkulun opetus on sekä kouluille että niiden ympärillä toimiville asuntoiloille, harjoittelukeskuksille ja varustamoille liiketoimintaa, jossa maksaja on aina opiskelija. Edellä mainituista syistä arvostukseni filippiiniläisiä merenkulkijoita kohtaan on noussut tämän opinnäytetyön tekemisen aikana. Ne harvat,

jotka valmistuvat ja pääsevät töihin maailman merille, ovat joutuneet käymään läpi todellisen ”Via Dolorosan”, jonka hyvin harva suomalainen opiskelija pysyisi läpäisemään.

9.3 Tulevaisuuden näkymiä

Pandemia sotki todella pahasti kansainvälisen merenkulun miehistömarkkinoita. Jo ennen pandemiaa Filippiinit olivat hävinneet liki 100 000 merenkulun työpaikkaa kilpailija maille. Filippiiniläisten ulkomailla työskentelevien merimiesten määrä romahti vuonna 2020 (The Maritime Review. 2021).

Taulukko 9 Ulkomailla työskentelevien filippiiniläisten määrät vuosittain (liite 8)



Filippiiniläisten merenkulkijoiden määrä vähenemiseen 2019–2020 on vaikuttanut eniten Intiasta, Indonesian, Itä-Euroopan ja jopa Myanmarin tulevien merenkulkijoiden määrä huima kasvu, sekä tietysti Covid-pandemia. Filippiiniläisen ammattitaitoisen merimiehen arvioidaan maksavan varustamolle 1 000 dollaria kuukaudessa, kun indonesialaisen tai intialaisen saa 600–800 dollarilla ja Myanmarilaisen saa vieläkin halvemmalla. Lisäksi Filippiineillä käynnissä oleva SSS, eli Sosiaaliturva uudistus on uhannut nostaa Filippiiniläisen merimiehen kustannuksia. (Garcia 2021.)

Euroopan komissio päätti 31. maaliskuuta 2023, että se tunnustaa edelleen Filippiinien koulutus- ja sertifiointijärjestelmän ja Filippiiniläiset merenkulkijat

voivat edelleen jatkaa työskentelyä eurooppalaisilla aluksilla (Buitendijk 2023). Kaksi päivää aiemmin, eli 29. maaliskuuta 2023 teki Kanada vastavuoroisen järjestelyn Filippiinien kanssa pätevyystodistusten tunnustamisesta ja kelpoisuustodistusten myöntämisestä STCW-yleissopimuksen säännön I/10 mukaisesti. Ne merenkulkijat, joilla on voimassa oleva Filippiinien myöntämä STCW-todistus, ovat tuosta päivämäärästä alkaen voineet hakea kelpuutuksensa tunnustamista myös Kanadassa (Government of Canada 2023). Tunnustuksen merkittävyyttä korostanee se tosiasia, että Kanada on toistaiseksi solminut vastaavan sopimuksen vain Australian, Ranskan, Norjan, Ukrainan, Georgian ja Yhdistynein kuningaskuntien kanssa (Silverio 2023). Sopimuksen solmimisen taustalla on merenkulkualan esittämät vaatimukset. Transport Canadan tietojen perusteella 43 prosenttia merenkulkualan työvoimasta Kanadassa jää eläkkeelle seuraavien 10 vuoden aikana, mukaan lukien 52 prosenttia konepäälliköistä ja 47 prosenttia kansipäälliköistä. Tämän vuoksi virasto arvioi, että seuraavan 10 vuoden aikana Kanadaan on palkattava noin 19 000 uutta työntekijää, mikä on 68 prosenttia koko merenkulun työvoimasta (Ina Silverio 2023). Myös Australia on 28.3.2023 lisännyt Filippiinit niiden maiden listalle, joiden sertifikaatit he tunnustavat (Australian Government 2023).

Covid-pandemian ja Euroopan kmission antamista haasteista huolimatta filippiiniläiset merenkulkijat ovat pärjänneet hyvin kansainvälisillä työmarkkinoilla, ja heillä tulee aina olemaan tärkeä rooli maailmanlaajuisessa meriteollisuudessa tulevaisuudessakin. He ovat tunnettuja nöyrästä asenteestaan, omistautumisestaan työlleen ja osaamisestaan. Filippiinien viranomaiset ovat pakon edessä joutuneet kohtaamaan ne haasteet, jotka niiden olisi joka tapauksessa pitänyt ratkaista pitääkseen maan merenkulkutoimialan kilpailukykyisenä kovenevassa kilpailussa merenkulun työpaikoista globaaleilla markkinoilla tulevaisuudessa. Mielestäni Filippiinit saivat jopa pienen varaslähdön muihin halpatyövoimamaihin verrattuna EMSAn auditoinnin ja sitä seuranneen ECARn ansiosta. Presidentti Ferdinand R. Marcos Jr. on ilmaissut hallintonsa ihailun ja tukensa merenkulkutoimialalle seuraavasti: *"Olemme ylpeitä meririnnössämme ja tittelistämme maailman merenkulun pääkaupunkina ja olemme aina kiitollisia merenkulkijoillemme siitä, mitä he ovat maamme eteen tehneet"* (Paunan 2023).

9.4 Tutkimuksen eettisyys, luotettavuus ja jatkotutkimuskohteet

Tutkimuksen eettisyys

Tutkimus on toteutettu noudattaen Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulun ja valtakunnallisia korkeakoulujen eettisiä tutkimusohjeita. Ne toimitettiin kaikille kolmelle yliopistolle tutkimuslupahakemuksen liitteenä. Opinnäytetyöprosessin kaikissa vaiheissa olen pyrkinyt olemaan avoin ja rehellinen, sekä perehtymään lähdemateriaaliin huolellisesti ja varmistamamaan viitattujen lähteiden todenmukaisuuden.

Tietosuojan säilymisestä ja aineiston vastuullisesta säilyttämisestä olen huolehtinut siten, että materiaali ei missään vaiheessa ole ollut kenenkään muun saatavilla ja sitä on säilytetty koko tutkimuksen ajan lukollisessa salkussa. Lisäksi kenenkään vastaajan nimitietoja ei paljasteta tässä työssä.

Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksessa on lähdemateriaaleina käytetty vain eri viranomaisten, valtioiden, koulujen tai tutkimuslaitosten antamia tai julkaisemia sääntökokoelmia, muistioita, julkaisuja, kierokirjeitä tai näihin pohjautuvaa toimitettua materiaalia. Tutkimuksen aikana ei ole ilmennyt mitään syytä, miksi jotain tai joitain näistä lähteistä tulisi pitää epäluotettavana.

Filippiinien kaltaisessa maassa, jossa vastaaja mieluummin muuttaa totuutta kysyjää miellyttävään ja itseään suojelevaan muotoon, kuin kertoo totuuden, haastatteluihin liittyy tietysti epävarmuusaspekti. Kysymyslomakkeet toimitettiin kouluille ja haastateltaville ennen itse haastattelun tekoa ja niihin ei laitettu sellaisia kysymyksiä, jotka olisivat voineet aiheuttaa haastateltavan joutumisen epämukavuusalueelle. Kävimme yhden dekaani kanssa läpi kysymyslistan ennen sen julkaisemista ja muun muassa kysymykset, jotka koskivat koulutusjärjestelmän epäkohtia ja sen kehittämistä, olivat hyvin lähellä tätä rajaa, mutta itse haastattelu tilanteessa hyvin moni oli mielissään siitä, että näistä ollaan kiinnostuneita ja kertoivat hyvin avoimesti asioista. Rehellisten vastausten saamisen edellytys oli tietenkin ehdoton henkilötietotietosuojaja ja se, että haastateltavat kokivat voivansa luottaa haastattelijaan. Kysymyksiä, jotka olisivat viitanneet suoraan EMSAn raporttiin tai Euroopna komission pannaan jouduttiin rajaamaan tutkimuksen ulkopuolelle.

Jatkotutkimuskohteita

Hyviä jatkotutkimuskohteita olisivat muun muassa:

- 1) Seurantatutkimus Filippiinien viranomaisten toimille, kuinka ne ovat toteutuneet, kuinka niihin on sitouduttu ja mitä käytännön muutoksia koulutus- ja sertifiointijärjestelmässä on tapahtunut EMSA auditoinnin seurauksena.
- 2) Missä maissa Suomalaiset pätevyyskirjat tunnustetaan ja kuinka Suomalaisella pätevyyskirjalla voi hakea kelpoisuustodistusta eri maissa?
- 3) Kuinka paljon minkäkin maan kansalaisia seilaan eri lippuvaltioiden aluksilla,
- 4) Minkä maiden koulutus- ja sertifiointijärjestelmiä eri maat ja yhteenliittymät tunnustavat.
- 5) Olisiko Suomalaisilla varustamoilla tarvetta perustaa oman apuraha järjestelmän Filippiineille tai johonkin muuhun maahan turvamaan riittävää hyvän henkilökunnan saantia.

TERMEJÄ

AC Assessment Center - Arviointikeskus

AIS-SART Automatic Identification System - Search and Rescue Transporter - Automaattinen tunnistusjärjestelmä - Etsintä ja pelastus toisiotutkavastain

AMP Annual Monitoring Program - Vuotuinen seurantaohjelma

ARPA Automatic Radar Plotting Aids - Automaattinen tutkaseurantajärjestelmä

BIT BIT International College

BMA Baliwag Maritime Academy BOE Board of Examiners

BSMarE Bachelor of Science in Marine Engineering - Merenkulun konetekniikan kandidaatin tutkinto

BSMT Bachelor of Science in Marine Transportation - Meriliikenteen kandidaatin tutkinto

CEB CHED Commission en banc – Korkeakoulukomission korkeimman oikeuden tuomareiden kuuleminen

CeC Cristal E-College

CHED Commission on Higher Education - Korkeakoulukomissio

CHED-OPSD Commission on Higher Education - Office of Programs and Standards Development – Korkeakoulukomission Ohjelma- ja standardikehitystoimisto

CMO CHED Memorandum Order CoC Certificate of Competency – Korkeakoulukomission antama pätevyystodistuksia koskeva muistiomääräys

COC Certificate of Competency - Merenkulun pätevyyskirja

COE Certificate of Endorsement - Merenkulun kelpoisuustodistus

COLREGs Collision Regulations – Yleissopimus merellä tapahtuvien törmäysten estämisestä koskevista kansainvälisistä säännöistä

COP Certificate of Proficiency - Merenkulun pätevyystodistus

CTO Company Training Officer – Yhtiön harjoittelusta vastaava henkilö

DFA Department of Foreign Affairs – Filippiinien ulkoministeriö

DJWD Daily Journal of Watchkeeping Duties - Päivittäinen päiväkirja vahdinpidosta

DMW Department of Migrant Workers – Siirtotyöläisministeriö, jonka tehtävänä on valvoa ulkomailla työskentelevien - Overseas Filipino Workers (OFW) - filippiiniläisten työntekijöiden ja heidän perheidensä oikeuksia ja hyvinvointia

- DOLE** Department of Labor and Employment – Filippiinien työvoima- ja työllisyysministeriö
- DOTr** the Department of Transportation – Filippiinien liikenneministeriö
- DTS** Detailed Teaching Syllabus - Yksityiskohtainen opetusohjelma
- e-TRB** Electronic Training Record Book - sähköinen harjoituskirja
- ECAR** European Commission Assessment Report - Euroopan komission arviointiraportti
- ECDIS** Electronic Chart Display and Information System - Sähköinen kartta-, näyttö- ja tietojärjestelmä
- EMSA** European Maritime Safety Agency, Euroopan meriturvallisuusvirasto, jonka tehtävänä on vähentää merionnettomuuksien, alusten aiheuttaman meren saastumisen ja ihmishenkien menetysten riskejä.
- EPIRB** Emergency Position Indicating Radio Beacon – Hätä paikannus radiomajakka
- EU** European Union – Euroopan Unioni
- GMDSS** Global Maritime Distress and Safety System - Maailmanlaajuinen merihätä- ja turvallisuusjärjestelmä
- GPA** University of the Philippines Grading Point System
- IMDG** Code International Maritime Dangerous Goods Code – Kansainväliset vaarallisten aineiden merikuljetusmääräykset
- IMO** International Maritime Organization - Kansainvälinen merenkulkujärjestö
- IMSBC** Code International Maritime Solid Bulk Cargoes Code - Kansainväliset määräykset merenkulun kiinteiden irtolastien kuljetukseen
- IMPACTS** Integrated Maritime Practical Assessment Center & Technical Solutions - Integroitu merenkulun käytäntöjen ja teknisten ratkaisujen arviointikeskus
- ITCP** Integrated Technical Cooperation Program - Integroitu teknisen yhteistyön ohjelma
- JBLFMU** John B. Lacson Foundation Maritime University 6
- JCMMC** Joint CHED-MARINA Memorandum Circular – Filippiinien ylimpien merenkulkualan ja koulutusta valvovien viranomaisten yhteinen noin 550 sivuinen vahvistettu opetussuunnitelma liitteineen.
- KUP** Knowledge, understanding and proficiency - Tieto, ymmärrys ja ammattitaito
- kW** kilowatts
- MARCOM** Maritime Communications - Meriviestintä

- MARINA** Maritime Industry Authority – Merenkulun ylin valvova viranomainen
- MEL** Monitoring, Evaluation and Learning - Seuranta, arviointi ja oppiminen
- MEP** Maritime Education Program – Merenkulunkoulutusohjelma
- MET** Maritime Education and Training - Merenkulkualan koulutus- ja valmennus
- MHEI** Maritime Higher Education Institution - Merenkulkualan korkeakoulu
- MIDP** Maritime Industry Development Plan - Meriteollisuuden kehittämissuunnitelma
- MISMO** System MARINA Integrated Seafarers Management Online System – MARINA:n integroitu merenkulkijoiden online järjestelmä
- MTI** Maritime Training Institution - Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus
- NMAE** National Maritime Admission Examination - Kansallinen merenkulun pääsykoe
- Nm** Nautical miles - Merimaili
- NSA** Norwegian Shipowners Association – Norjalaisten laivanvarustajien yhdistys
- NTC-M** Norwegian training Centre Manila – Norjalaisten Laivanvarustajien yhdistyksen omistama koulutuskeskus Manilassa
- OBMI** Outcomes-Based Monitoring Instrument - Mittaustuloksiin perustuva opetustulosten seurantaväline
- OBT** Onboard Training – Laivaharjoittelu
- OEW** Officer in charge of an engineering watch - Konevahdista vastaava päällikkö
- OFW** Overseas philippines workers – Ulkomailla työskentelevät Filippiiniläiset työntekijät
- OLFU** Our Lady of Fatima University
- OOW** tai **OIC-NW** Officer in charge of a navigational watch - Navigoitivahdista vastaava perämies
- OSSP** Organizational Structure and Staffing Plan - Organisaatorakenne ja henkilöstösuunnitelma
- OTG** Onboard Training Guidance - Laivaharjoitteluopastus
- OTO** Onboard Training Office – Koulun Laivanharjoittelutoimisto
- OTS** Onboard Training Supervisor – Koulun Laivanharjoittelu vastaava
- PCG** Philippine Coast Guard – Filippiinien rannikkovartiosto
- PMI** PMI Colleges, Bohol
- PMMA** Philippines Merchant Marine Academy

PMMS Philippine Merchant Marine School

PNTC PNTC Colleges, Inc.

PROTECT Protect Marine Deck and Engine Officers of the Philippines – Auktorisoitu johtamistasokursseja merenkulun kansipäälliköille ja -insinöörille antava harjoituskeskusyhtiö, jolla on toimipisteitä usealla paikkakunnalla Filippiineillä

PSG Policies, Standards and Guidelines - Käytännöt, standardit ja ohjeet

QMS Quality Management System - Laadunhallintajärjestelmä

QPR Quality Procedure - Laatumenettely

QSS Quality Standards System - Laatustandardijärjestelmä

SART Search and Rescue Transponder – Etsintä ja pelastus toisiotutkavastain

SCS Seafarer Certification System - Merenkulkijoiden sertifiointi järjestelmään

SIRB Seafarer's Identification and Record Book - Merenkulkijan henkilö- ja logikirja

SMS Safety Management System - Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

SOLAS The International Convention for the Safety of Life at Sea - Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus

SRN Seafarer's Registration Number - merenkulkijan rekisterinumero SCS-järjestelmässä

STCW The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers 1978 - Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus eli STCW-yleissopimus

TOR Transfer of Records number – Numero, jolla opintosuoritusotteen tietoja voidaan siirtää organisaatioiden välillä Filippiineillä

UCLM Univercity of Cebu – Lapu Lapu and Mandue Campus – Cabun yliopiston Lapu Lapun ja Mandauen Campus

UC-METC University of Cebu Maritime campus – Cebun yliopiston merenkulun Campus

LÄHDELUETTELO

Abad, M. 2022. Minimum wages in the Philippines. Rappler. WWW-dokumentti. Päivitetty 30.9.2023. Saatavissa: <https://www.rappler.com/newsbreak/iq/tracker-minimum-wages-philippines/> [viitattu 15.10.2023].

Abuga, R. Brillantes, J. Dialino, C. Lucañas, R. Molina, H & Tandoc, A. 2019. Effectiveness in Using English. Ascendens Asia. WWW-dokumentti. Julkaistu 1.4.2019. Saatavissa: <https://ojs.aaresearchindex.com/index.php/aasqbcjpmra/article/view/1222> [viitattu 12.09.2023].

Andrade, J. 2022. 50,000 Filipino seafarers risk job loss on EU vessels. Inquirer. WWW-dokumentti. Päivitetty 28.10. 2022. Saatavissa: <https://newsinfo.inquirer.net/1685945/50k-ph-seafarers-risk-job-loss-on-eu-vessels> [viitattu 23.2.2023].

Australian Government. 2023. Country eligibility for certificates of recognition. WWW-dokumentti. Päivitetty 28.3.2023. Saatavissa: <https://www.amsa.gov.au/qualifications-training/equivalent-qualifications-and-skill-recognition/country-eligibility> [viitattu 23.1.2024].

Buitendijk, M. 2023. EU decides to recognize certification of Filipino seafarers. SWZ Maritime. WWW-dokumentti. Päivitetty 3.4.2023. Saatavissa: <https://swzmartime.nl/news/2023/04/03/eu-decides-to-recognise-certification-of-filipino-seafarers/> [viitattu 9.11.2023].

Cahiles-Magkilat, B. 2022. EU says PH seafarers' education fails to meet standards. Manila Bulletin. WWW-dokumentti. Päivitetty 16.2.2022. Saatavissa: <https://mb.com.ph/2022/02/18/eu-says-ph-seafarers-education-fails-to-meet-standards/> [viitattu 2.3.2023].

Calleja, J. 2022. Filipino seafarers escape European Union ban. UCA News. WWW-dokumentti. Päivitetty 4.11.2022. Saatavissa: <https://www.ucanews.com/news/filipino-seafarers-escape-european-union-ban/99311> [viitattu 23.2.2023].

Cervantes, F. 2022. DMW exec suggests tripartite system for maritime education. Philippine News Agency. WWW-dokumentti. Päivitetty 27.10.2022. Saatavissa: <https://www.pna.gov.ph/articles/1187219> [viitattu 2.3.2023].

De Vera, J. 2023. Filipino seafarers will continue to board EU-flagged ships, reforms to continue at full speed. CHED. PDF-tiedosto. Päivitetty 3.4.2023. Saatavissa: <https://ched.gov.ph/filipino-seafarers-will-continue-to-board-eu-flagged-ships-reforms-to-continue-at-full-speed-ched/> [viitattu 09.11.2023].

Del Rosario, C. Dalaklis, D. Kitada, M & Bolmsten, J. 2020. Improving governance of mari-time higher education institutions to ensure success of filipino cadets. World Maritime University. 2020. PDF-tiedosto. Ladattavissa: https://commons.wmu.se/lib_articles/484 [viitattu 27.2.2023].

Commission of Higher Education region (CHED). 2023. About us. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://ro10.ched.gov.ph/about-us> [viitattu 25.10.2023].

Department of Labor and Employment (DOLE). 2012. On the closure of Non-Compliant Maritime Education Programs of the Philippine Maritime Institute. Joint Press Statement. Päivitetty 7.3.2012. Saatavissa: <https://www.dole.gov.ph/news/on-the-closure-of-non-compliant-maritime-education-programs-of-the-philippine-maritime-institute/> [viitattu 1.3.2023].

European Commission (EC). 2023. Commission continues to recognize Filipino seafarer's certificates. WWW-dokumentti. Päivitetty 31.3.2023. Saatavissa: https://transport.ec.europa.eu/news/maritime-transport-commission-continues-recognise-filipino-seafarers-certificates-2023-03-31_en [viitattu 25.4.2023].

Garcia, K. 2021. Some Observations on Philippine Maritime Education. The Maritime Review. WWW-dokumentti. Päivitetty 26.11.2021. Saatavissa: <https://maritimereview.ph/some-observations-on-philippine-maritime-education/> [viitattu 22.9.2023].

Gibi. 2023a. How to Join the NSA Cadet Scholarship Program. Seaman memories. WWW-dokumentti. Päivitetty 24.11.2023. Saatavissa: <https://www.seamanmemories.com/how-to-join-the-nsa-cadet-scholarship-program/> [viitattu 24.10.2023].

Gibi.2023b. The Cost of Becoming a Seaman. Seaman memories. WWW-dokumentti. Päivitetty 24.11.2023. Saatavissa: <https://www.seamanmemories.com/cost-becoming-a-seaman-philippines/> [viitattu 19.10.2023].

Government of Canada. 2023. Filipino seafarers can now seek Canadian recognition of their STCW certificates. Ship Safety Bulletin. WWW-dokumentti. Päivitetty

5.4.2023. Saatavissa: <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/ship-safety-bulletins/filipino-seafarers-can-now-seek-canadian-recognition-their-stcw-certificates-ssb-no-04-2023> [viitattu 23.1.2024].

Paunan J. 2023. The Future of the Filipino Seafarer. Philippine Information Agency. WWW-dokumentti. Päivitetty 26.6.2023. Saatavissa: <https://pia.gov.ph/features/2023/06/26/the-future-of-the-filipino-seafarer> [viitattu 09.01.2024].

IMO. 2017. STCW Convention and STCW Code 2017 edition including 2019 supplement. London: IMO Publication,

Joint CHED-MARINA Memorandum Circular 01 – Series 2019. MARINA. PDF-dokumentti. Päivitetty 3.7.2020. Saatavissa: <https://stcw.marina.gov.ph/joint-ched-marina-memorandum-circular-no-01-series-2019/> [viitattu 09.10.2023].

Joint CHED-MARINA Memorandum Circular 01 – Series 2021. MARINA. PDF-dokumentti. Päivitetty 29.10.2021. Saatavissa: <https://ched.gov.ph/wp-content/uploads/JCMA-01-s.2021.pdf> [viitattu 12.10.2023].

Joint CHED-MARINA Memorandum Circular 01 – Series 2022. MARINA. PDF-dokumentti. Päivitetty 3.3.2022 Saatavissa: <https://www.officialgazette.gov.ph/downloads/2022/03mar/20220321-JCMMC-01-PRRD.pdf> [viitattu 17.11.2023].

Joint CHED-MARINA Memorandum Circular 01 – Series 2023. MARINA. PDF-dokumentti. Päivitetty 25.9.2023. Saatavissa: <https://stcw.marina.gov.ph/joint-ched-marina-memorandum-circular/> [viitattu 9.12.2023].

King, R. 2022. Europe Could Ban Filipino Crews From Cargo Ships, Rocking an Already Messed-Up Industry. Jalopik. WWW-dokumentti. Päivitetty 28.12.2022. Saatavissa: <https://jalopnik.com/europe-could-ban-filipino-crews-from-cargo-ships-rocking-1849935322> [viitattu 23.2.2023].

Lagniton, L. 2022a. Compliance with European safety audit. Maritime Fairtrade. WWW-dokumentti. Päivitetty 24.3.2022. Saatavissa: <https://maritimefairtrade.org/philippine-reforms-maritime-schools-curriculum-comply-stcw/> [viitattu 2.3.2023]

Lagniton, L. 2022b. Philippine In Damage Control Over Possible European Ban On 50,000 Seafarers. Maritime Fairtrade. WWW-dokumentti. Päivitetty 21.11.2022. Saatavissa: <https://maritimefairtrade.org/philippine-in-damage-control-over-possible-european-ban-on-50000-seafarers/> [viitattu 23.2.2023].

Laurinne J. 2023. Overseas Filipino Workers: The Modern-Day Heroes of the Philippines. Harvard International Review. WWW-dokumentti. Päivitetty 11.8.2023. Saatavissa: <https://hir.harvard.edu/overseas-filipino-workers-the-modern-day-heroes-of-the-philippines/> [viitattu 23.2.2023].

MARINA. 2018a. Qualification Requirements for Theoretical Examination under STCW Circular Nos.2018-08 and 2018-09. PDF-dokumentti. Päivitetty 2018. Saatavissa: <https://stcw.marina.gov.ph/wp-content/uploads/2016/02/Qualification-Requirements-for-Theoretical-Examination.pdf> [viitattu 23.9.2023].

MARINA. 2018b. Mandatory documentary requirements for assessment of competence and certification under the STCW convention, 1978, as amended as of 9 July 2018. PDF-dokumentti. Päivitetty 9.7.2018. Saatavissa: <https://stcw.marina.gov.ph/wp-content/uploads/2016/02/Mandatory-Documentary-Requirements.pdf> [viitattu 19.10.2023].

MARINA. 2020. Advisory no. 2020-87 Revised competency mapping for the practical assessment of marine deck and engineer officers. WWW-dokumentti. Päivitetty 3.12.2020. Saatavissa: <https://stcw.marina.gov.ph/marina-advisory-no-2020-87/> [viitattu 02.03.2023].

MARINA. 2022. Philippines Response to The European Commission's Identified Deficiencies of the Maritime Education and training, and Certification system of the republic of the Philippines regarding the STCW convention. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2022/06/2022-PHILIPPINE-RESPONSE.pdf> [viitattu 9.7.2023].

MARINA. 2023. Annual Statistical Report 2022. PDF-dokumentti. Päivitetty 2023 Saatavissa: <https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2022/06/2022-MARINA-Annual-Statistical-Report-1FINAL.pdf> [viitattu 9.1.2024].

MARINA. 2024b. Directory of maritime training institutions. PDF-dokumentti. Päivitetty 31.1.2024. Saatavissa:

<file:///C:/Users/Oiik001/Desktop/opinn%C3%A4ytt%C3%B6%20liiteit%C3%A4/Liite%20List-of-MTIs-as-of-2024-01-31.pdf> [viitattu 13.2.2024].

MARINA. 2024b. Directory of assessment centers. PDF-dokumentti. Päivitetty 31.1.2024. Saatavissa:

<file:///C:/Users/Oiik001/Desktop/opinn%C3%A4ytt%C3%B6%20liiteit%C3%A4/Liite%20List-of-MTIs-as-of-2024-01-31.pdf> [viitattu 13.2.2024].

The Maritime Executive. 2022. EU Considers Filipino Seafarer Ban Over Training Deficiencies. WWW-dokumentti. Päivitetty 29.12.2022. Saatavissa: <https://maritime-executive.com/article/report-eu-considers-filipino-seafarer-ban-over-training-deficiencies> [viitattu 23.2.2023].

Mirasol, P. 2022. Demand for Filipino seafarers still high, but quality of training is dipping. Business World. WWW-dokumentti. Päivitetty 27.5.2022. Saatavissa: <https://www.bworldonline.com/sparkup/2022/05/27/451254/demand-for-filipino-seafarers-still-high-but-quality-of-training-is-dipping/> [viitattu 21.8.2023].

PACUCOA. 2023. Accredited Programs/Institution. Excel-tiedosto. Päivitetty 27.5.2023. Saatavissa: <https://www.pacucoa.com/accredited-institutions-programs> [viitattu 14.11.2023].

Parrocha, A. 2023. PH to ensure ready pool of skilled seafarers. Philippines Government News release. WWW-dokumentti. Päivitetty 9.2.2023. Saatavissa: <https://www.pna.gov.ph/articles/1194839> [viitattu 12.5.2023].

Parrocha, A. 2023. Marcos to Japan: PH to ensure ready pool of skilled seafarers. The Philippine News Agency. WWW-dokumentti. Päivitetty 9.2.2023. Saatavissa: <https://www.pna.gov.ph/articles/1194839> [viitattu 20.3.2023].

Pazzibugan, D. 2022. Gov't rushes to avert EU ban on PH seafarers. Inquirer. WWW-dokumentti. Päivitetty 3.11.2022. Saatavissa: <https://newsinfo.inquirer.net/1688605/govt-rushes-to-avert-eu-ban-on-ph-seafarers> [viitattu 23.2.2023].

Santos, A. 2022. 400,000 seafarers at risk of sailing ban. Deutsche Welle (DW) Philippines. WWW-dokumentti. Päivitetty 26.12.2022. Saatavissa: <https://www.dw.com/en/philippines-400000-seafarers-at-risk-of-sailing-ban/a-64213556> [viitattu 2.3.2023].

Scholaro. 2024. Grading System for Universities of Cebu and Visayas. WWW-dokumentti. Päivitetty 2024. Saatavissa: <https://www.scholaro.com/db/Countries/Philippines/Grading-System/University-of-Cebu-19692> [viitattu 24.2.2024].

Seafarer's Notebook. 2019. Maritime Programs and Scholarships in the Philippines. WWW-dokumentti. Julkaistu 8.10.2019. Saatavissa: <https://theseafarersnotebook.wordpress.com/2019/10/08/maritime-programs-and-scholarships-in-the-philippines/> [viitattu 11.8.2023].

Senate. 2022. p.s.r. No 279. PDF-dokumentti. Päivitetty 7.11.2022. Saatavissa: <file:///C:/Users/Oiik001/Destop/opinn%C3%A4yty%C3%B6%20liitteit%C3%A4/3974536055!.pdf> [viitattu 19.11.2023].

Silverio, I. 2023. In A First, Canada Recognizes Filipino Seafarers' Certificate. Maritime Fairtrade. WWW-dokumentti. Päivitetty 30.5.2023. Saatavissa: <https://maritime-fairtrade.org/canada-recognizes-filipino-seafarers-certificate/> [viitattu 22.1.2024].

University of Philippines Diliman (UPD). 2022. Academic Information. WWW-dokumentti. Päivitetty 11.11.2022. Saatavissa: <https://upd.edu.ph/admissions/academic-information/> [viitattu 15.10.2023].

University of Cebu (UC). 2023a. About us. WWW-dokumentti. Päivitetty 2023. Saatavissa: <https://www.universityofcebu.net/p/about-uc.html> [viitattu 13.11.2023].

University of Cebu (UC). 2023b. STCW accredited courses. WWW-dokumentti. Päivitetty 2023. Saatavissa: <https://www.universityofcebu.net/p/maritime-training-center.html> [viitattu 15.6.2023].

University of Visayas (UV). 2023. About Us. WWW-dokumentti. Päivitetty 2023. Saatavissa: <https://www.universityofthevisayas.com/p/about-uv.html> [viitattu 14.11.2023]

Vera Files. 2023. Understanding the plight of Filipino seafarers. WWW-dokumentti. Päivitetty 9.8.2023, Saatavissa: <https://verafiles.org/articles/vera-files-fact-sheet-understanding-the-plight-of-filipino-seafarers> [viitattu 29.2.2024]

LIITTEET

- Liite 1. Luettelo yliopistoista
- Liite 2. BSMT-opetussuunnitelma 2022–2023
- Liite 3. EMSA:n raportissa havaitut puutteet ja epäkohdat

No	Region	Maritime Higher Education Institute	Program	
			BSMT	BSMarE
1	I	Lyceum-Northwestern University, Dagupan City	X	X
2		Northern Philippines College for Maritime Science and Technology,	X	X
3		Northwestern university, Laoag City	X	X
4		Pangasinan Merchant Marine Academy. Dagupan City	X	X
5		PanPacific University, Panasinan	X	-
6		PIMSAT Colleges, Panasinan	X	X
7		Philippine College of Science and Technology, Pangasinan	X	X
8		Polytechnic College of La Union, La Union	X	-
9	II	Isabela College of Arts and Technology, Isabela	X	X
10		University of Cagayan Valley, Cagayan	X	X
11	III	Baliwag Maritime Academy, Bulacan	X	X
12		Central Luzon College of Science and Technology Rizal, Oloncabo City	X	X
13		Central Luzon College of Science and Technology Rizal, Panpanga	X	-
14		Dr. Yanga's Colleges, Inc. Bulacan	X	X
15		Exact Colleges of Asia, Inc. Arayat Pamtanga	X	X
16		Jose C. Feliciano College, Panpanga	X	-
17		Maritime Academy of Asia and Pacific, Bataan	X	X
18		Midway College Inc. Cabanatuan City	X	X
19	Philippine Merchant Marine Academy***, Zambales	X	X	
20	IV	Inter-Global College Foundation, Quezon	X	-
21		Lyceum of the Philippines University-Batangas Campus	X	X
22		NYK-TDG Maritime Academy, Laguna	X	X
23		Malayan College, Laguna	X	X
24		Manuel S. Enverga University , Lucena City	X	X
25		MOL Magsaysay Maritime Academy, Cavite	X	X
26		PNTC Colleges, Dasmariñas City	X	X
27		Southern Luzon College of Business, Maritime, Science and Technology, Cavite	X	-
28	University of Perpetual Help System Jonelta, Laguna	X	X	
29	MIMA	Educational Systems Technological Institute, Marinduque	X	-
30	ROPA	Southwestern College of Maritime Business and Technology, Calapan City	X	X
31	V	Bicol Merchant Marine College, Sorsogon City	X	X
32		Our Lady of Lourdes College, Camarines Norte	X	X
33		Mariner's Polytechnic Colleges, Camarines Sur	X	X
34		Mariner's Polytechnic Colleges, Alba	X	X
35		University of Saint Anthony, Camarines Sur	X	X
36	VI	Aklan Polytechnic College, Aklan	X	-
37		Collegio Dela Purisima Concepcion, St.Roxas City, Capiz	-	X
38		Iloilo Merchant Marine School, Iloilo City	X	X
39		John B. Lacson Colleges, Bacolod City	X	X
40		John B. Lacson Foundation Maritime University-Areavalo, Iloilo City	X	-
41		John B. Lacson Foundation Maritime University-Molo, Iloilo City	-	X
42		St. Anthony's, Antique	X	X
43		St. Therese-MTC College-Magdalo, Iloilo City	X	X
44		St. Therese-MTC College-Tigbauan, Iloilo City	X	X
45		University of Antique***, Antique	X	X
46		University of Iloilo, Iloilo City	-	X
47		VMA Global College and Training Centers, Bacolod City	X	X
48	Western Institute of Technology, Iloilo City	-	X	
49	VII	Cebu Technological University ***, Carmen	-	X
50		Concord Technical Institute, Cebu City	X	X
51		Cristal e-College, Panglao	X	X
52		Negros Maritime College, Sibulan	X	X
53		PMI Colleges, Taglibaran City	X	X
54		Siquijor State College***, Siquijor	X	X
55		University of Cebu in Lapu-Lapu and Mandaue, Mandaue City	X	X
56		University of Cebu-METC Mambalin, Cebu City	X	X
57		University of the Visayas, Cebu City	X	X
58	VIII	Palompon Institute of Technology***, Dapitan City	X	X

59	IX	Jose Rizal Memorial State University***, Dapitan City	X	X
60		Our Lady of Triumph Institute of Technology, Pagadian Ci	X	X
61		Zamboanga Peninsula Polytechnic State University***, Zamboanga City	-	X
62		Zamboanga State College of Marine Sciences and Technology***, Zamboanga City	X	X
63	X	Capitol University, Cagayan de Oro City	X	-
64		Lyceum of Iligan, Iligan City	X	-
65		Misamis University, Ozamis City	X	X
66	XI	Agro-Industrial Foundation College of the Philippines Matina, Davao City	X	X
67		DMMA College of Southern Philippines, Davao City	X	X
68		Holy Cross of Davao College, Davao City	X	-
69		MATS College of Technology, Davao City	X	X
70	XII	Regency Polytechnic College, Koronadal City	X	X
71	NCR	Asian Institute of Maritime Studies, Pasay City	X	-
72		Dr. Carlos S. Lanting College, Quezon City	X	X
73		FEA TI University, Manila	X	X
74		NAMEI Polytechnic Institute, Manila	X	X
75		Our Lady of Fatima University, Valenzuela City	X	X
76		Philippine Merchant Marine School, Talon, Las Pinas	X	X
77		Philippine Merchant Marine School, Manila	X	-
78		PHILSIN College, Manila	X	-
79		PMI Colleges, Quezon City	X	X
80		University of Perpetual Help System Dalta, Pinas City	X	X
81		Westbay College, Muntinlupa City	X	X
82		CARAGA	Merchant Marine Academy of Caraga (MMACI), Butuan City	X
83	St. Joseph Institute of Technology, Butuan City		X	X

First year - 1st Semester					
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Lecture	Laboratory		
NAV	Terrestrial and Coastal Navigation 1	3	3	4	None
SEAM	Basic Seamanship	3	3	4	None
ICT	Maritime information Communication Technology with Cyber Security	1	3	2	None
NGEC	Math, Sciences, and Technology (for development)	3	0	3	None
NGEC	Purposive Communication	3	0	3	None
NSTP	National Service Training Program	3	0	2	None
PE	Basic Swimming	0	2	2	None
Sub-Total		16	11	21	
Total		27			
First year - 2nd Semester					
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Hours	Laboratory		
NAV	Terrestrial and Coastal Navigation 2	3	3	4	NAV 1
SEAM	Ship Construction	3	3	4	SEAM 1
COLREGS	Collision Regulations	3	0	4	None
MET-O	Meteorology and Oceanography	4	2	5	None
PE	Advanced Swimming	0	2	2	PE 1
NSTP	National Service Training Program	3	0	2	None
Sub-Total		16	10	21	
Total		26			
Second year - 1st Semester					
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Lecture	Laboratory		
NAV	Electronic Navigation and Compasses	2	3	3	NAV 2
NAV	Celestial Navigation	2	3	3	NAV 2
SEAM	Trim, Stability and Stress	2	2	3	SEAM 2
MARENV	Protection of the Marine Environment	3	0	3	None
NGEC	The Contemporary World	3	0	3	None
NGEC	Understanding the Self	3	0	2	None
PE	Dual Sport	0	2	2	None
Sub-Total		18	10	23	
Total		28			

Second year - 2nd Semester					
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Lecture	Laboratory		
NAV	Operation Use of Radar/ARPA	2	3	3	NAV 3, COLREGS
MARCON	Maritime Communications	3	3	4	None
MGMT	Leadership and Teamwork	3	0	3	None
SEAM	Cargo Handling and Stowage	3	3	4	SEAM 3
NSEG	Ethics	3	0	3	None
PE	Team Sports	0	2	2	None
Sub-Total		14	11	19	
Total		25			
Third year - 1st Semester					
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Lecture	Laboratory		
NAV	Operational Use of ECDIS	1	3	2	NAV 3, NAV 4
SEAM	Shiphandling and Manouvering	2	3	3	NAV 3
MARLAW	Maritime Law	4	0	4	None
NSEG	Mathematics in the Modern World	3	0	3	None
NSEG	Social Sciences & Philosophy	3	0	3	None
Sub-Total		13	6	15	
Total		19			
Third year - 2nd Semester					
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Lecture	Laboratory		
D-WATCH	Deck Watchkeeping with Bridge Resource Management	3	3	4	MGMT 1, NAV 5, NAV 6, SEAM 5, MET-O, MARCON, COLREGS
MGMT	Integrated Management System	2	0	2	None
MARPOW	Basic Marine Engineering	3	0	3	None
NSEG	The Life and Works of Dr. Jose Rizal	3	0	3	None
NSEG	Reading in Philippines History	3	0	3	None
Sub-Total		20	3	21	
Total		23			

Fourth year					
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Lecture	Laboratory		
BT	Basic Training	N/A	N/A	N/A	None
SDSD	Ship Security Awareness Training and Seafarers with Designated Security Duties	N/A	N/A	N/A	None
Sub-Total		N/A	N/A	N/A	
Total		N/A			
Course Code	Course Descriptive Title	Weekly Contact		Units	Pre Requisite/s
		Lecture	Laboratory		
OBT	Onboard Training			40	BT, SDSD
Sub-Total				40	
Total					

Havaitut puutteet

EMSA havaitsi tarkastuksessaan Filippiinien merenkulkualan koulutus- ja sertifiointijärjestelmässä yhdeksän puutetta ja 23 epäkohtaa, joista 21 kohdistui BSMT-koulutusohjelmaan ja teki kolme erityishavaintoa. Erityishavainnot on eritelty kohdassa 3. Epäkohta STCW lisäpätevyyskurssien puutteet. (MARINA 2022). Tässä liitteeseen on poimittu Filippiinien vastineesta kaikki havaitut puutteet ja referoitu ne. Referaatteihin on liitetty STCW:n kohta, johon EMSAn raportissa viitataan.

1 Osa-Alue Koulutuksen suunnittelu

EMSA löysi tarkastuksessaan koulutuksen suunnittelusta kolme puutetta, kuusi epäkohtaa ja teki kolme erityishuomiota.

1. Puute: Puutteellinen valvonta

EMSAn tarkastusraportissa todetaan, että MARINA ja CHED eivät valvo, että opetus noudatetaisi kaikissa kouluissa annettuja määräyksiä ja täyttäisi STCW-yleissopimuksen vaatimukset (MARINA 2022, 31).

1. Epäkohta: Päälliköiden ja perämiesten koulutusohjelmien riittämätön suunnittelu

EMSAn tarkastuksen aikaan MARINA ja CHED eivät olleet saaneet valmiiksi BSMT- ja BSMarE-ohjelmien opetussuunnitelmia. Asia oli edelleen valmistelu asteella. Valmiina oli vain luonnos ensimmäiselle lukuvuodelle. Eri koulujen BSMT:n ja BSMarE:n opinto-ohjelmat eivät noudata yhtä yhtenäistä mallia, eivätkä sisällä kaikkia STCW-koodin A-I/6.1.1 pykälässä pätevyytason saavuttamiseksi vaadittuja asioita. (MARINA 2022, 32.)

2. Epäkohta: Epäjohdonmukaiset vaatimukset Merikapteenien ja yliperämiesten pätevyyksille

EMSA havaitsi tarkastuksessa puutteita 500 bruttovetoisuuden tai sitä suurempien alusten päälliköiden tai yliperämiesten opetussuunnitelmasta. STCW koodin osassa A-II/2 luetellaan 21 pätevyyttä, jotka yliperämiesten ja kapteenien tulee hallita (IMO 2017, 115). Filippiinien omassa opetussuunnitelmassa pykälissä 4 ja 6 §:n on listattu näistä pätevyyksistä vain 12. (JCMC 01 S 2019, 7, 8) Koska opetussuunnitelmassa ei vaadita kaikkien STCW-säännösten taulukon A-II/2 edellyttämiä pätevyyksien opettamista, EMSA katsoo, ettei Filippiinien valvova viranomainen voi osoittaa, että merenkulun kouluissa saavutettaisiin STCW-koodin edellyttämällä tavalla riittävä osaamisen, ymmärryksen ja pätevyyden taso (MARINA 2022. 38).

2. Puute: Kurssien rakenne

MARINA ja CHED eivät valvo, että kaikilla kursseilla noudatettaisiin annettuja määräyksiä niin, että käytetyillä menetelmillä, välineillä tai kurssimateriaaleilla saavutettaisiin STCW-yleissopimuksen pätevyysvaatimusten edellyttämät tiedot ja taidot. Muun Muassa GMDSS pätevyyden koulutusvaatimuksia ei ollut määritelty ollenkaan tai ne olivat hukassa (MARINA 2022. 39).

3. Epäkohta: STCW lisäpätevyyskurssien puutteet

Jokaisen merenkulkijan tulee 5 vuoden välein uusia A-VI/1–1 pelastautumiskoulutus, A-VI/1–2 palokoulutus ja A-VI/1–3 ensiapukoulutus lisäpätevytydet (IMO 2017, 243, 244, 246). Tehdyssä tarkastuksessa kävi ilmi, että MARINAN laatimat ohjelmat STCW hätätilanteiden peruskoulutuksen edellä mainittujen osien kertauskursseille eivät sisältäneet kaikkia STCW koodin vaatimia elementtejä. Nämä puutteet on listattu raporttiin erityishuomioina. Pelastautumiskoulutusosioista puuttuivat muun muassa vaatimukset uimisesta meressä pelastusliivit päällä sekä vedestä nousu pelastuslautalle. Palokoulutusosioista puuttuivat palo- ja aluksenjättö harjoituksen suunnittelu sekä hengenpelastuslaitteiden käyttö ja huolto. (MARINA. 2022. 46.)

3. Puute: Valvonnan puute

MARINA ja CHED eivät valvo, että korkeakoulujen (MHEI) järjestämien koulutusten opetusohjelmat täyttäisivät rakenteeltaan ja sisällöltään STCW-yleissopimuksen vaatimukset. CHED ja MARINA eivät valvo, että koulut käyttäisivät sellaisia opetusvälineitä, -menetelmiä tai kurssimateriaaleja, jotka olisivat tarpeen STCW-yleissopimuksen edellyttämien pätevyysvaatimusten saavuttamiseksi Muun muassa Fast rescue Boats kurssilla ei vaadita veneen moottorin käynnistymistä (MARINA. 2022, 48).

4. Epäkohta: Puutteelliset opetustilat, -menetelmät ja -laitteet

STCW-koodin luvun A-II/2 pykälässä todetaan, että opiskelijan on osattava käyttää vakavuudenlaskentalaitteita (IMO 2017, 121). Vierailun MHEI:n toimittaman kurssin SEAM 122 opetusohjelma ei kuitenkaan sisällä jännityksenlaskentalaitteiden käyttöä trimmiä, vakautta ja jännitystä määritettäessä. Koska kurssin opetusohjelma ei sisällä stressinlaskentalaitteiden käyttöä, ei kurssi täytä STCW koodin vaatimusta ”Suunnittele ja toteuta lastin turvallinen lastaus, varastointi, kiinnitys ja valvonta matkan aikana, sekä lastin purkaminen määrä satamassa”. Näin ollen STCW-säännösten A-II/1 ja A-II/2 jaksoissa vaadittua osaamista ja pätevyyttä ei saavuteta. (MARINA 2022, 53.)

5. Epäkohta: Kurssien puutteellinen sisältö

Kaikki kurssit eivät pidä sisällään kaikkia STCW-säännöstoissa edellytettyjä asioita.

STCW-koodi pykälän A-IV/2 mukaan opiskelijan on osattava lähettää GMDSS hätäradiolaitteistolla viestejä, sekä hallita vahinkoviestien lähetyksen esto ja osata peruuttaa mahdollisesi vahingossa lähetty viesti (IMO 2017, 186). Tästä huolimatta PNTC Collegen GMDSS kurssin opetusohjelma ei sisällä näitä asioita. PMI Collegen ja Cebun yliopiston MARCON kurseilla ei suoriteta käytännön harjoittelua GMDSS radiolaitteilla. (MARINA 2022, 59.)

STCW-koodin pykälä A-II/2 reittisuunnitteluvaatimusten kohdalla vaatimuksena on osata ja hallita alusliikennepalveluiden (VTS) asianmukainen käyttö (IMO 2017, 115). PMI Collegen opetussuunnitelmassa ei ole mitään mainintaa Alusten raportoinnin periaatteista VTS-alueella tai sen läheisyydessä (MARINA 2022, 59).

STCW- koodin pykälän A-II/1 ”Aluksen merikelpoisuus” kohdan mukaan opiskelijan tulisi osata ja hallita aluksen vakauden laskeminen, aluksen trimmaus, jännitystaulukot, kaaviot ja osata käyttää stressinhallintalaitteita (IMO 2017, 111). Cebun Yliopiston opetussuunnitelmassa ei ole mainintaa stressiparametrien laskemisesta (MARINA 2022, 60).

STCW-koodin pykälän A-II/2 ”Vaarallisten aineiden kuljetus” kohdassa vaaditaan IMDG- ja IMSBC-koodien osaamista (IMO 2017, 122). Our Lady of Fatima yliopiston vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan kurssin opetusohjelmassa ei ole mainintaa kummastakaan (MARINA 2022, 61.).

STCW-koodin pykälä A-II/1 sisältää vaatimuksen lastauksen valvonnan, järjestämisen, kiinnittämisen ja suojelun hallinnasta lastauksen, merimatkan ja purkauksen aikana, sekä vaatimuksen turvallisen lastaussuunnitelman tekemisestä ja kriteerit pätevyden arvioimiseksi (IMO 2017, 110). John B. Lacson Foundation Maritime Yliopiston lastinkäsittelykurssien opetusohjelmat eivät pidä sisällän lastaussuunnitelman tekoa, vaarallisten aineiden käsittelyä, haitallisten aineiden merikuljetuksia, eikä lastin erottelua (segregointi). (MARINA 2022, 61.)

STCW-koodin osan pykälän A-II/1 mukaan opiskelijan tulee hallita reittisuunnittelu, paikanmäärittäminen ja ylläpitää turvallista merivahtia (IMO 2017, 102). John B. Lacson Foundation Maritime Yliopiston NAV-7 kurssin opetusohjelma ei pidä sisällän edellä lueteltuja asioista, eikä mahdollisuutta käytännössä kokeilla magneetti- tai gyrokompassseja tai tehdä paikan määrittäystä taivaankappaleiden avulla. (MARINA 2022, 62.)

Edellä mainitut kurssit eivät EMSAn raportin mukaan täytä STCW-koodin pykälän A-I/6.1.1 vaatimuksia (MARINA 2022, 62).

6. Epäkohta: Puuttuvat tai vanhentuneet referenssit

Useissa tarkastetuista opetusohjelmista käytettävät referenssit tai opetusmateriaalit oli määritelty hyvin ylimalkaisesti ja osa sisälsi vanhentunutta tietoa (MARINA 2022, 70).

STCW-koodin pykälän A-II/2 turvallista lastausta koskevassa kohdassa eritellään käytettävänä referensseinä IMDG-koodi, IMSBC-koodi ja Marbol 73/78 liitteet II ja V ja muut asiaankuuluvat lähteet (IMO. 2017, 115). PMI Collegen Päällikkötason lastinkäsittelykurssin opetussuunnitelmasta puuttuu IMSBC-koodi (MARINA 2022, 71).

STCW-koodin pykälä A-II/2 pitää sisällään vaatimuksen, että opiskelijan pitää osata ja hallita ihmishenkien- ja meriympäristön suojelua koskevien kansainvälisten lait ja määräykset, sekä pystyä valvomaan niiden noudattamista aluksella (IMO 2017, 133). Cristal E-Collegen kurssin SEAM 2 tai SEAM 6, eikä Cebun Yliopiston kurssin SEAM 122 opetusohjelmissä ole mainintaa ”Code on Intact Stability 2008”, eikä ”Convention on Load Lines 1966” sopimuksista. (MARINA 2022, 71.)

STCW-koodin pykälä A-II/1 pitää sisällään vaatimuksen lastauksen-, varastoinnin-, kiinnittämisen-, merimatkan- ja purun valvonnan hallitsemisesta (IMO 2017, 110). STCW-koodin pykälässä A-II/2 vaaditaan, että opiskelijan on hallittava turvallisen lastaussuunnitelman teko (IMO 2017, 121). Our Lady of Fatima University ei vaadi IMDG-koodin käyttöä lastinkäsittelyä käsittelevien kurssien opetuksen yhteydessä. (MARINA 2022, 72.)

2 Osa-Alue Koulutuksen valvonta

EMSA löysi tarkastuksessaan koulutuksen valvonnasta yhden (1) puuteen ja neljä (4) epäkoh-
taa.

4. Puute: Riittämätön valvonta

CHEDillä ja MARINAlla ei ole uskottavaa seuranta järjestelmään, jolla he voisivat valvoa ja varmistaa, että kaikkien merenkulun opetusta antavien koulujen (MET) ja erityisesti korkea-
koulujen (MHEI) toteuttamat koulutus- ja valmennusohjelmat suunnitellaan, toteutetaan, seu-
rataan, arvioidaan ja valvotaan STCW-yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. (MARINA 2022, 72.)

7. Epäkohta: Osa Korkeakouluista ei noudata annettuja määräyksiä

EMSA havaitsi, että tarkastuksen kohteena olevista korkeakouluista kaikki eivät suunnitelleet kurseja järjestelmällisesti, eivätkä noudattaneet luentoaikatauluja ja lukujärjestyksiä. Muun muassa Philippine Merchant Marine Academiassa ei teoriaopetuksen lisäksi tehty minkäänlaisia harjoitustehtäviä tai käytännön harjoituksia COLREG kurssin yhteydessä, kuten A-II/1 STCW-säännössä on määrätty. Saman yliopiston opetussuunnitelma ei myöskään pidä sisäl-
lään STCW A-II/1- määräyksen mukaista johtamis- ja tiimityöskentelykoulutusta. (MARINA 2022, 79.)

8. Epäkohta: Laboratorio- ja työpajatyöskentelyn puutteet

Käytännön harjoitteluja laboratorioissa ja työpajoissa ei toteuteta kaikissa kouluissa opetusoh-
jelma mukaisesti. STCW-yleissopimuksen säännöt I/6 ja I/8 edellyttävät, että koulutus on suo-
ritettava, valvottava ja arvioitava siten, että varmistetaan vaadittavien laitteiden asianmukai-
nen käytettävyys. (IMO 2017, 85.)

EMSA havaitsi, että useissa Yliopistoissa opetussuunnitelmaan oli kirjattu vaadittava määrä käytännön harjoittelu tunteja, mutta kaikkia niistä ei pidetty tai osa opiskelijoista läpäisi kurssin ilman huomautusta, vaikka ei ollut osallistunut kaikille vaadituista tunneista.

Esimerkiksi Cebun Yliopiston opintosuunnitelman mukaisista ECDIS kurssi sisältämistä 48 si-
mulaattoriharjoittelutunnista päiväkirjojen mukaan oppilaat olivat saaneet opetusta vain 35
tuntia (MARINA 2022, 86).

Cristal E-Collegen opetussuunnitelma vaatii opiskelijan osallistumaan 31 ARPA simulaattoritunnille. Kuitenkin kaksi sattuman varaisesti valittua luokkaa olivat läpäisseet kurssin, vaikka olivat saaneet 3 ja 7 tuntia vähemmän simulaattori opetusta (MARINA 2022, 86).

Our Lady of Fatima University on toteuttanut vain noin puolet opetussuunnitelman mukaisista navigoinnin harjoitustunneista ja PNTC College vain noin kolmanneksen laboratorio tunneista (MARINA 2022, 87).

John B. Lacson Foundation Maritime Yliopiston opetussuunnitelman mukaan opiskelijat oppivat kurssin aikana tekemään täyden reittisuunnitelman, jossa tulee ottaa huomioon kaikki reittisuunnitelmassa vaadittavat asiat. Todellisuudessa opiskelijoiden tarvitsi tehdä kurssin aikana vain yksi harjoitus, jossa keskityttiin lähinnä reittipisteiden lisäämiseen kartalle (MARINA 2022, 87)

9. Epäkohta: Läsnäoloja ei kirjata järjestelmällisesti ja luotettavasti

STCW-yleissopimuksen säännöt I/6 ja I/8 edellyttävät, että oppitunneille, luentoihin ja harjoituksiin osallistumisesta on pidettävä luotettavaa kirjanpitoa. Enintään 20 % poissaolo voidaan hyväksyä perustelusta syystä (IMO 2017, 28, 29). EMSAn tarkastuksessa havaittiin, että osa yliopistoista ei pidä riittävän tarkasti kirjaa opiskelijoiden osallistumisesta laboratorio-, simulaattori- tai käytännön työpajaopetukseen. Sekä Cebun yliopiston, että BIT International Collegien kirjanpito oli kyllä riittävän tarkka, mutta useat opiskelijat, jotka olivat ylittäneet poissaoloissa 20 % maksimirajan, läpäisivät kursseja ilman huomautuksia. Cristal E-College ei vaadi opettajia kirjaamaan opiskelijoiden läsnäoloja, eikä koululla ole systemaattista järjestelmää tai yhdenmukaista käytäntöä tähän tarkoitukseen. Baliwag Maritime Academyn läsnäolotietoihin oli kirjattu luentoja ja käytännön harjoituksia pidetyksi juhlapyhinä, jolloin koulu oli ollut suljettu, eikä niitä tosiasiallisesti ollut koskaan pidettykään. (MARINA 2022, 95–98.)

10. Epäkohta: Koulut ottavat liikaa opiskelijoita

Koulujen kykyä antaa opetusta ja osoittaa luokkatiloja ei ole määritelty, eikä sitä valvota MARINAn tai CHEDn toimesta (MARINA 2022, 103).

JCMMC nro 1 2019 Pykälä 32 edellyttää STCW säännösten mukaisesti, että jokaisen yliopiston tulee määrittää niin sanottu "carrying capacity" eli kantokyky, joka on enimmäismäärä opiskelijoita, jotka voidaan ottaa kullekin kurssille tai opetustilaan. EMSAn tarkastajat havaitsivat kuitenkin, että kahdessa yliopistossa määritettyä kantokykyä ei ollut noudatettu ja yksi yliopisto ei ollut määrittänyt kantokykyä ollenkaan. (MARINA 2022, 104.)

PNTC Collegen navigointiluokkien ja simulaattoreiden kantokyky oli 480 ja 264 opiskelijaa vuoden aikana. Tästä huolimatta koululla oli yhteensä 838 ensimmäisen ja toisen vuosikurssin opiskelijaa. Käytännössä koulu pystyi siis antamaan navigoinnin opetusta vain noin puolelle ja simulaattori opetusta vajaalle kolmannekselle opiskelijoista vuoden aikana (MARINA 2022, 104).

Baliwag Meriakatemia automaattiohjauslaboratorion ja dieselmoottorilaboratorioiden kantokyky oli määritelty 22 ja 8 opiskelijaan. Kursseja kuitenkin pidettiin 27 ja 20 oppilaalle. Lisäksi opetussuunnitelmassa vaaditun kolmen viikotunnin sijaan laboratorio-opetusta annettiin luku-kauden aikana vain yhden viikotunnin verran (MARINA 2022, 104).

The Our Lady of Fatiman yliopistolla ei löytynyt yhtään määriteltyä kantokyky laskelmaa tai arviota opetustilojen tai kurssien enimmäisoppilasmäärästä (MARINA 2022, 104).

ENSAn mukaan MARINA ja CHED ovat laiminlyöneet kantokyvyn määrittämisen ohjeistamisen ja valvonnan STCW yleissopimuksen kohdan A-I/6.1 määräysten vaatimalla tavalla (MARINA 2022, 104).

3 Osa-Alue Osaamisen arviointi

EMSA löysi tarkastuksessaan käytännönosaamisen arvioinnista yhden (1) puuteen ja kolme (3) epäkohtaa, joista 2 ei koska BSMT-koulutusohjelmaa.

5. Puute: Puutteelliset vaatimukset

Merenkulkijoiden käytännön pätevyyden arviointi ei ole riittävän kattava. Arviointijärjestelmässä käytettävät menetelmät, toimitustavat ja menettelyt pätevyyden osoittamiseksi ja pätevyyden arviointikriteerit eivät tarkastajien mielestä täytä niitä vaatimuksia, joita STCW-säännöstössä vaaditaan asianomaisilta pätevyyksiltä (MARINA 2022, 112).

11. Epäkohta: Työpajojen puute käytännön osaamisen arvioinnissa

Tämä kohta ei koske merikapteenikoulutusta vaan meri-insinööri puolta.

12. Epäkohta: Puutteet käytännön osaamisen arvioinnissa

Tämä kohta ei koske Merikapteenikoulutusta vaan meri-insinööri puolta.

13. Epäkohta: Puutteet käytännöt osaamisen arvioinnissa

STCW-koodin pykälän A-II/1 mukaan jokaisen merikapteenikoulutuksen läpäisseen pitää pystyä suunnittelemaan, toteuttamaan sekä turvallisesti ohjaamaan ja navigoimaan alus päätettyä reittiä pitkin. Hänen tulee hallita paikan määrittäminen visuaalisesti, teknisiä apuvälineitä käyttäen ja tarvittaessa myös taivaan kappaleista. Hänen tulee hallita tutka-, ARPA- ja ECDIS-laitteiden käyttö. Tulee osata toimia hätätilanteissa, vastata hätämerkkiin merellä ja hallita aluksen ohjailu kaikissa tilanteissa. (IMO 2017, 102–108)

EMSA toteaa tarkastusraportissaan, että Filippiineillä käytettävät merikapteenneille tarkoitetut simulaattoriharjoitukset, joilla käytännön tilanteiden osaamista koulutetaan ja mitataan, eivät ole riittävän haasteellisia ja todenmukaisia, eivätkä siten kerrytä ja mittaa näiden taitojen osaamista riittävässä määrin (MARINA 2022, 121).

4 Osa-Alue Koulutus- ja simulaattoritilat

EMSA löysi tarkastuksessaan koulutus- ja simulaattoritiloista yhden (1) puutteen ja kaksi (2) epäkohtaa.

6. Puute: Puutteelliset toimitilat

Filippiinien viranomaiset MARINA ja CHED eivät valvo, että kaikki merenkulun opetusta antavien korkeakoulujen (MHEI) ja valmennuskeskuksien (AC) antamat koulutukset ja pätevyydet täyttäisivät STCW-säännösten edellyttämät vaatimukset määrättyjen pätevyysvaatimusten saavuttamiseksi. Koulutus ohjelmien suunnittelussa, sisällöissä, menetelmissä, toteutustavoissa, opetusmateriaaleissa ja käytetyissä laitteissa havaittiin tarkastuksessa useita puutteita (MARINA 2022, 140).

14. Epäkohta: Epäasialliset harjoitus- ja simulaattoritilat

PNTC Collegella oli navigaatioluokassa vain 9 karttaa ja kaikki eri alueilta. Ei ole mitenkään mahdollista, että useampi opiskelija ryhmä voisi tehdä samaa harjoitusta yhtä aikaa (MARINA 2022, 141).

BIT International College on kolme simulaattoria, joissa on kolmella näytöllä ECTIS, tutka ja laivan oma conning-näyttö. Yksi simulaattori olisi sopiva kolmen henkilön työskentelyyn, mutta yli suuren opiskelija määrän takia kullakin simulaattorilla työskenteli kerrallaan 7 opiskelijaa. Ei voida mitenkään taata, että STCW sopimuksen mukaiset tavoitteet täytyisivät. (MARINA 2022, 142.)

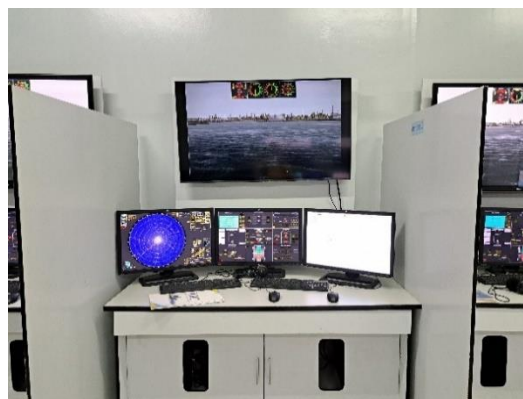
PMI Collegessa silta-, tutka-, ARPA ja ECDIS simulaattori koulutuksissa yhdellä simulaattorilla työskenteli samanaikaisesti 5–7 oppilasta. Ei ole mitenkään mahdollista, että jokainen heistä ottaisi osaa koulutukseen siinä määrin, että STCW sopimuksen mukaiset tavoitteet voitaisiin saavuttaa. (MARINA 2022, 142.)

Cristal E-Collegessa tutka- ja ECDIS-näytöt eivät toimi oikein, kun simulaattori laitetaan "full mission bridge" tilaan. Tutkakuva ei ole pyöreä ja kartan mittakaava ei näy oikeana. Tästä syystä STCW-säännösten osan A-I/12 vaatimukset eivät täyty (MARINA 2022, 144).

Crystal E-College ja Cebun yliopistolla ei ollut mallikappaleita EPIRB- ja SART-laitteista niiden GMDSS-luokissa. SOLAS-sopimuksen luvun 4 Sääntöjen 8,9,10 ja 11 mukaan molemmat laitteet tulee olla opiskelijoiden saatavilla GMDSS koulutuksen aikana (MARINA 2022, 145).

Hyvin harvalla koululla on siltasimulaattoritiloissa asennettuna kiinteät VHF-puhelimet. Harjoituksissa käytetään pääsääntöisesti kannettavia puhelimia. Tämän vuoksi simulaattori työskentely näillä silloilla poikkeaa olennaisesti STCW-koodin kohdan A-I/12.1.2 vaatimuksesta (MARINA 2022, 154).

Niin sanotuissa "minisilta" simulaattoreista (kuva 3), eli tietokoneesta ja kolmesta näytöstä koostuvissa simulaattoreista, puuttui asianmukaiset hallintalaitteet ruori- ja moottorikomentojen antoon. Komennot annettiin hiirellä tai tietokoneen näppäimistöllä. Tämä toimintamalli ei tarkastajien mielestä anna riittävän realistista kuvaa ja on siksi ristiriidassa STCW-yleissopimuksen osan A-I/12.1.2 kanssa. (MARINA 2022, 154.)



Kuva 6 Minisiltasimulaattoriluokka UCML:ssä.

15. Epäkohta: Simulaattoriharjoitukset eivät täytä STCW-koodin vaatimuksia.

PMI Colleget ECDIS-kurssia varten laadittuihin simulaattoriharjoituksiin ei ollut määritelty tavoitteita, skenaariota, tilannekuvausta, toimintasuunnitelmaa, eikä arviointikriteerejä (MARINA 2022, 159).

Baliwag Maritime Academy, the Philippine Merchant Marine School, the Our Lady of Fatima University and the PMI Colleges eivät tallenna simulaattoriharjoituksia, kuten STCW yleissopimuksen pykälässä A-I/12.7.7 vaaditaan (MARINA 2022, 159).

5 Osa-Alue Laivaharjoittelu

EMSA löysi tarkastuksessaan laivaharjoittelusta yhden (1) puutteen ja seitsemän (2) epäkohtaa.

7. Puute: Laivaharjoittelun valvonnan puute

EMSAN tarkastuksessa havaittiin, että Filippiinien viranomaiset MARINA ja CHED eivät valvo, että laivaharjoittelun aikana harjoittelijat oppisivat harjoittelun aikana pätevyysvaatimuksissa vaadittavia asioita STCW-säännösten edellyttämällä tavalla (MARINA 2022, 170).

16. Epäkohta: Puutteet harjoituskirjaan (TRB) dokumentoiduissa tiedoissa

STCW-yleissopimuksen pykälien A-II/1.6 ja A-III/1.2 mukaan jokaisen laivaharjoitteluun osallistuvan osapuolen mukaan lukien varustamo, koulu, laivan henkilökunta ja opiskelija itse, tulee varmistaa, että jokainen vahtiperämies OOW (Officer on Watch) harjoittelija noudattaa harjoit

telun aikana hyväksytyä harjoitusohjelmaa, joka on riittävän hyvin dokumentoitu harjoituskirjassa ja johon suoritettujen tehtävien ja harjoitusten suoritukset kirjataan (IMO 2017, 100, 143). EMSAn suorittamassa tarkastuksessa todettiin, että harjoittelukirjoihin ei ollut merkitty asianmukaisesti kuinka kyseinen tehtävä oli suoritettu, vaan se oli vain kuitattu suoritetuksi. Lisäksi tehtäviä oli kuitattu suoritetuksi jälkepäin. COLREGiin liittyviä harjoituksia, koskien saaristossa, ahtaassa kulkuväylässä, satamassa, avomerellä tai tiheää liikennöidyllä väylällä navigointia ja ohjailua, oli annettu samana päivänä tai peräkkäisinä päivinä avomerellä. Lisäksi harjoituksia, joita voi tehdä vain trooppisilla tai arktisilla vesillä, oli pidetty samana tai peräkkäisinä päivinä. Täten EMSA toteaa, että koulut ja valvova viranomainen eivät varmista riittävän hyvin, että opiskelijat saivat laivaharjoittelun aikana STCW-koodin pykälien A-I/6.1.1, A-II/1 ja A-III/1 mukaisesti riittävää opetusta. (MARINA 2022, 171.)

17. Epäkohta: Riittämättömät harjoittelukirjat

Käytettävät harjoittelukirjat eivät EMSAn tarkastajien mielestä anna riittävän tarkkaa kuvaa siitä, että opiskelijat saivat laivaharjoittelun aikana riittävästi systemaattista käytännön koulutusta ja kokemusta tehtäviin, joista vahtiperämiehenä toimiessaan joutuvat vastaamaan (MARINA 2022, 172).

Harjoittelukirjoissa on kutakin tehtävää kohden paikka vain yhdelle suorituskerralle allekirjoituksineen. Hyvin paljon tehtäviä oli tehty vain osittain, mutta ne oli hyväksytyt kokonaan suoritetuksi. Hyvin monissa harjoittelukirjoissa merkintöjä oli vain harjoitteluajan kahdelta ensimmäiseltä kuukaudelta. Vaikka harjoittelukirjoista olisi voinut todeta, ettei harjoittelu ole vastannut STCW koodin vaatimuksia, ovat koulut hyväksyneet laivaharjoittelut ja antaneet opiskelijoille todistukset hyväksytysti suoritetusta harjoittelusta. (MARINA 2022, 173.)

18. Epäkohta: Harjoittelun puutteellinen ohjeistus

Koulut eivät määrittele riittävän tarkasti opetettavia asioita, tehtäviä harjoituksia tai velvollisuuksia, jotka opiskelijan tulisi suorittaa laivaharjoittelun aikana (MARINA 2022, 174).

STCW Koodin pykälä A-II/1, kappaleet 6.1 ja A-III/1 pykälän kappale 2.1 edellyttävät, että jokainen vahtiperämiespätevyyden hakija, jonka meripalveluskokemus lasketaan ohjatun harjoittelun mukaisesti, tulee noudattaa laivaharjoittelussa hyväksytyä harjoitteluohjelmaa, joka takaa, että harjoittelija saa harjoittelun aikana riittävän koulutuksen ja kokemuksen niihin tehtäviin, joista hän vahtiperämiehenä toimiessaan on vastuussa (IMO 2017, 100, 143).

STCW-säännösten pykälän A-I/2 5 kohdassa edellytetään, että ohjatun harjoittelun tulee perehdyttää harjoittelija sellaisiin asianmukaisiin merenkulun käytäntöihin, menettelytapoihin ja rutiineihin, jotka liittyvät harjoittelijan hakemaan pätevyyteen (IMO 2017, 77). Useimmissa tapauksissa opiskelijoilla ei ole ollut mahdollisuutta suorittaa tehtäviä, joita harjoittelukirjassa on vaadittu. Tarkastetuissa harjoittelukirjoissa suoritusprosentit vaihtelivat 50 ja 80 prosentin välillä. Jotkut koulut ovat järjestäneet harjoittelun jälkeen kertauskursseja, joissa on annettu mahdollisuus tehdä puuttuvia harjoituksia. Nämä kurssit on kuitenkin toteutettu ilman kosketusta käytäntöön, joten ne ovat ristiriidassa STCW-koodin A-II/2 ja A-III/1 pykälien kanssa. (MARINA 2022, 175.)

19. Epäkohta: Vahdinajoa ei kirjata harjoituskirjoihin

Koulut eivät pysty osoittamaan, että STCW- koodin mukainen vaatimus vähintään 6 kuukauden vahtitehtävistä toteutuisi laivaharjoittelun aikana. JCMCC 01 series 2019 edellyttää, että kouluilla on selkeä ja kattava järjestelmä vahtipalveluksen dokumentointiin (IMO 2017, 100, 141). Tehdyssä tarkastuksessa havaittiin, että koulut eivät tallenna tai säilytä päiväkirjoja vahtipalveluksesta, vaan pelkästään aluksen päällikön allekirjoittaman todistuksen palveluksen kokonaisuudesta. Tarkastajien mielestä vaillinaisen dokumentoinnin takia koulut eivät pysty osoittamaan, että opiskelijat osallistuisivat vahtipalvelukseen siinä määrin kuin STCW-koodin säännöissä III/1 ja III/6 vaaditaan, minkä takia ei voida katsoa, että harjoittelun aikana saatava koulutus ja kokemus täyttäisi STCW-koodin pykälien A-II/1.6.1 ja A-III/1.2.1 vaatimukset. Edellä johtuvasta syystä tarkastajien mielestä laivaharjoittelu ei vastaa STCW-koodin A-I/6.1.1 pykälän mukaiselle pätevyystasolle vaadittavaa harjoittelua. (MARINA 2022, 177–179.)

20. Epäkohta: Laivaharjoittelun venyminen

Niiden opiskelijoiden, jotka ovat päättäneet teoriaopinnot ennen 1. tammikuuta 2017 tai yli kuusi vuotta ennen laivaharjoittelun alkua, pitäisi käydä JCMMO No. 1 of 2019 määritelty kertauskurssi ennen laivaharjoittelun aloittamista. Tarkastuksessa todettiin, ettei tämän kurssin käymistä vaadittu, eikä sitä millään tapaa valvottu. Tarkastuksessa tuli vastaan opiskelijoita, joilla oli kestänyt yli 10 vuotta teoriaopintojen päättymisestä saada laivaharjoittelu päätökseen. Tarkastajat jopa tunnistivat opiskelijoita, joihin olivat törmänneet vuoden 2013 tarkastuksen yhteydessä ja pisimmillään laivaharjoittelun loppuunsaattamien oli kestänyt 22 vuotta. Tämän takia henkilön laivaharjoittelussa saama koulutus- ja kokemus ovat ristiriidassa hänen teoriaopintojen päättymisajakohdan aikaan voimassa olleiden määräysten kanssa. (MARINA 2022, 182.)

21. Epäkohta: Puutteellinen valvonta kotimaanliikenteen aluksilla

STCW-koodin pykälät Kohdat A-II/1, A-II/3, A-III/1 ja A-III/6 edellyttävät, että opiskelijat suorittavat laivaharjoittelun pätevän henkilön ohjauksessa ja valvonnassa ja hyväksytyä koulutusohjelmaa noudattaen laivoilla, jotka noudattavat hyväksytyjä merenkulun tapoja ja käytäntöjä, sekä hyvää merimiestapaa (IMO 2017, 100, 143). Koulut eivät kuitenkaan valvo, että kotimaanliikenteessä olevilla laivoilla kaikille harjoittelijoille tarjoutuisi mahdollisuus ohjatusti suorittaa niitä tehtäviä, joita varten heidät on laivaharjoitteluun lähetetty. Tarkastajat törmäsivät aluksiin, joissa oli kerrallaan 11, 16 tai jopa 37 kadettia kahden perämiehen ja kapteenin ohjauksessa. EMSA toteaa tarkastusraportissaan, että ei ole mitenkään mahdollista, että noin pieni henkilökunta voisi antaa laadukasta ohjattua harjoittelua noin suurelle joukolle kadetteja samanaikaisesti. Koulujen antamia todistuksia STCW-koodin mukaisen laivaharjoittelun suorittamisesta kotimaanliikenteen aluksilla ei voida pitää uskottavina. (MARINA 2022, 191.)

6 Osa-Alue pätevyystodistusten ja -kirjojen myöntäminen, uudistaminen ja rekisteröinti

EMSA löysi tarkastuksessaan pätevyystodistusten ja -kirjojen myöntäminen, uudistaminen ja rekisteröinti osasta kaksi (2) puutetta ja kaksi (2) epäkohtaa.

8. Puute: Puutteellinen valvonta

Filippiinien viranomaiset eivät varmista, että myönnettävien pätevyystodistusten saamiseen vaadittavat koulutukset, kurssit ja laivaharjoittelu vastaisivat kaikilta osin STCW-koodin vaatimuksia (MARINA 2022, 197).

22. Epäkohta: Väärä menettelytapa

MARINA noudattaa merenkulun pätevyystodistuksia (COP) myöntäessään samaa kaavaa kuin myöntäessään merenkulun pätevyyskirjoja (COC). Tästä syystä Merenkulun pätevyystodistuksien (COP) hakijalta vaaditaan asioita, jotka eivät liity STCW-koodin mukaisiin seitsemään pätevyystodistuksen vaatimukseen (MARINA 2022, 198).

9. Puute: MISMO-järjestelmä

MISMO järjestelmä on toiminnoiltaan vajaa. Sillä ei voida hakea kakkia STCW yleissopimuksen mukaisia pätevyyskirjoja (MARINA 2022, 202).

23. Epäkohta: MISMO-järjestelmä

MISMO järjestelmällä ei voi hakea kaikkia STCW-koodin osan A I/2.9 alakohdassa 3 pätevyyskirjoja. Järjestelmä ei tunne muun muassa Konepäällikönkirja alle 3000 kW:n konetehon aluksiin tai Rajoitettua yliperämiehenkirjaa (MARINA 2022, 202).