

Advies over een optimalisering van de organisatie van de maritieme opleidingen

Advies over een optimalisering van de organisatie van de maritieme opleidingen

1 Situering

De maritieme opleidingen hebben zowel in het secundair onderwijs, het volwassenenonderwijs en hoger onderwijs een aantal specifieke noden. Omdat de problemen deels gelijklopend zijn, is de samenwerking tussen de verschillende onderwijsniveaus doorheen de jaren gegroeid. Met het oog op een optimalisering van een verdere organisatie van deze opleidingen, formuleert de Vlor een advies op eigen initiatief. Dit advies gaat over alle maritieme opleidingen in het onderwijs, maar legt ook bruggen naar de maritieme opleidingen van de publieke opleidingsverstrekkers. De sectorcommissie Maritiem bereidde het ontwerpadvies voor, waarna het besproken wordt in de betrokken deelraden (RSO, RLLL en RHO) en de commissie OVA.

De Algemene Raad bracht het advies met eenparigheid van stemmen uit op 25 juni 2009.

2 Probleemstelling

De maritieme sector biedt naast de zeevisserij en binnenvaart, een veelheid aan beroepen in de baggervaart, sleepvaart, koopvaardij, kustvaart, *off-shore*, ... Dit zijn functies met veel toekomstmogelijkheden en hoge tewerkstellingskansen.¹ De sector is voortdurend in beweging en breidt uit. De recente hervorming van een aantal opleidingen in het secundair onderwijs geeft aan dat het onderwijs op deze ontwikkelingen inspeelt. De leerlingen krijgen een brede opleiding waarin ze competenties verwerven die ook buiten de maritieme sector inzetbaar zijn. Nochtans telt het studiegebied maritiem slechts een beperkt aantal leerlingen en wordt het in een beperkt aantal instellingen aangeboden. De verschillende onderwijs- en opleidingsinstellingen voor maritieme opleidingen liggen om en rond de haven van Antwerpen en de kust. Nochtans zijn er ook elders in Vlaamse bedrijven ruime tewerkstellingsmogelijkheden in (binnen)havens en bij belangrijke baggerbedrijven.

Onderwijs, VDAB en Syntra werken al samen op het vlak van opleidingstrajecten, gebruik van infrastructuur en inzetbaarheid van personeel. Onderwijsinstellingen maken al gebruik van de infrastructuur van VDAB, maar een verdere optimalisering is nodig.

Er zijn bruggen te slaan tussen de opleidingen van het secundair onderwijs, het volwassenenonderwijs, het hoger onderwijs en de publieke opleidingsverstrekkers. Deze worden o.a. bemoeilijkt door het feit dat de lessentabellen in het secundair onderwijs en volwassenenonderwijs voor een groot deel bestaat uit verplichte lestijden (gebaseerd op de IMO *Model Courses*) om de noodzakelijke vaarbewijzen te behalen. Hierdoor blijft de voorbereiding op doorstroming naar het hoger onderwijs achterwege. In de praktijk stromen de afgestudeerden uit het secundair en volwassenenonderwijs meestal onmiddellijk door naar de arbeidsmarkt.

¹ De VDAB-studie van schoolverlaters (2008) geeft aan dat voor de maritieme opleidingen van het secundair onderwijs, professionele bachelor en master, telkens één schoolverlater werkzoekend is na één jaar en dat iedereen minstens werkervaring heeft opgedaan.

De maritieme sector is onderworpen aan de internationale STCW²-reglementering, die is omgezet in federale regelgeving waarmee de onderwijsverstrekkers rekening moeten houden. Zo onderwerpt de internationale regelgeving het personeel in de onderwijsinstellingen aan een aantal bijkomende vereisten die niet voorkomen in de databank met bekwaamheidsbewijzen. Zo heeft de hogere zeevaartschool een bijkomende internationale accreditatie nodig, naast die van de NVAO.

Via de diverse beroepsverenigingen³ bestaat een nauwe band met de sector. De reders, baggeraars, sleepdiensten, maritieme overheid, havenautoriteiten, ... zijn de voornaamste werkgevers van schoolverlaters. Binnen het *areyouwaterproof?*-platform worden ook gezamenlijke promotieacties opgezet. De sector is mede vragende partij voor een cluster van maritieme opleidingen.

Momenteel is er geen goede afstemming tussen de certificaten en deelattesten die door de verschillende opleidingsinstellingen worden uitgereikt. Dit valt grotendeels onder de bevoegdheid van de administratie Mobiliteit van de federale overheid. Daarnaast is er ook een belangrijke impact van Europese en internationale regelgeving.

3 Kritische voorwaarden om de maritieme opleidingen verder uit te bouwen

Gezien de knelpunten waarmee de maritieme opleidingen geconfronteerd worden, stelt de Vlor een aantal maatregelen voor om hun organisatie verder te optimaliseren. Hoewel de opleidingen in structuur en niveau sterk verschillen, hebben ze een gemeenschappelijke onderbouw doordat ze moeten beantwoorden aan de STCW 95-normen. Dit opent mogelijkheden voor samenwerking op het niveau van opleiders en infrastructuur. Concreet moet het mogelijk worden om uniforme opleidingsmodules te ontwikkelen waarvoor een pool van gekwalificeerde nautische lesgevers kan worden ingezet. De Vlor gaat er van uit dat de verworven STCW-inhouden in de ene maritieme opleiding integraal erkend worden in andere maritieme opleidingen. Dit is een noodzakelijke voorwaarde om te komen tot transparante trajecten tussen de verschillende onderwijs- en opleidingsverstrekkers. Gezamenlijke opleidingsinitiatieven en gezamenlijk gebruik van infrastructuur kunnen hieraan gekoppeld worden.

De maritieme opleidingen in het secundair onderwijs worden in de derde graad *de facto* modulair aangeboden. Dit gebeurt omwille van een aantal praktische redenen zoals de beschikbaarheid van een opleidingsvaartuig, infrastructuur voor veiligheidsoefeningen, stages, ... Een echte modulaire structuur van het secundair onderwijs in het studiegebied maritiem zou het echter ook mogelijk maken om flexibele trajecten op te zetten tussen de verschillende onderwijs- en publieke opleidingsverstrekkers. De leerlingen, cursisten en studenten zouden, onafhankelijk van hun vooropleiding, gemakkelijk moeten kunnen in- en uitstromen in de diverse opleidingen, op het voor hen meest geschikte niveau. De certificering van de verworven competenties van een specifieke module maakt samenwerking een stuk eenvoudiger en transparanter. Voor neveninstromers biedt dit mogelijkheden om via verkorte trajecten de noodzakelijke vaarbewijzen te behalen. Tot slot biedt modularisering een mogelijkheid om leerlingen die willen verder studeren, voor te bereiden op dat hoger onderwijs.

De Vlor vraagt een intensifiëring van het overleg over het delen van infrastructuur tussen onderwijs, publieke opleidingsverstrekkers, overheid en de sector. Om de inzetbaarheid van dure infrastructuur, zoals opleidingsvaartuigen en vaarsimulators, te maximaliseren, is het

² *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*

³ Koninklijke Belgische Redersvereniging, Fonds voor Rijn- en Binnenvaart

noodzakelijk dat alle partners vanaf het begin zijn betrokken bij de aankoop van deze infrastructuur. Een degelijke planning in overleg met alle partners maakt het mogelijk om de infrastructuur maximaal te benutten. In het kader van de verdere structurele samenwerking tussen de verschillende opleidingsverstrekkers, pleit de Vlor ook voor een uitbreiding van de infrastructuur, met inspanningen van de onderwijs- en opleidingsverstrekkers, de overheid en de maritieme sector. Deze samenwerking zal leiden tot een optimale besteding van gemeenschapsgeld.

Met betrekking tot de vereisten van het STCW voor het onderwijzend personeel dat nautische vakken geeft, wordt er een aanpassing van de bekwaamheidsbewijzen gevraagd conform de vereisten van het KB van 24 mei 2006 inzake 'Vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden'. Nu is het volgens de Vlaamse regelgeving immers mogelijk om personeelsleden aan te werven die niet voldoen aan de federale en internationale reglementering. De Vlor vraagt wel dat er voor het personeel dat momenteel nautische vakken geeft maar niet voldoet aan deze STCW-normen, een overgangsregeling wordt uitgewerkt. Hierin moeten maximale kansen om alsnog te voldoen aan de internationale regelgeving centraal staan.

De Vlor onderstreept het belang van een permanent overleg tussen de Vlaamse en federale overheid over de erkenning van certificaten en attesten van de verschillende onderwijs- en opleidingsverstrekkers. Vooral wat betreft de valorisering van vaartijden op simulatoren, is er nood aan inhoudelijk overleg. De uitkomst van dit overleg bepaalt in belangrijke mate over welke vaarbewijzen een afgestudeerde beschikt.

M. Douterlungne
administrateur-generaal

A. Demeulemeester
voorzitter