



Arbetslivskommissionen för luft- och sjöfartsbranschen, lägesbild 2020–2021

Arbetslivskommissionen för luft- och sjöfartsbranschen har utarbetat en lägesbild av kvaliteten på genomförandet av yrkesprov och bedömningen av kunnandet i examina inom sitt område. Till arbetslivskommissionernas uppgifter hör att årligen producera information om kvaliteten på genomförandet av yrkesprov och bedömningen av kunnandet inom sitt eget område inom yrkesutbildningen (statsrådets förordning om yrkesutbildning 673/2017). För denna uppgift har arbetslivskommissionerna haft tillgång till uppföljnings-, bedömnings- och responsinformation bland annat från utbildningsförvaltningens statistik-, styrnings- och regleringstjänst samt den nationella informationsresursen KOSKI.

Prestationsuppgifter från 2020 blev tillgängliga för kommissionerna våren 2021. Eventuella korrigeringar som läroanstalterna gjort i KOSKI-data efter denna tidpunkt syns inte i denna lägesbild. Detsamma gäller statistiska uppgifter om antalet prestationer år 2021, som plockades från KOSKI-databasen i början av 2022. De granskade prestationsantalen publiceras senare i Utbildningsstyrelsens statistiktjänst på webbplatsen Vipunen.fi.

De uppgifter som används i lägesbilden har plockats direkt ur KOSKI-databasen i den form som läroanstalterna har anmält dem. Statistiken kan innehålla bristfälliga eller felaktiga uppgifter. Av tekniska skäl har exempelvis inte alla uppgifter som registrerats i läroanstalternas egna studieförvaltningssystem överförts korrekt till KOSKI-databasen, och uppgifterna statistikförs då under "ingen uppgift"/"inte anmält".

Som källmaterial har man exempelvis använt rapporter från kommissionernas besök, rättelseyrkanden och utlåtanden.

Antal avlagda examina och examensdelar

Avläggande av examina och examensdelar	2020		2021	
	hel examen	examensdel	hel examen	examensdel
Grundexamen i flygplansmekanik	106	1 098	122	1 140
Kompetensområdet för flygplansmekanik	78		85	
Kompetensområdet för flygteknik	28		37	
Yrkesexamen i flygplatsservice	0	8	3	15
Yrkesexamen i flygplansmekanik	0	0	16	18
Specialyrkesexamen i flygplansmekanik	0	0	0	0
Specialyrkesexamen för fartygselmästare	3	27	5	36
Grundexamen i sjöfart	61	1 545	77	1 470
Kompetensområdet för maskinbefäl	25		26	
Kompetensområdet för däcksbefäl	17		27	
Kompetensområdet för däcks- och maskinreparationer	12		12	
Kompetensområdet för eldrift	7		10	
Kompetensområdet för däcksbefäl, Kompetensområdet för maskinbefäl	0		1	
Ingen uppgift			1	
Yrkesexamen i sjöfart	7	48	6	34
Totalt	177	2 726	229	2 713

* Uppgifterna hämtades i början av 2021 (för år 2020) och i början av 2022 (för år 2021), och har inte uppdaterats efter dessa tidpunkter. Avläggandet av examensdelar omfattar inte examensdelar som registrerats som lokala. Examina som är i en övergångsperiod syns inte i tabellen och ingår inte i antalet i tabellen.

Examensdelar som mål/hel examen som mål

Inom luftfarten är rådande praxis fortfarande att avlägga hela examen. Examensdelar avläggs närmast som fortbildning eller flexibelt som en del av andra studier.

För sjöfartens del vill en allt större andel av de studerande avlägga delexamina. Motiveringen är Transport- och kommunikationsverket Traficoms tolkning att även behörighetsbrev för befäl, vaktmaskinmästare/vaktstyrman kan fås med en delexamen. Allt fler av dem som avlägger kompetensområden för befäl vill också avlägga antingen matros- eller maskinmansutbildningen inom kompetensområdet för däck- och maskinreparationer. Utbildningen i inrikestrafik ökar i popularitet.

Utveckling av antalet examina och examensdelar

Antalet avlagda grundexamina i flygplansmekanik har börjat öka. Antalet som avlade hela examen minskade varje år 2018–2020, men år 2021 återgick man till 2019 års nivå. Svängningarna i antalet avlagda examina förklaras av examens kravnivå samt imageproblem. Luftfartsbranschen är mycket känslig för konjunkturer och globala störningar, vilket coronapandemin än en gång visade. Luftfartens inverkan på klimatförändringen är ett aktuellt diskussionsämne som bidrar till att påverka bilden av branschen. Anskaffningen av nya jaktplan inom den militära luftfarten, nya aktörer på den civila sidan och de möjligheter som ny teknologi ger har ökat branschens attraktivitet.

Uppdateringen av examensgrunderna har ökat antalet avlagda examina, vilket syns i synnerhet när det gäller yrkesexamen i flygplansmekanik. När det gäller yrkesexamen i flygplatsservice förklaras ökningen av att efterfrågan och utbud möts samt av den gradvisa återhämtningen efter coronan. De första studerandena som studerade för yrkesexamen i flygplansmekanik torde utexamineras under 2022, men de syns ännu inte i den statistik som granskas.

Inom luftfarten förklaras den ökade populariteten hos examensdelar och kompetensområdet för flygteknik av utvidgningarna av B1-certifikatet (kompetensområdet för flygplansmekanik) och den kompletterande utbildningen på B2-sidan (kompetensområdet för flygteknik) i och med att betydelsen av elektronisk och digitalisering ökar. När det gäller sysselsättning inom luftfartsbranschen är innehavare av kombinerat B1- och B2-certifikat ofta i en bättre position än andra.

Inom sjöfartsbranschen avlägger man inte nödvändigtvis en hel examen för att få behörighetsbrev som visar yrkesbehörighet, utan endast delexamina, vilket räcker för att få behörighetsbrev. Det finns en stor efterfrågan på bland annat skeppare inom inrikestrafiken. En del personer som byter bransch avlägger kompetensområden och yrkesinriktade examensdelar, inte hela examina.

Ökningen av antalet prestationer i kompetensområdet för däcksbefäl kan bero på att de studerande vars mål skulle ha varit att utexamineras 2020 var de första som berördes av kravet på 360 dagars handledd praktik, och deras utexaminering kan av denna orsak ha flyttats till år 2021.

För närvarande är sysselsättningen inom alla kompetensområden mycket god. Studerande sysselsätts redan mitt under studierna, vilket till viss del gör slutförandet av examen utmanande. Inom sjöfartsbranschen finns vissa internationellt reglerade kurser som kräver närvaro och som inte kan främjas i arbetslivet. Många som avlägger kompetensområdet för däcksbefäl vill också avlägga matrosutbildning, två examensdelar från kompetensområdet för däck- och maskinreparationer, och personer som avlägger kompetensområdet för maskinbefäl vill avlägga maskinmansutbildning, examensdelar från kompetensområdet för däck- och maskinreparationer. Studerande som tar examen som däck- och maskinbefäl fortsätter ofta kort därefter till studier vid yrkeshögskola.

En ny utmaning för studerande inom sjöfarten är att det har blivit svårare att få det sjömansläkarintyg som krävs inom branschen. Sjömansläkarna fäster vid den omfattande hälsoundersökningen för nya studerande mer uppmärksamhet än tidigare vid bland annat tidigare psykiska problem och missbruksproblem, astma, övervikt samt ADHD- och aspergersymtom, och dessa kan vara, och är också numera ofta, hinder för att få ett sjömansläkarintyg. Eftersom den inledande undersökningen ska göras vid en hälsocentral för sjömän kan de studerande ofta genomgå den först när de inlett sina studier. Detta leder varje år till flera avbrytanden av studier.

Yrkesinriktade examensdelar, obligatoriska och valbara examensdelar, gemensamma examensdelar

Inom luftfartsbranschen har de gemensamma examensdelarna kunnat integreras väl i den obligatoriska, myndighetsreglerade EASA Part-utbildningen. För grundexamen i flygplansmekanik är valfriheten i utbildning för B-certifikat ganska liten på grund av de omfattande myndighetskraven. Utbildningen för A-certifikat, som är något mer begränsad, ger mer spelrum även när det gäller valfriheten.

Avläggandet av gemensamma examensdelar kommer troligen att minska i framtiden på grund av Traficom's tolkning.

Examina och kompetensområden inom examina som avläggs i marginell utsträckning

Grunderna för yrkesexamen i flygplansmekanik har förnyats och tagits i bruk under 2021. Examen har inte tidigare varit särskilt lockande, men till följd av de uppdaterade examensgrunderna och de nya examensdelarna har antalet prestationer ökat, och väntas fortsätta öka.

Efterfrågan på specialyrkesexamen i flygplansmekanik har ökat, och de första utbildningarna pågår just nu. De första studerandena väntas utexamineras år 2022. Därför syns prestationerna inte ännu i statistiken. En uppdatering av examensgrunderna har diskuterats i olika forum, och detta kommer att fortsätta. Vid behov utarbetas ett förslag till en reform.

När det gäller sjöfarten är antalet yrkesexamina litet, vilket ganska långt beror på examensstrukturen och på att målgruppen är liten.

Specialyrkesexamen för fartygselmästare inom sjöfarten, antalen är små. Utbildning för yrket ges numera också vid högskolor (ingenjör i elkraftsteknik, sjöfart).

Anordnande av examina

Examen	Tillstånd för anordnande	Aktiva anordnare
Grundexamen i flygplansmekanik	7	7
Grundexamen i sjöfart	3	3
Yrkesexamen i flygplatsservice	4	1
Yrkesexamen i flygplansmekanik	2	1
Yrkesexamen i sjöfart	2	1
Specialyrkesexamen för fartygselmästare	1	1
Specialyrkesexamen i flygplansmekanik	1	0

** aktiviteten fastställs utifrån om utbildningsanordnaren/läroanstalten har registrerat avläggande av examina eller examensdelar enligt de KOSKI-data som lämnats till kommissionen 2020 eller 2021.*

Uppgifterna hämtades i början av 2021 (för år 2020) och i början av 2022 (för år 2021), och har inte uppdaterats efter dessa tidpunkter.

Reflektioner

Förändringar i antalet tillstånd för anordnande av examen

Antalet anordnartillstånd har inte förändrats jämfört med åren 2018–2019.

Anordnande av examina

Antalet aktiva anordnare av yrkesexamen i flygplatsservice har ökat från noll till en.

Antalet icke-aktiva anordnare, tre av fyra (3/4), är ganska stort. Förklarande faktorer är bland annat få studerande, liten marknad, små lärarresurser och det att personer kan rekryteras till uppgifter via andra utbildningsvägar samt genom bolagsspecifika introduktioner.

Antalet aktiva anordnare av yrkesexamen i sjöfart har minskat från två till en jämfört med år 2018–2019.

Det finns mer efterfrågan än utbud på specialyrkesexamen i flygplansteknik. Detta kan i framtiden leda till nya anordnartillstånd.

Fördelning av avläggandet av examina/examensdelar mellan utbildningsanordnare

Grundexamen i flygplansmekanik avlades år 2021 sammanlagt 122 gånger, och de avlagda examina fördelade sig mellan sju utbildningsanordnare. De två största utbildningsanordnarna ordnade över 35 examina vardera, och fem utbildningsanordnare ordnade färre än 18 examina. Tre utbildningsanordnare ordnade färre än 10 examina.

Grundexamen i sjöfart avlades år 2021 sammanlagt 77 gånger, och de avlagda examina fördelade sig ganska jämnt mellan tre utbildningsanordnare.

För övriga examina finns endast en utbildningsanordnare.

Examensanordnandets geografiska och språkliga täckning

Examensanordnandets geografiska och språkliga täckning är god och överensstämmer med befolkningstätheten.

Kvalitet på genomförandet av yrkesprov och bedömningen av kunnande

Grundexamen i flygplansmekanik: Arbetsplats 0,5 %, läroanstalt 55 %, **ingen uppgift 43,33 %.**

Yrkesexamen i flygplatsservice: Arbetsplats 13,33 %, **ingen uppgift 86,67 %.**

Yrkesexamen i flygplansmekanik: Arbetsplats 100 %.

Grundexamen i sjöfart: Läroanstalt 50,45 %, arbetsplats och läroanstalt 0,35 %, **ingen uppgift 48,71 %.**

Yrkesexamen i sjöfart: Läroanstalt 88,24 %, **ingen uppgift 11,76 %.**

Specialyrkesexamen för fartygselmästare: Läroanstalt 47,22 %, **ingen uppgift 52,78 %.**

Specialyrkesexamen i flygplansmekanik: Inga avlagda yrkesprov.

Bedömare (2021)

Grundexamen i flygplansmekanik: Examensdelar totalt 600. Lärare 22,50 %, två lärare 22,67 %, lärare och arbetsgivare/arbetslivsrepresentant 0,33 %, **ingen uppgift 54,50 %.**

Yrkesexamen i flygplatsservice: Examensdelar totalt 15. **Ingen uppgift 100 %.**

Yrkesexamen i flygplansmekanik: Examensdelar totalt 18. Lärare och arbetsgivare/arbetslivsrepresentant 100 %.

Grundexamen i sjöfart: Examensdelar totalt 1 127. Lärare 32,39 %, två lärare 0,98 %, lärare och arbetsgivare/arbetslivsrepresentant 16,42 %, **ingen uppgift 49,33 %.**

Yrkesexamen i sjöfart: Examensdelar totalt 34. Lärare 88,24 %, **ingen uppgift 11,76 %.**

Specialyrkesexamen för fartygselmästare: Examensdelar totalt 36. Arbetsgivare/arbetslivsrepresentant 41,67 %, lärare och arbetsgivare/arbetslivsrepresentant 5,56 %, **ingen uppgift 52,78 %.**

Specialyrkesexamen i flygplansmekanik: Inga avlagda yrkesprov.

Medeltal för yrkesprov i studeranderesponsen inom yrkesutbildningen (avslutande enkät)

I studeranderesponsen inom yrkesutbildningen kunde man se en spridning när det gällde grundexamen i flygplansmekanik och grundexamen i sjöfart. I den avslutande enkäten i studeranderesponsen inom yrkesutbildningen var medeltalen för yrkesprov i grundexamen i flygplansmekanik 4,0 och i grundexamen i sjöfart 3,4.

** granskningsperioden för studeranderesponsen är 1.7.2019–31.12.2021. Bedömningsskala 1–5, där (5) betyder helt av samma åsikt, (4) delvis av samma åsikt, (3) delvis av samma och delvis av annan åsikt, (2) delvis av annan åsikt, (1) helt av annan åsikt*

Reflektioner

Förverkligande av tvåpartsbedömning i bedömningen av kunnande

Det är mycket svårt att dra slutsatser om förverkligandet av tvåpartsbedömning (kravet enligt 54 § lagen om yrkesutbildning på två bedömare, varav den ena huvudsakligen är arbetslivsrepresentant) utifrån mätarna och statistiken, eftersom man i en stor del av fallen inte har någon information om bedömarna. Enligt den information som kommissionen har fått handlar det om ett problem med överföringen av uppgifter från utbildningsanordnarnas datasystem till statistiken. De observationer som gjorts i samband med besöken bekräftar detta, eftersom uppgifter om bedömarna enligt vad man sett matas in korrekt i utbildningsanordnarnas datasystem. Enligt kommissionens uppfattning förverkligas tvåpartsbedömning inte alltid, men av ovan nämnda skäl är det inte möjligt att göra en heltäckande bedömning av situationen.

Miljöer för yrkesprov och deras lämplighet för påvisande av kunnande

Enligt studeranderesponsen inom yrkesutbildningen upplever de studerande att yrkesprovssituationerna motsvarar verkliga uppgifter i arbetslivet. Enligt vad man sett vid kommissionens besök lämpar sig yrkesprovsmiljöerna väl för påvisandet av kunnande. Kommissionen har dock inte heltäckande och tillförlitlig information om var yrkesprov ordnas och hur 52 § i lagen om yrkesutbildning förverkligas i praktiken. Orsaken till detta är det ovan nämnda problemet med överföringen av uppgifter från utbildningsanordnarnas datasystem till statistiken.

Motiveringar till ordnande av yrkesprov på läroanstalter

Motiveringar till ordnande av yrkesprov på läroanstalter har varit luft-/sjöfartssäkerhet, arbetssäkerhet, corona, dålig tillgång till platser för yrkesprov i arbetslivet, flexibilitet samt risk för ekonomiska skador. Läroanstaltsmiljön och simuleringar möjliggör yrkesprovssituationer som skulle vara svåra att förverkliga eller återskapa i arbetslivet.

Generaliseringar gällande rättelseyrkanden

Arbetslivskommissionen har inte behandlat några rättelseyrkanden åren 2020–2021.

Situationen gällande planer för bedömning av kunnande

Man har begärt att få se planerna under besöken. Planer för bedömning av kunnande har gjorts upp. Inga betydande brister har noterats.

Förverkligande av personlig tillämpning i praktiken

Inga problem har upptäckts i den personliga tillämpningen.

Generella observationer

I synnerhet när det gäller tvåpartsbedömningar och platser för yrkesprov återkommer frågan om hur man ska få arbetslivet att engagera sig mer i yrkesprov, genomförandet av dem och samarbete i allmänhet.

Utbildningssystemet är främmande för många aktörer i arbetslivet. Arbetslivet verkar lida av en kronisk resursbrist. I arbetsplatshandledningen finns också många brister. Situationen är utmanande, och det finns inte nödvändigtvis några enkla och snabba lösningar.

God praxis

Inget att kommentera.

Utvecklingsområden i anordnarnas verksamhet

Enligt studeranderesponsen inom yrkesutbildningen är det oklart för en genomsnittlig studerande hur kunnandet bedöms. Enligt responsen har man inte heller i tillräckligt stor utsträckning utrett med de studerande huruvida de behöver stöd i sina studier. Förverkligandet av PUK-planer följs i allmänhet inte upp aktivt, och planerna uppdateras inte nödvändigtvis när studierna framskrider. En del av responsen kan bero på okunskap, men liknande observationer har gjorts i samband med besöken. En del utbildningsanordnare har berättat för kommissionen att de behandlar respons regelbundet tillsammans med sina team och aktivt vidtar korrigerande åtgärder bland annat för kommunikation och förtydligande av rollerna.

Examensgrundernas funktion

Reflektioner

Examensgrundernas överensstämmelse med arbetslivet

Grundexamen i flygplansmekanik och yrkesexamen i flygplansmekanik förnyades nyligen för att motsvara arbetslivets behov. Man överväger för närvarande om det finns ett behov av att göra samma sak för specialyrkesexamen i flygplansmekanik.

Den största utmaningen i sjöfartsutbildningen är att examensgrunderna och -delarna inte helt motsvarar de krav som ställs genom den internationella STCW-konventionen (STCW = Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers). Sjöfartsutbildningen baserar sig på dessa internationella krav, som i praktiken fastställer utbildningens innehåll vid sidan av den nationella lagstiftningen. Om framtida sjöfarare utbildas endast enligt de nuvarande examensgrunderna, uppnår de studerande i praktiken inte yrkeskompetens enligt STCW. Konventionen innehåller exempelvis ett krav på en viss kunskapsnivå i engelska, men detta ingår inte för alla i examensgrunderna och är något som man borde betona. Utbildningsanordnarna önskar att examensgrunderna ska öppnas upp på nytt och att utbildningsanordnarna ska få komma med i planeringen av grunderna.

Förverkligande av valfrihet i avläggandet av examina

Reformen av grundexamen i flygplansmekanik gav mer valfrihet i examen, även om valfriheten kan vara ganska liten beroende på kompetensområde.

I grundexamen i sjöfart betjänar de valbara examensdelarna inte till alla delar sitt syfte. För att hitta sysselsättning måste den studerande i punkten valbara examensdelar 1 i praktiken välja båda exempelvis at-behörighetsbrevet.

Behov av tilläggsanvisningar gällande yrkesskicklighetskraven för examensdelar eller sätt att påvisa yrkesskicklighet

Eftersom det är väldigt utmanande och fortfarande ganska sällsynt att ordna yrkesprov i arbetslivet inom sjöfarten, ordnas yrkesprov på skolfartyg som ett alternativ som motsvarar en äkta arbetsmiljö. Även om fartyget administreras av läroanstalten har besättningen rollen som arbetsplatshandledare och har förbundit sig till handledning av studerande. Då är också bedömningskriterierna och utbildningssystemet tydligt för bedömare. Alla arbetsuppgifter kan inte utföras i simulatorer eller arbetssalar.

Erfarenheter av examensgrundernas funktion

Grundexamen i sjöfart

Examensgrunderna som helhet måste granskas med tanke på förenligheten med STCW samt överlappningar mellan olika examensdelar.

Kompetensområdet för däck- och maskinreparationer måste ses som en helhet. Ändringar har gjorts i examensgrunderna, men helheten måste också granskas i förhållande till vaktmansutbildningen. I nuläget överlappar kompetenskraven delvis varandra.

Innehållet i kompetensområdet för eldrift behöver förnyas i sin helhet.

Den obligatoriska livbåtsmannakursen väcker diskussion.

Kompetensområdena för däck- och maskinbefäl bör granskas så att de obligatoriska examensdelarna ger den kompetens som arbetslivet kräver.

Man behöver delvis få praktiken till egna examensdelar, exempelvis på motsvarande sätt som däcksvaktmannens uppgifter -> vaktstyrmannens uppgifter.

Yrkesexamen i sjöfart

Kravet på vaktmansutbildningen STCW A-II/4 ifrågasätts och är för många ett hinder för utbildning på grund av den oavlönade praktik som ingår i den, är handledd praktik. Det är sannolikt att det inhemska trafikområdet III blir ett område för internationell trafik, varvid personal som trafikerar där behöver ha internationellt behörighetsbrev (sannolikt befälhavare i närtrafik). Utbildningsbehovet skulle i detta fall vara mycket stort då de nuvarande skepparna inom inrikestrafiken måste uppdatera sina behörighetsbrev, och det är mycket viktigt att examensgrunderna då är ändamålsenliga.

Allmänna observationer om arbetslivsresponsen (enkät för arbetsplatshandledare)

Det finns utmaningar i fråga om att ge respons. Inom sjöfarten arbetar man i perioder, och den person som varit handledare för en praktikant kan vara ledig eller eventuellt ha flyttat till ett annat fartyg när responsenkäten kommer. Inom sjöfartsbranschen kan en arbetsplatshandledare till och med komma från ett land utanför EU, och känner därför inte nödvändigtvis till det finländska utbildningssystemet.