



TEN-T PROJECT NO: 2010-EU-21109-S

Verification system of maritime certificates  
An attitude survey among future Swedish officers.

**Chalmers**



**VERSION: 1 , DECEMBER 2011.**

**DISCLAIMER: THIS INFORMATION REFLECTS THE AUTHORS VIEW  
AND THE EUROPEAN COMMISSION IS NOT LIABLE FOR ANY USE THAT  
MAY BE MADE OF THE INFORMATION CONTAINED THEREIN**



# CHALMERS



## **Verifikationssystem av maritima certifikat**

En attitydundersökning bland blivande svenska sjöbefäl

## **Verification system of maritime certificates**

An attitude survey among future Swedish officers.

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

Sebastian Kammerling

Jason Samuelsson

Damian Wlodarczyk

Institutionen för nautik

CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Göteborg, Sverige, 2011

Examensarbete Sk-11/99



Co-financed by the European Union  
Trans-European Transport Network (TEN-T)

Vi vill här tacka Margareta Lützhöft

för all hjälp med arbetet

Göteborg, december 2011

## Sammanfattning

Inspirationen till arbetet var en artikel i Sjöfartstidningen om EU projektet MONALISA som kandidaterna har läst under sommaren 2011. Kandidaterna diskuterade ämnet med Margareta Lützhöft som själv är involverad i projektet. MONALISA är uppdelat i fyra delar varav en av delarna är att ta fram en konceptmodell av ett system för verifikation av besättningens certifikat ombord på fartyg. Som en del av MONALISA projektet undersöker den här studien hur de som i framtiden kan bli tvungna att använda sig av ett verifikationssystem ställer sig till detta.

Undersökningen begränsar sig till blivande svenska sjöbefäl. För att öka studiens validitet har som grund för resultaten både en enkätundersökning och intervjuer genomförts. 77 enkäter besvarades av studenter på Chalmers varav fem personer utav dessa dessutom intervjuades. 34 studenter från Sjöfartskolan i Kalmar svarade på samma enkät i elektronisk form.

Enkätundersökningen och intervjuerna visade att många studenter har svårt att få en personlig överblick över sina certifikat och att majoriteten ställer sig positiva till ett verifikationssystem. Det framgår också att några studenter har varit med om att fusk med certifikat förekommit ombord vilket kan bidra till minskad säkerhet.

Tolkningen av resultaten från undersökningen pekar på att ur ett studentperspektiv är ett verifikationssystem nödvändigt då antalet certifikat, behörigheter och intyg gör det svårt att överblicka. Blivande svenska sjöbefäl ställer sig överlag positiva till ett sådant system som samtidigt skulle kunna öka säkerheten.

## Abstract

Title:

Verification system of maritime certificates – An attitude survey among future Swedish officers.

The inspiration to this report was an article i Sjöfartstidningen about the EU project MONALISA which the candidates read during the summer of 2011. The candidates discussed the subject with Margareta Lützhöft who is self-involved in the project. MONALISA is divided into four sub-projects whereof one is to develop a concept model of a system for verification of the crew's certificates onboard. As a part of the MONALISA project this report investigates what the attitude is among those who in the future might be forced to use a verification system.

The research limits are on future Swedish deck officers. To increase the reports validity the results are based on both a survey and interviews. 77 questionnaire surveys were answered by students on Chalmers, five of them were also interviewed. 34 students from Kalmar maritime academy answered the same survey in electronic form.

The questionnaire survey and interviews showed that many students find it difficult to get a personal overview of their certificates and the majority is positive to a verification system. It also appears that some students have been involved in fraud involving certificates occurring on board which may contribute to reduced safety.

The interpretation of the results of the survey indicates that from a student perspective a system of verification is necessary because the number of certificates and permits makes it difficult to overview. Future Swedish officers are in general positive towards such a system which simultaneously could increase safety.

## Förkortningar

AFF – Advanced fire fighting

AIS – Automatic identification system

ARPA – Automatic Radar and Plotting Aid

COC – Certificates of Competency

DWT – Deadweight tonnes

ECDIS – Electronic Chart Display and Information System

GOC – General Operators Certificate

IMO – International Maritime Organization

MARS – Mariners alerting and reporting scheme

MRM– Maritime resource management

OCIMF - Oil companies international marine forum

ROC – Radio Operator's Certificate

SSO – Ship security officer

STCW – Standards of training, certificate and watchkeeping of seafarers.

TSTF - Transportstyrelsens författningssamling

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	3
Abstract .....	4
Förkortningar .....	5
Innehållsförteckning .....	6
<b>1 Introduktion.....</b>	<b>8</b>
1.1 Syfte.....	8
1.2 Avgränsningar .....	9
1.3 Bakgrund.....	9
1.3.1 Litteratur .....	10
1.3.2 STCW .....	10
1.3.2.1 Lista på certifikat, intyg och utbildningsbevis efter avslutad sjöbefälsexamen.....	11
1.3.3 Kontroll i dagsläget .....	12
1.3.4 Hamnstatskontroll .....	13
1.3.5 Vettinginspektion.....	13
<b>2 Metod .....</b>	<b>15</b>
2.1 Utformning av enkät.....	16
2.1.1 Enkätens innehåll .....	17
2.1.2 Bakgrund till enkätfrågor .....	17
2.1.3 Pilotstudie .....	18
2.1.4 Svarsfrekvens .....	19
2.2 Utformning av intervju .....	19
2.2.1 Genomförande av intervjuer.....	19
<b>3 Resultat och tolkning .....</b>	<b>20</b>
3.1 Resultat och tolkning av enkät.....	20
3.2 Resultat och tolkning av enkätkommentarer.....	29
3.3 Resultat och tolkning av intervju .....	30
<b>4 Diskussion.....</b>	<b>32</b>
4.1 Metoddiskussion.....	32
4.2 Resultatdiskussion .....	33
<b>5 Slutsats .....</b>	<b>35</b>
<b>Referenslista .....</b>	<b>36</b>
<b>Bilagor.....</b>	<b>38</b>
Bilaga 1 - Definitioner .....	38
Bilaga 2 - Enkät.....	40
Bilaga 3 - Kommentarsbilaga .....	41
Bilaga 4 - Intervjuintroduktion .....	43
Bilaga 5 - Intervjufrågor.....	44
Bilaga 6 - Intervju 1.....	46
Bilaga 7 - Intervju 2.....	48



<b>Bilaga 8 - Intervju 3.....</b>	<b>50</b>
<b>Bilaga 9 - Intervju 4.....</b>	<b>52</b>
<b>Bilaga 10 - Intervju 5.....</b>	<b>54</b>

## 1 Introduktion

I dagsläget utförs kontroller av certifikat vid hamnstatskontroller och vettingsinspektioner. Transportstyrelsen utför kontinuerligt kontroller av inkomna mönstringar men det finns idag inga kända system som kan utföra en automatisk kontroll av certifikat och behörigheter. Detta öppnar för frågan om ett verifikationssystem av certifikat är nödvändigt?

En del av EU-projektet MONALISA är att ta fram en konceptmodell för att automatiskt kunna verifiera sjöbefäls certifikat med hjälp av ett ID-kort. Tanken är att informationen på kortet skickas automatiskt via Automatic Identification System (AIS-sändning) till en databas i land där certifikatets giltighet säkerställs och på så vis även att befälet på bryggan har den kompetens som enligt lag krävs.

Är detta början på ett hårdare övervakningsklimat till sjöss eller är bristerna i certifikats- och behörighetskontroll så stora att detta är nödvändigt? Hur ställer sig de som i framtiden kanske blir tvungna att använda sig av ett sådant system till det?

Studien undersöker hur svenska sjöbefälstudenter i årskurs tre och fyra ställer sig till ett verifikationssystem av certifikat samt hur deras personliga överblick av sina egna certifikat ser ut. Studien ingår som en del av MONALISA projektet där åsikterna från hela branschen undersöks.

I studien används termer som certifikat, behörighet, grundbehörighet samt intyg. Dessa definieras i bilaga 1 för att underlätta för läsaren.

### 1.1 Syfte

Syftet med studien är att undersöka hur ett verifikationssystem av certifikat bemöts av blivande befäl, vilka för- och nackdelar man tänker sig. Den här studien avser att undersöka ur ett studentperspektiv om ett verifikationssystem av certifikat kan vara till hjälp för att personligen få en överblick och vart eventuella problem kan uppstå. Då studenter efter avslutad examen på sjöbefälsprogrammet erhållit sammanlagt 14 stycken certifikat, intyg, utbildningsbevis och specialbehörigheter vilka redovisades i 1.1.2.1.

Studien kommer att cirkulera kring huvudfrågan:

- Är ett verifikationssystem nödvändigt?

Studien är en del av en EU-projektet MONALISA som bland annat utför en undersökning av hela branschens åsikter angående verifikation av certifikat.

## 1.2 Avgränsningar

Studien avser att behandla frågan om hur ett verifikationssystem av certifikat blir bemött bland blivande däcksbefäl som utbildas i Sverige. Studien delas upp i en bakgrundsdel där regler och definitioner tas upp, följt av en attitydundersökning bland elever i årskurs tre och fyra på sjöbefälsutbildningen. De certifikat, specialbehörigheter och intyg som tas upp från regelverken är sådana som studenterna erhåller i utbildningen på sjöbefälsprogrammet. Att attitydundersökningen begränsas till studenter i årskurs tre och fyra och beror dels på att elever i årskurs ett och två inte erhållit så många certifikat samt för att få ett hanterligt antal enkäter.

## 1.3 Bakgrund

I en rapport från Mariners Alerting and Reporting Scheme (MARS, 1996) berättar en inspektör som arbetat i Persiska Gulfen om hur han inspekterar ett fartyg på 11 000 dwt. Den enda bland befälen som kunde visa upp Certificates of Competency (CoC) var kaptenen som dock bara hade behörighet som andre styrman. Fartyget blev liggande tills en besättning med rätt behörighet kom ombord vilket det efter två veckor gjorde. Fartyget släpptes och någonstans utanför Dubai kom en båt för att byta ut den godkända besättningen till den gamla som sedan fortsatte resan. MARS är ett konfidentiellt rapporteringssystem dit olyckor och tillbud anonymt rapporteras för att vara en databas till riskanalyser för besättning och management. Det drivs av The Nautical Institute för att få tillgång till rapporter om olyckor. I en rapport från International Maritime Organization (IMO) har det sammanställts upptäckta certifikats förfalskningar från 2009. Antalet som rapporterats till sekretariatet under 2009 uppkom till 517 stycken (IMO, 2010). Dessa två rapporter väcker frågor kring hur hanteringen och kontroll av befälens certifikat ser ut idag?

EU-projektet MONALISA planerar att skapa ett elektroniskt verifikationssystem av befälens certifikat för att öka den maritima säkerheten. Då hanteringen och kontrollen av certifikat kan verka bristfällig och att det ibland är svårt att få en personlig överblick är studiens mål att tillhandahålla underlag för MONALISA i det fortsatta arbetet med att utveckla ett sådant system.

### 1.3.1 Litteratur

Då det i dagsläget inte finns några system som utför automatiska kontroller av certifikat och behörigheter fanns litteratur kring ämnet verifikation av maritima certifikat främst i debattartiklar från olika nautiska tidningar samt rapporter från organisationer. De olika regelverk som behandlar certifikat och behörigheter kommer också att användas. I en studie från 2004 undersöks idén och olika lösningar för att kombinera identifikation och certifikat med hjälp av olika biometriska möjligheter eller ett kort (Akrami, 2004). Detta för att ett av problemen inom sjöfarten, enligt rapporten, är förfalskning av certifikat.

### 1.3.2 STCW

I alla länder gäller landets lagsstiftning, i Sverige är det Transportstyrelsen som är det högsta organet. Transportstyrelsen ansvarar för utfärdande av certifikat och behörigheter. Delen om utbildning och certifikat i Transportstyrelsen författningssamling (TSFS) baseras i stort sett på Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) vilket styrs av IMO. STCW kraven är de minimikrav vilka en sjöman ska uppfylla för att få ett certifikat eller behörighet. Den är standardiserad, dvs. den är enhetlig och antagen i 133 länder. STCW konventionen handlar om alla normer för sjömäns utbildning, certifiering och vakthållning. Sverige antog STCW konventionen 1984 som blev modifierad 1995 och sedan ratificerad 1997. Några av de viktigaste nya reglerna är utförande av Port State Control vilket behandlas under rubriken hamnstatskontroll. Kraven som STCW ställer måste uppfyllas för att erhålla och behålla certifikat. Svensk lag är i några fall strängare än STCW och ställer högre krav för sjömansutbildning i Sverige. För att få certifikat eller behörighet i Sverige behöver man följa TSFS. Bara godkända skolor kan genomföra olika kurser och utbildning. I Sverige finns det två godkända skolor och några privata företag som har fått godkännande av Transportstyrelsen.

Alla besättningsmän som tjänstgör ombord på fartyg i däck- eller maskinbefattning måste enligt STCW-konventionen inneha en giltig behörighet som visar att personen i fråga har behörighet för sina arbetsysslor. STCW-konventionen stipulerar vilka minimikrav som de tillhörande länderna måste följa och även vilka krav som ställs för att respektive land ska få utfärda behörigheter (Transportstyrelsen 2011c). Detta bidrar till att STCW kontrollerar så att kunskapsnivån håller likvärdig standard i olika delar av världen.

Enligt STCW-konventionen ska sjömannen alltid medföra sina giltiga behörigheter i original när han tjänstgör ombord. Avsaknad av behörighet kan leda till att fartyget tvingas ligga stilla tills ny besättning med korrekt behörighet har kommit ombord (Transportstyrelsen 2011c).

Man bör även ha i åtanke att de behörigheter som de svenska myndigheterna har gett ut endast är giltiga på svenskflaggade fartyg. Det är alltså flaggstatens behörigheter som ska gälla ombord på fartyg. Det finns inga internationella behörigheter. Det krävs att man skickar in kopior på sina behörigheter till sjöfartsmyndigheten i det land som fartyget är registrerat i.

### **1.3.2.1 Lista på certifikat, intyg och utbildningsbevis efter avslutad sjöbefälsexamen**

Efter avslutad examen från Chalmers Universitet på sjöbefälsprogrammet ska studenterna erhålla följande:

- Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) - certifikat
- General Operator Certificate (GOC) – certifikat – Giltigt i 5 år, 12 månader tjänstgöring krävs för förnyelse.
- Räddningsfarkoster och beredskapsbåtar- certifikat – Utan tidsbegränsning
- Advanced Fire Fighting (AFF) – certifikat - Utan tidsbegränsning
- MRM - certifikat
- Medical Care – certifikat – Giltigt i 5 år
- Basic Safety Training (BST) – intyg – Utan tidsbegränsning
- Handledare för fartygsförlagd utbildning – intyg
- ECDIS – intyg

- Hantering av farligt gods – specialbehörighet – Giltigt i 5 år, 12 månader tjänstgöring krävs för förnyelse.
- Tankfartygsoperativ kurs olja – specialbehörighet - Giltigt i 5 år, 12 månader tjänstgöring krävs för förnyelse.
- Kemikalielasthantering – specialbehörighet - Giltigt i 5 år, 12 månader tjänstgöring krävs för förnyelse.
- Ship Security Officer (SSO) – specialbehörighet – Utan tidsbegränsning
- Maskinbefälsexamen klass VIII – utbildningsbevis – Giltigt i 5 år, 12 månader tjänstgöring krävs för förnyelse.

### 1.3.3 Kontroll i dagsläget

Rederier med svenskflaggade fartyg måste rapportera sin personals tjänstgöring till sjömansregistret som drivs av Transportstyrelsen. Våren 2011 infördes nya rutiner för bättre kontroll av sjömäns behörigheter. Genom att göra ett urval i sjömansregistret kunde rederier och fartyg som behövdes kontaktas identifieras. Orsaken till detta var enligt Transportstyrelsen att det hänt att rederier lämnat felaktiga uppgifter eller inte rapporterat alls till sjömansregistret vilket kunde betyda att ett fartyg var underbemannat eller att bemanningen saknade rätt kompetens (Transportstyrelsen, 2011a). För sjömannen kan detta resultera att han eller hon förlorar jobbet på grund av att det uppstår problem med behörigheter och certifikat. Kraven för att behålla vissa certifikat och även de olika behörigheterna är att man under en femårsperiod aktivt ska ha arbetat minst ett år med den befattning man avser behålla. Om rederier inte rapporterar in den tid man arbetat till sjöss registreras det inte i sjömansregistret vilket kan resultera i att behörigheten eller certifikatet går ut och då behöves förnyas.

För kontroll av certifikat finns det även möjlighet att via IMOs hemsida få verifikation på ett certifikats äkthet och giltighet (IMO, 2011). STCW kräver att berörda myndigheter upprätthåller ett öppet register av certifikat som utfärdats för att andra myndigheter eller rederier ska kunna erhålla en verifikation.

### 1.3.4 Hamnstatskontroll

Hamnstatskontroller eller som det också kallas, Port State Control, är inspektioner utförda av sjöfartsavdelningen inom Transportstyrelsen av utländska fartyg som anlöper till svenska hamnar. Det regleras av hamnstatskontrolldirektivet (92/51/EG) och Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Transportstyrelsen, 2010b). Det senare är en organisation bestående av 27 länders maritima administration och har som uppdrag att inspektera utländska fartyg för att säkerställa att fartyget och dess besättning möter kraven för internationell standard (Paris MoU, 2010). Enligt både Hamnstatskontrolldirektivet och Paris MoU ska sjöfartsavdelningen inom Transportstyrelsen inspektera vissa utländska fartyg som anlöper till en svensk hamn (Transportstyrelsen, 2011b). På samma sätt kan svenska fartyg inspekteras när det anlöper en hamn i någon av de 27 medlemsländerna av Paris MoU. Valet av vilka fartyg som ska inspekteras styrs av riskkriterier där tidigare brister, ålder på fartyg, fartygstyp, prestationsnivå hos den organisation som utfärdat certifikat för fartyget, flaggstatens prestationsnivå och tidigare nyttjandeförbud vägs in för att klassa fartyget i tre olika grupper; hög, normal och låg risk. De olika grupperna inspekteras med olika intervall på 6-36 månader (Transportstyrelsen, 2011b). Under januari - juli 2010 utfördes 417 hamnstatskontroller i Sverige. Av dessa ansågs 150 fartyg ha brister varav fyra fartyg hade så allvarliga brister att de kvarhölls (Transportstyrelsen, 2010a) vilket innebär att ett så kallat nyttjandeförbud utfärdades. Skulle ett fartyg efter en hamnstatskontroll visa väsentliga brister eller ej anses sjövärdigt för en resa kan det medföra ett nyttjandeförbud (Transportstyrelsen, 2010b). Med andra ord så betyder detta att fartyget ej får lämna kaj förrän bristerna åtgärdats.

### 1.3.5 Vettinginspektion

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) är en frivillig organisation med intresse i shipping av råolja, gas och andra oljeprodukter samt terminaler som hanterar detta. OCIMF grundades 1970 och var en reaktion på den ökade uppmärksamheten av marina miljökatastrofer, speciellt efter att Torrey Canyon förliste utanför England sydvästra kust (OCIMF, 2010a). Nästan 120,000 ton råolja läckte ut i havet (Barkham, 2010) och drabbade både Englands sydkust och Frankrikes nordkust. Målet med OCIMF är att öka säkerheten på

tankfartyg, oljeterminaler och offshore operationer (OCIMF, 2010b). För fartyg som transporterar olja, gas eller andra petrokemiska produkter sker så kallade vettinginspektioner regelbundet för att säkerställa att fartyget och dess besättning uppfyller en viss standard. Vid en vettinginspektion kontrolleras bland annat att besättningens behörighet och certifikat är giltiga.



## 2 Metod

En attitydundersökning bland svenska sjöbefälsstudenter i årskurs tre och fyra ska ligga till grund för att få svar på frågan om hur ett verifikationssystem av certifikat skulle bemötas inom denna målgrupp. Många enkätundersökningar har svårt att få en hög svarsfrekvens och kan på så sätt inte generalisera resultaten till målgruppen (Robson, 2010). Därför ska enkäten delas ut i helklass för att på detta sätt påverka svarsfrekvensen att bli något högre än när man skickar enkät via mail samt att det finns möjlighet att kort presentera arbetet och att direkt kunna svara på frågor. Svaren ska sammanställas i diagram med tolkning av resultaten. Eventuella kommentarer kommer att sammanställas i en separat analys samt en bilaga. Enkäten kommer även att skickas ut elektroniskt till studenter på Sjöfartshögskolan i Kalmar.

För- och nackdelar av en enkät:

Enkät fördelar (Robson, 2010):

- ✓ Billigt
- ✓ När många
- ✓ Känsliga frågor kan ställas (anonym enkät)
- ✓ Går snabbare än att intervjua
- ✓ Många skriver ofta givande kommentarer
- ✓ Lätt att visa resultat i form av diagram

Nackdelar (Robson, 2010)

- Frågor kan missuppfattas
- Kan vara svårt att ge ett bra svar
- Tar lång tid att förbereda frågor
- Svårt att veta hur ärliga och seriösa svaren är
- Svårt att få en hög svarsfrekvens

För att få en djupare förståelse om svaren som lämnas på enkäten ska även intervjuer genomföras. Det finns tre typer av intervju: ostrukturerad, semistrukturerad och strukturerad. I denna studie valdes semistrukturerade frågor då de personer som intervjuas ges möjligheten att utveckla sina svar (Robson, 2010).

Intervju fördelar:

- ✓ Om man inte får tydligt svar kan ett förtydligande förfrågas

- ✓ Hög svarsfrekvens
- ✓ Intervjuad person har mer tid att svara på frågor

Nackdelar:

- Tar lång tid
- Svårt att synkronisera möte
- Svårt att ställa känsliga frågor
- När få personer som kan ha helt olika åsikter
- Svar är ej representativa för majoriteten

Vid utförande en studie finns det olika kvalitetsmått; objektivitet, reliabilitet och validitet.

Det förstnämnda innebär att man opartiskt framställer information utan tanke på egen

vinning (Nationalencyklopedin, 2011b). Reliabilitet, det vill säga tillförlitlighet, är ett mått på hur återkommande resultaten skulle vara om undersökningen upprepades (Robson, 2011).

Slutligen innebär validitet om det man mäter verkligen är det man vill mäta (Robson, 2011).

## 2.1 Utformning av enkät

Examensarbetets undersökning består till större del av en attitydundersökning baserat på en enkät. Med hjälp av en enkät nås en större grupp människor och resultaten kan på så sätt sättas in i ett generellt sammanhang. Resultatet representerar hela gruppen och inte en enstaka person som är fallet med intervju. Ju fler personer som väljer att svara på enkäten desto mer representativa svar får man medan en intervju kan ge mer detaljerade svar och mer preciserade. Samtidigt kräver en intervju betydligt mer planering och tid. Faller valet på enkät måste gruppen begränsas och en tydlig målgrupp måste fastläggas. På Chalmers läser ca 250 blivande sjöbefäl som indelas i de som läser på tre eller fyra år. Det beror på att vissa studenter redan har sjötid och behöver därför inte genomgå ett års praktik ombord på fartyg. Studenter i årskurs ett och två ansågs inte inneha tillräckligt många certifikat och intyg för att svara på enkäten och valdes således bort. Istället valdes studenter i årskurs tre och fyra ut för attitydundersökning på grund av deras längre erfarenhet till sjöss samt högre antal certifikat och intyg.

### 2.1.1 Enkätens innehåll

Enkäten består av fem frågor vilka valdes ut av ett antal olika frågor som förbereddes innan. Frågorna diskuterades noggrant och omformulerades flera gånger för att utesluta nyckelord och ledande frågor vilka kunde syfta på något tänkbart svarsalternativ. Slutna frågor användes i enkäten vilket gör att det är lättare att redovisa och tolka resultatet. Vid samtliga frågor lämnades utrymme för kommentarer och synpunkter. Skillnaden mellan en öppen och slutna fråga är att öppna frågor är ställda så att personen kan tolka och svara fritt och får inga svarsalternativ. Slutna frågor innebär att svarsalternativ representeras av en skala, antal olika ord/beskrivningar. Nackdelen med slutna frågor är att de slutna svarsalternativen kan medföra en fara för validiteten dvs. huruvida något verkligen betyder vad det hävdar att betyda (Robson, 2010).

Enkäten innehöll en kort presentation och tre bakgrunds frågor:

- Antal sjömånader
- Antagnings år
- Tre- eller fyraårigt program

Därefter kom fem slutna frågor.

### 2.1.2 Bakgrund till enkätfrågor

1. Känner Du till eller har Du själv upplevt något slags fusk med certifikat eller behörigheter inom sjöfarten? Svartalternativ: Ja/Nej

Här undersöks om studenter under sin praktik eller tidigare arbete till sjöss har varit med om att någon hade förfalskade eller ogiltiga certifikat. Detta för att få en uppfattning om hur utbrett problemet är.

2. Tycker Du personligen att det är svårt att få en överblick av Dina certifikat? Giltighetstid, förnyelse osv. Svartalternativ: Ja/Delvis/Nej/Vet ej

Här ville man få fram om studenter har översikt och om de tycker att det är lätt eller svårt att överblicka sina certifikat. Frågan ansågs viktig då kandidaterna själva hade svårigheter att

få en överblick över egna certifikat. De flesta studerande i SK4 innehar åtta certifikat i dagsläget. Bara på ett utav dessa åtta certifikat står utgångs datum.

3. Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska erhålla Dina certifikat? Svartalternativ: Ja/Delvis/Nej

Kandidaternas åsikt är att det är en stor skillnad mellan att erhålla och behålla certifikat. Här undersöks om studenterna ansåg sig veta vad de ska kunna och vilka krav de ska uppfylla för att erhålla sina certifikat.

4. Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska behålla Dina certifikat? Svartalternativ: Ja/Delvis/Nej

Kandidaterna uppfattade att det är lättare att veta hur man ska erhålla sina certifikat än att veta hur man behåller dem då information kring detta presenteras i kurser där certifikat erhålls. Frågan fanns med för att om ett certifikat håller på att gå ut bör man veta vad som krävs för att behålla det. Frågan kommer vara betydligt mer aktuell när man börjar jobba men det är bra att veta innan.

5. Vad skulle Du tycka om ett verifikationssystem av certifikat? Svartalternativ: 1/2/3/4/5 (1-mycket negativt, 5-mycket positivt)

Här undersöks vad blivandes sjöbefäl åsikt är, hur de skulle känna för det, om det skulle underlätta och om det skulle kunna vara till hjälp med ett verifikationssystem. Själva utformningen av systemet nämns ej då det inte är framtaget ännu och den tekniska lösningen är heller inte intressant för undersökningen.

### **2.1.3 Pilotstudie**

En pilotundersökning genomfördes innan enkäten delades ut till studenterna. Pilotundersökningen gjordes på tio personer för att utreda om frågorna eller svaren i enkäten kunde misstolkas eller missuppfattas. Med hjälp av detta skapades en uppfattning om den är tydligt formulerat och uppbyggd. Efter pilotenkäten kunde vissa frågor diskuteras och formuleras om. Pilotundersökningen visade att många hade svårt att förstå vad som menades med "verifikationssystem". Innan enkäten delades ut gavs en kort presentation om

bakgrunden utan att nämna och avslöja för många detaljer. Själva ordet verifikationssystem kunde inte definieras exakt då systemet inte är framtaget ännu men i presentationen gjordes det klart att den tekniska lösningen inte var det viktiga.

#### **2.1.4 Svarsfrekvens**

Enkäten delades ut och samtliga av de 33 studenter i årskurs tre på Chalmers vilka var närvarande under en lektion svarade. Samtliga 44 personer i årskurs fyra på Chalmers som tilldelades enkät svarade vilket resulterade i att det totalt blev 77 enkäter från Chalmers. För att göra undersökning i lite större skala skickades enkäten i elektronisk form till studerande i Kalmar. Totalt skickades det ut 212 e-enkäter till Kalmar. Svartsfrekvensen blev relativt låg då bara 34 e-enkäter skickades tillbaka.

### **2.2 Utformning av intervju**

För att förtydliga och undersöka ämnet djupare bestämdes det att intervjua några studenter från årskurs fyra på Chalmers. De intervjuade hade själva skrivit att de var intresserade av att diskutera vidare kring ämnet. Grunden till intervjuerna var frågorna från enkäten och genom en intervju skulle möjligheten att förtydliga och förklara ges. Frågorna till intervjuerna utvecklades med hjälp av svaren som lämnades på enkäten.

#### **2.2.1 Genomförande av intervjuer**

Innan intervjun påbörjades underrättades respondenterna att de hade rätt till att vara anonyma och rätt till att avbryta när som helst. Till att börja med fick respondenterna fylla i samma enkät som de tidigare svarat på en gång till. Följdfrågorna som ställdes var beroende på svaren de givits i enkäten. Här fanns det goda möjligheter att förtydliga och förklara hur de hade tänkt och varför respondenten svarat just på det sättet. Efter själva intervjun jämfördes det svar som givits från gamla och nya enkäten. Syftet med det var att kolla om personen hade ändrat sina svar och om ja, varför gjorde de det? Personerna som blev intervjuade gavs i slutet möjligheten att tillägga något om de ansåg att kandidaterna hade missat som betraktades vara viktigt i sammanhanget. Intervjuintroduktion samt intervjufrågor ligger i bilaga 4 och bilaga 5.

### 3 Resultat och tolkning

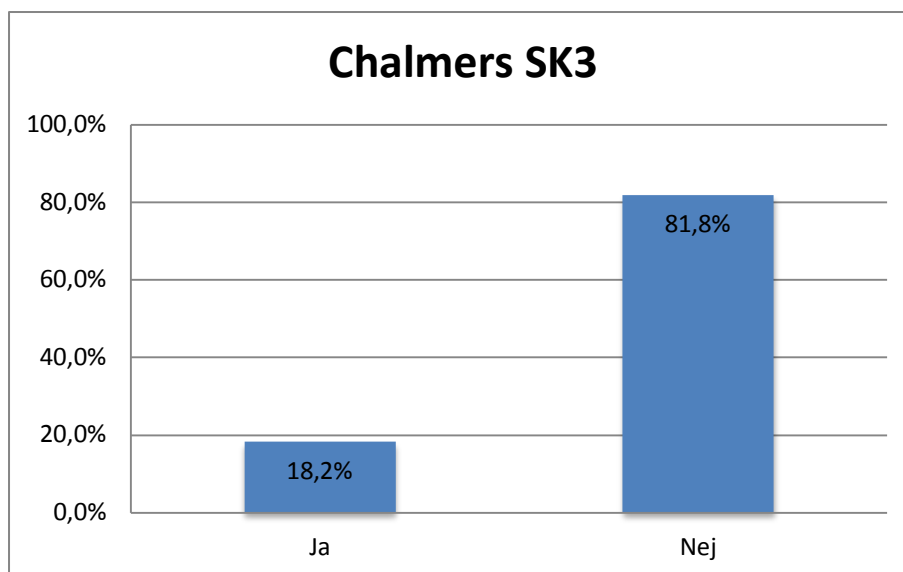
#### 3.1 Resultat och tolkning av enkät

Här redovisas sammanställning av enkätsvaren uppdelat i tre grupper: SK3 (sjöbefälsstudenter i årskurs tre), SK4 (sjöbefälsstudenter i årskurs fyra) samt studenter från Sjöfartshögskolan i Kalmar. Resultaten från Kalmar är ifrån samtliga årskurser på sjöbefäl- och sjöingenjörsutbildningen, därför kan inte resultatet jämföras med resultaten från Chalmers då dessa är indelade i årskurs tre och fyra samt enbart från sjöbefälsprogrammet. Kommentarer som lämnats i enkät och som förstärker resultatet har i vissa fall infogats under diagrammen.

#### Fråga 1

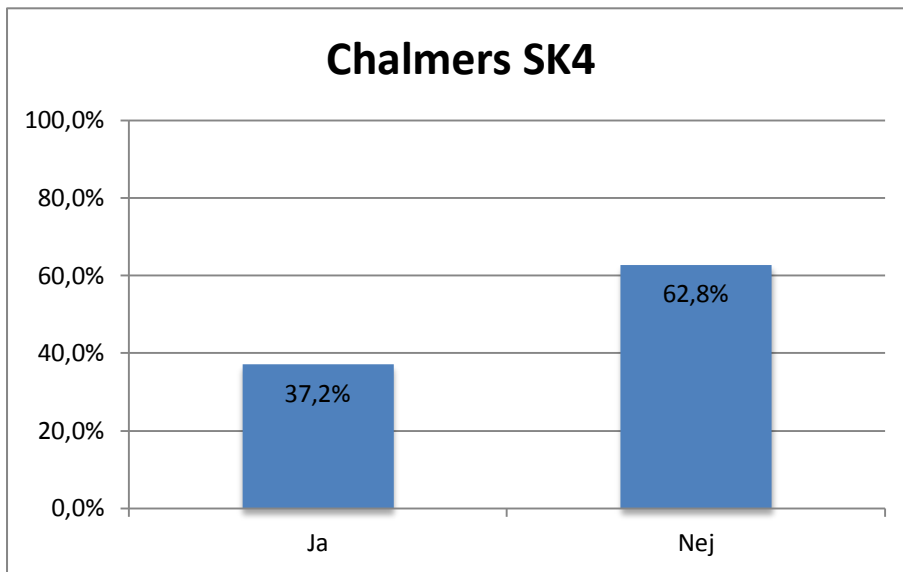
Känner Du till eller har Du själv upplevt något slags fusk med certifikat eller behörigheter inom sjöfarten?

**Diagram 3.1.1**



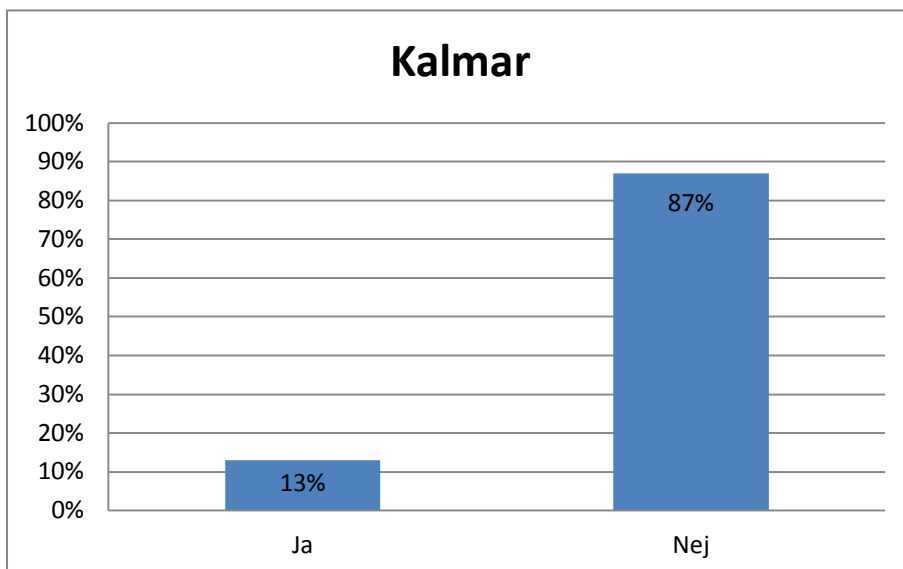
Majoriteten i årskurs tre har inte upplevt fusk med certifikat eller behörigheter. Med tanke på mindre erfarenhet till sjöss kan det tolkas som att personer i årskurs tre inte är uppmärksamma för eventuellt fusk.

**Diagram 3.1.2**



Högre antal Ja i årskurs fyra än i årskurs tre. Mer erfarenhet och sjötid kan vara en bidragande faktor.

**Diagram 3.1.3**



Majoriteten av studenterna på Sjöbefälsskolan i Kalmar har inte upplevt fusk med certifikat eller behörigheter.

*Kommentarer*

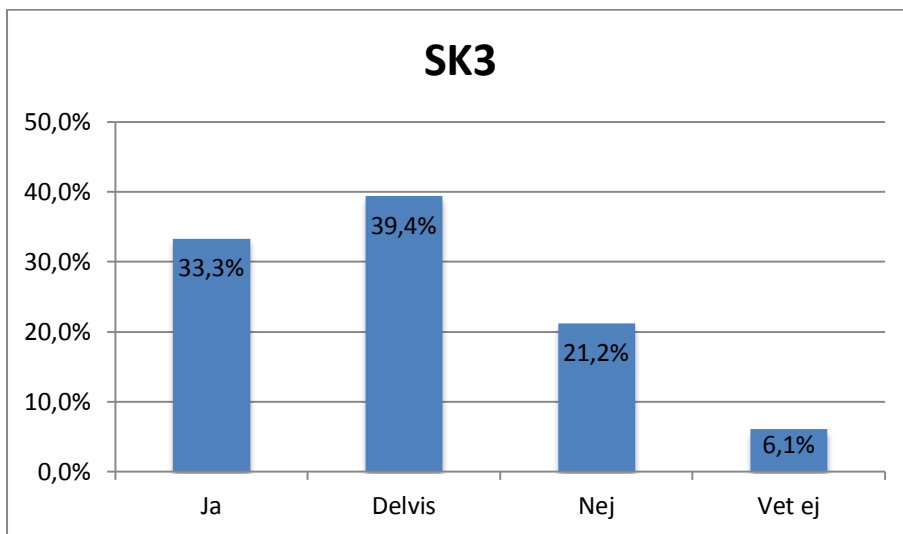
"Aldrig fusk men jag vet att folk på mina praktikkåtar seglat diverse utgångna certifikat. På grund av ovetskap om dess giltighetstid" Kalmar 2011-10-22 14.26.01

Enligt kommentaren kan frågeställningen bidra till olika svar beroende på hur personen tolkar ordet fusk.

## Fråga 2

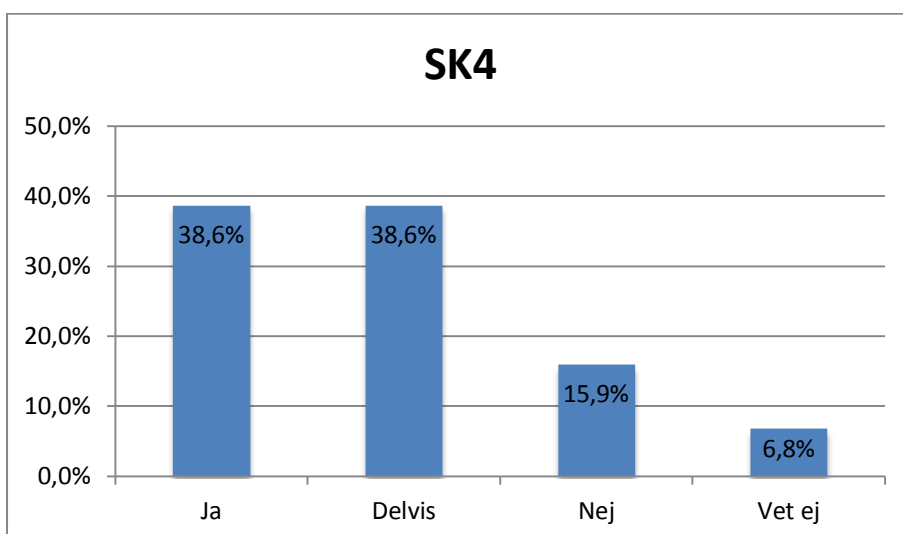
Tycker Du personligen att det är svårt att få en överblick av Dina certifikat? Giltighetstid, förnyelse osv.

Diagram 3.2.1



I årskurs tre är det en tydlig majoritet av svaren ja och delvis vilket visar att många har svårt att få en personlig överblick av sina certifikat. Detta kan bero på mängden certifikat.

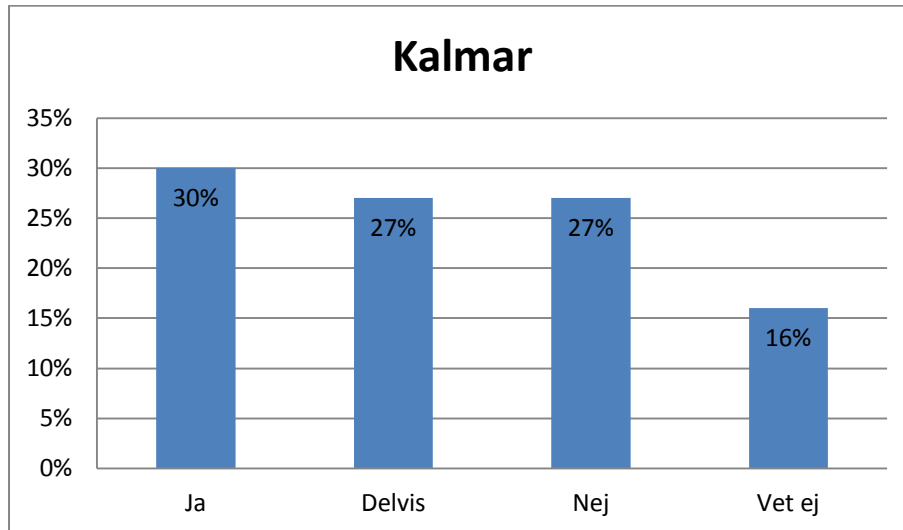
Diagram 3.2.2





Något fler av svaren ja och delvis i årskurs fyra än i årskurs tre vilket antagligen beror på att antalet erhållna certifikat ökar allt eftersom utbildningen fortgår.

**Diagram 3.2.3**



Något fler studenter som har svarat att det inte är svårt att få en överblick av certifikat. Över 50 % av de tillfrågade ser svårigheter i att få en överblick av sina certifikat.

#### *Kommentarer*

”Har inte så många ännu, men kan tänka mig att det blir svårare i framtiden” Kalmar 2011-10-21 13.46.31

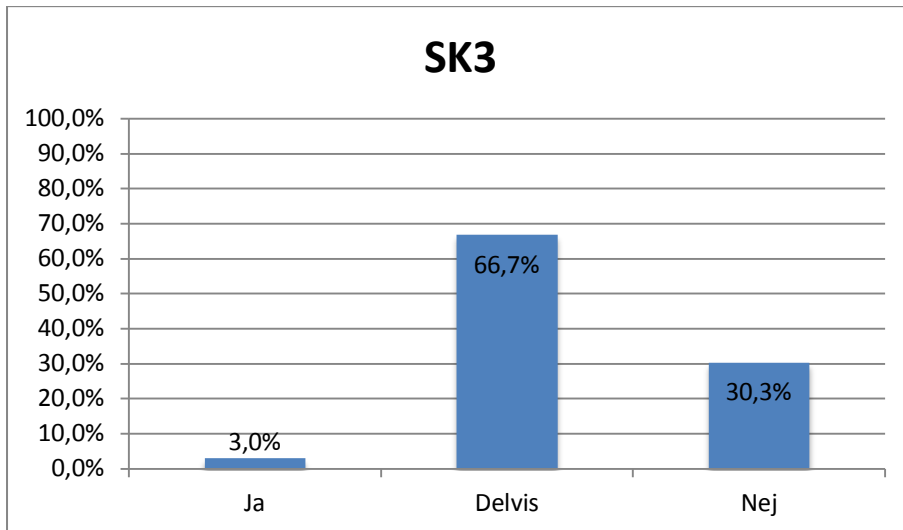
”Har inte hämtat ut så många cert än...” Kalmar 2011-10-27 03.01.55

Enligt kommentarer så är det mängden certifikat som gör det svårt att skapa en överblick.

### Fråga 3

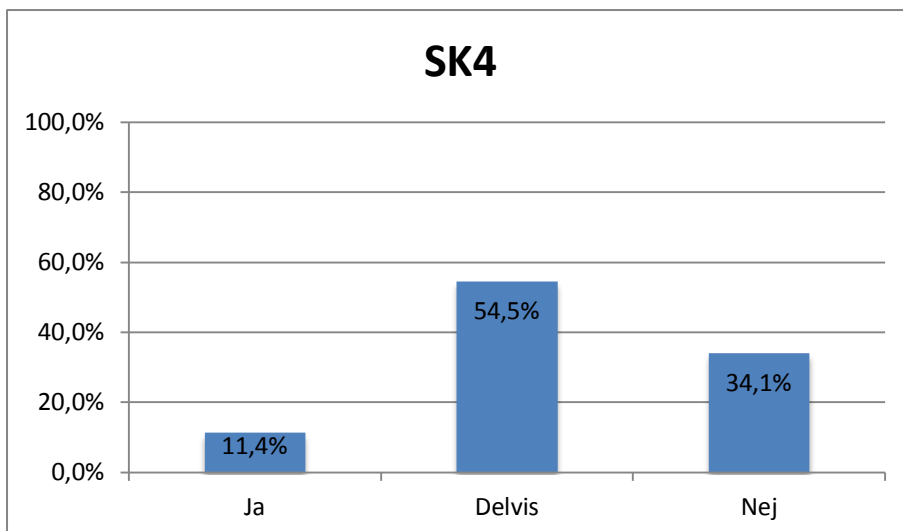
Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska erhålla Dina certifikat?

Diagram 3.3.1



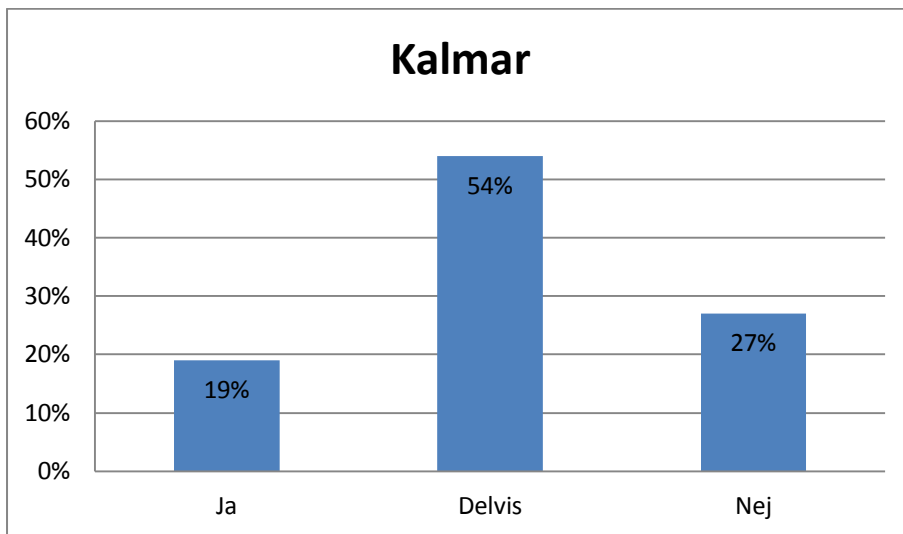
I inledningen av en kurs som utfärdar certifikat står STCW kraven med i kursplanen. Den övervägande majoriteten har svarat delvis vilket kan vara ett tecken på att STCW kraven som informerats delvis glömts bort.

Diagram 3.3.2



Något fler har svarat ja i årskurs fyra än i årskurs tre på Chalmers vilket kan bero på att studenten har större intresse kring detta då de är i slutskedet av utbildningen. Närmare 90 % i årskurs fyra är delvis eller inte alls insatta i vilka STCW kraven för att erhålla sina certifikat.

**Diagram 3.3.3**



Över 80 % av studenter på sjöfartshögskolan i Kalmar är delvis eller inte alls insatta i vad STCW kraven är för att erhålla sina certifikat. Resterande vet vilka kraven är.

*Kommentarer*

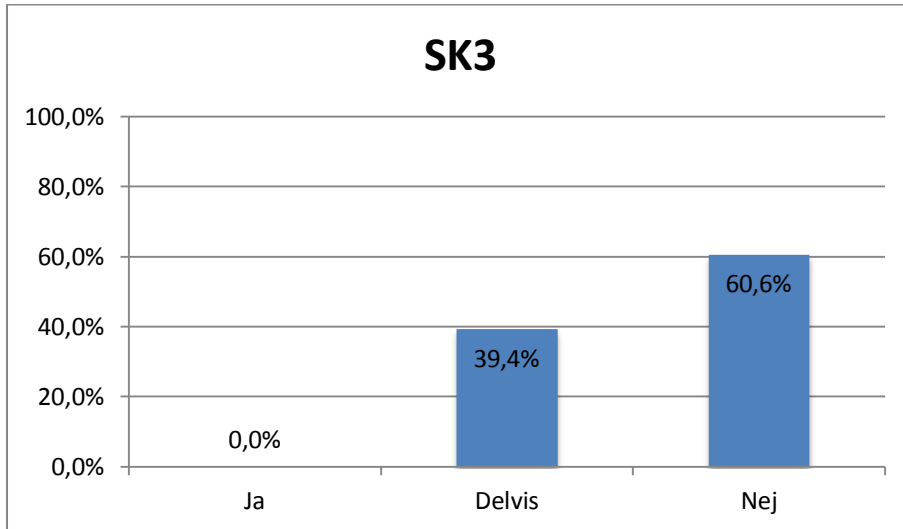
"Förutsätter att alla krav uppfylls per automatik vid godkänd, avslutad utbildning" Kalmar  
2011-10-22 14.26.01

Resultatet visar inte på att studenterna vet hur man behåller certifikat utan snarare antar eleverna vad som är mest troligt.

## Fråga 4

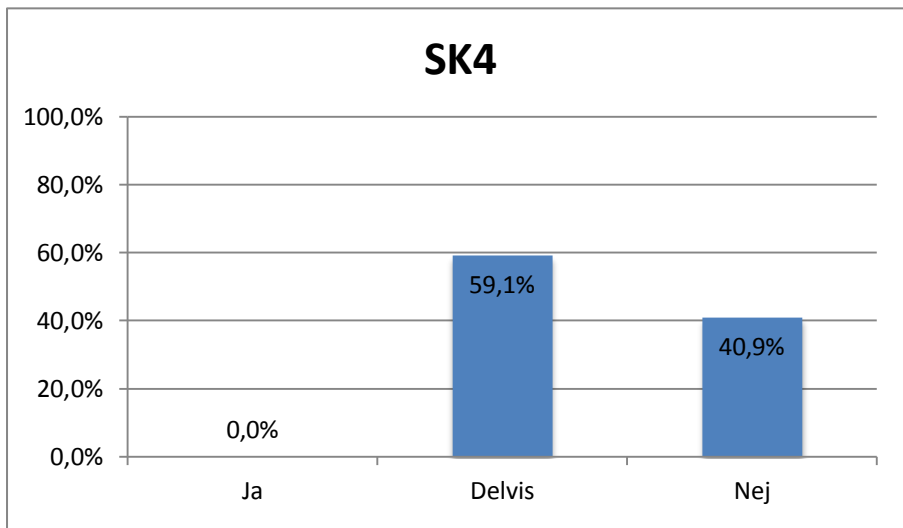
Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska behålla Dina certifikat?

Diagram 3.4.1



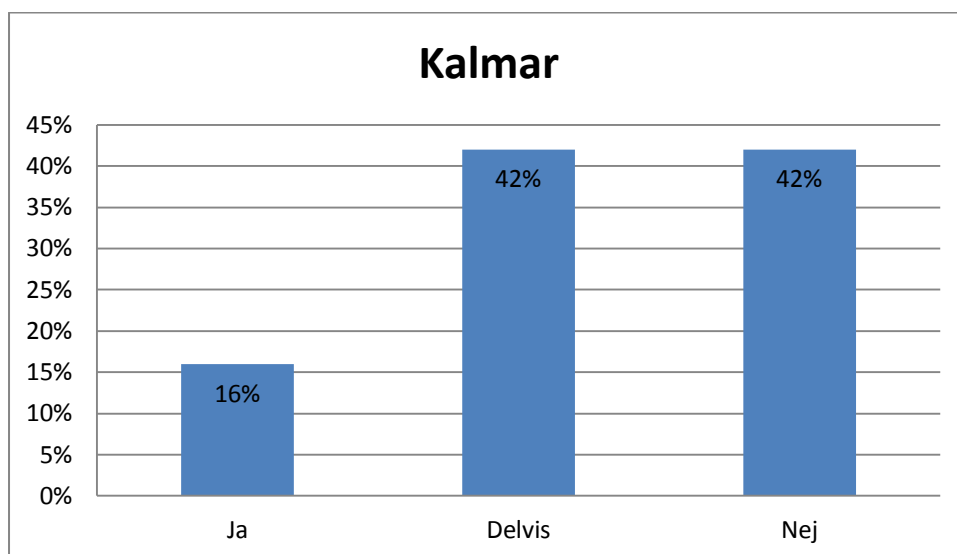
Ingen i årskurs tre tycker sig veta STCW kraven för att få behålla sina certifikat. 66,7% vet delvis vilka kraven är för att erhålla certifikat men bara 39,4% vet delvis vilka kraven är för att behålla.

Diagram 3.4.2



Det sker en svag ökning av delvis hos studenterna i årskurs fyra vilket kan bero på att studenterna har skaffat sig mer erfarenhet.

**Diagram 3.4.3**



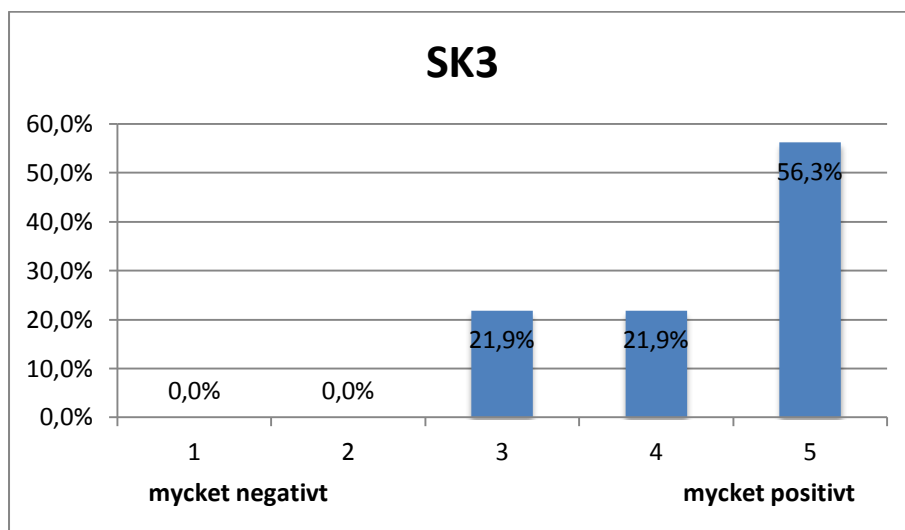
Resultatet från studenterna på Sjöbefälsskolan i Kalmar visar på att 16 % vet hur dem ska behålla sina certifikat.

## Fråga 5

Vad skulle Du tycka om ett verifikationssystem av certifikat?

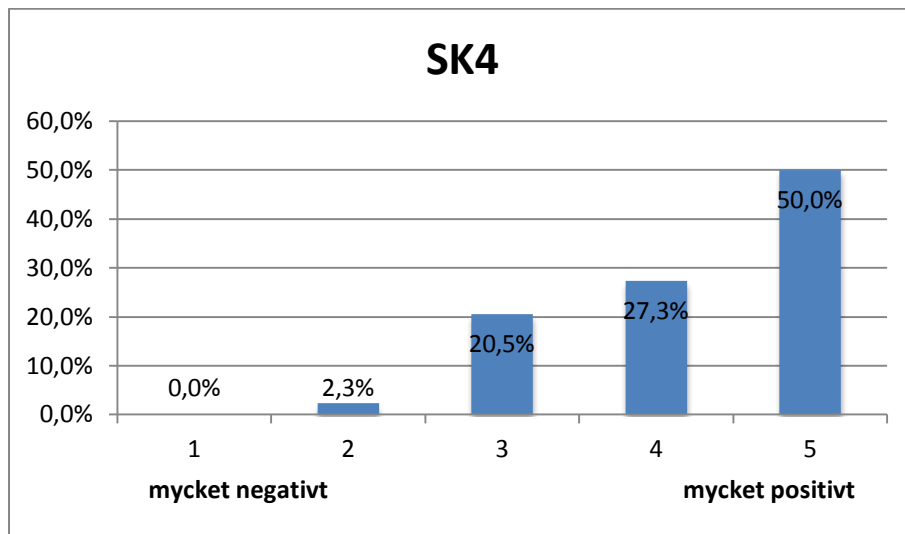
Då den tekniska lösningen inte är framtagna valde vi inte att närmare förklara ordet verifikationssystem utan lät studenterna tolka begreppet fritt.

**Diagram 3.5.1**



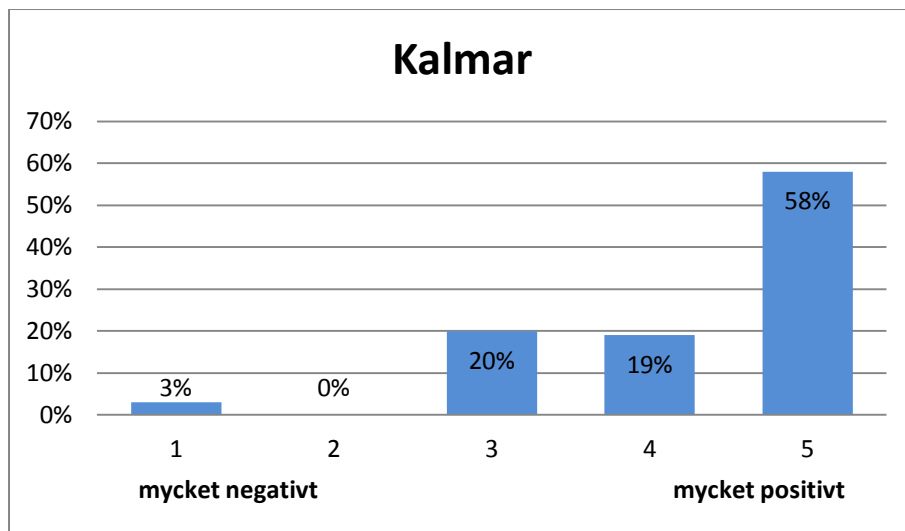
Den övervägande majoriteten av studenter i årskurs tre är positivt inställda till någon form av verifikationssystem av certifikat.

**Diagram 3.5.2**



Majoriteten bland studenterna i årskurs fyra är positivt inställda till någon form av verifikationssystem av certifikat.

**Diagram 3.5.3**



58 % bland studenter i Kalmar är mycket positivt inställda till någon form av verifikationssystem av certifikat. Endast 3 % ser det som något mycket negativt.

*Kommentarer*

”Jag hade uppskattat om det fanns ett lättöverskådligt system där man loggade in sig och såg vilka certifikat man har tillsammans med respektive expire dates i en lista samt certifikat som snart behöver förnyas” Kalmar 2011-10-21 13.46.31

”Skulle underlätta hanteringen och tillgängligheten” Kalmar 2011-10-27 13.07.04

Den allmänna uppfattningen om ett verifikationssystem verkar vara att det ses mer som ett hjälpmedel för den enskilde sjömannen.

”Rederierna bör även vara positiva till ett sådant system. På en av mina praktikbåtar upptäcktes vid en vetting att överstyrmans cert hade gått ut. Efter händelsen fick den avmönstrade överstyrmannen flyga tillbaka tills transportstyrelsen hade snabbbehandlat ärendet” Kalmar 2011-10-26 12.20.46

### **3.2 Resultat och tolkning av enkätkommentarer**

Här redovisas en tolkning av kommentarerna till enkätsvaren. Kommentarer som inte behandlas var för sig utan fokus kommer att ligga på de generella attityderna. Samtliga kommentarer ligger i bilaga 3.

#### **Fråga 1**

Genom kommentarerna på fråga ett syns ett tolkningsutrymme för vad ordet fusk innebär. En kommentar anser att segla med utgångna certifikat inte klassas som fusk på grund av ovetskap om dess giltighetstid.

Fusk kan alltså ske medvetet i form av förfalskning, medvetet i form av avsaknad eller omedvetenhet om att giltighetstiden har gått ut. Allvarlighetsgraden kan tolkas i ordet fusk.

#### **Fråga 2**

Merparten av kommentarerna syftar på att det finns svårigheter att få en överblick av certifikaten. Detta kopplas ofta till mängden certifikat samt att de har olika giltighetstider vilket gör det svårt att överblicka.

#### **Fråga 3 och 4**

För fråga tre och fyra har det enbart lämnats två kommentarer vilka antyder att ansvaret för att STCW kraven uppfylls ligger på skolan och därför förlitar man sig på det.

## Fråga 5

I kommentarerna föreställs ofta hur ett verifikationssystem skulle se ut. Många ser det som ett personligt hjälpmedel vilket kanske är lätt att göra som student. Återigen nämns att det är svårt att överblicka sina certifikat i pappersform och att det eftersöks en digital lösning som skulle underlätta hantering och lättöverskådligt. En kommentar anser att ett verifikationssystem även borde vara av intresse för rederier.

## 3.3 Resultat och tolkning av intervju

### Fråga 1

Det framkom genom intervjuerna att två av respondenterna har varit med om någon form av fusk med certifikat. I båda fallen har certifikatens giltighetstid gått ut och försök att dölja det för myndigheter har gjorts. Merparten av personerna som vi har intervjuat har varit med om någon form av kontroll, däribland är det värt att nämna vetting, hamnstatskontroll och läkarintyg. Vi tolkar att intervjupersonerna anser att vissa certifikat är mindre betydelsefulla än andra och således anses det inte vara lika illa att fuska med vissa certifikat. Vi har kommit fram till att man kan gradera allvarlighetsgraden av att segla utan giltigt certifikat eller behörighet i tre grupper: förfalska, sakna eller utgått. Genom att förfalska certifikat försöker man aktivt dölja sin saknad av kunskap som behövs för att utföra ett korrekt arbete. Den andra gruppen är personer som känner till att han eller hon saknar behörighet men inte gör något åt det, på detta sätt försöker man inte aktivt dölja sina brister. Den sista kategorin är personer som är omedveten eller inte känner till att certifikat eller behörighet har utgått. I dessa fall finns mer eller mindre kunskapen som arbetsuppgiften kräver men ett giltigt dokument saknas.

### Fråga 2

Personerna som vi har intervjuat tycker att det finns för många certifikat och att detta medför att det är svårt att få en överblick. Det har även kommit fram att fyra utav de fem respondenterna tycker att de olika giltighetstiderna skapar en ovisshet om när certifikaten går ut. Vi tolkar det som att det skulle underlätta om giltighetstiderna stod skrivet på alla certifikat samt vad som krävs för att behålla dessa. Den generella uppfattningen är att



personerna vet att information finns på Transportstyrelsens hemsida men att sidan uppfattas som invecklad och krånglig. I en av intervjuerna önskas även någon form av standardisering av certifikat vilket skulle underlätta kontroll.

### **Fråga 3**

De flesta personerna tror sig veta vart man kan få tag på information om vilka kraven är för speciella certifikat men det verkar som att personerna tycker att informationen inte är lättillgänglig. Det framkommer även att merparten känner till att STCW är grunden för vissa delar av svensk sjöfarts lagstiftning. Det nämns även återkommande att kraven ofta står med i kursplaner där man erhåller certifikat.

I en av intervjuerna framgår att det är viktigare för sjöbefälsstudenterna att informeras om hur de erhåller certifikat än information om hur man behåller certifikatet, detta kommer givetvis att ändra sig när studenterna behöver använda sig av certifikaten.

### **Fråga 4**

Tre utav de fem respondenterna kände delvis till vilka STCW kraven är för att behålla sina certifikat. En av uppfattningarna är att studenterna tycker att det krävs eget engagemang för att få tag på information om kraven för att behålla certifikat.

### **Fråga 5**

Studenterna var mycket positiva till införandet av ett verifikationssystem och tycker att det är en självklarhet att kontrollera certifikat ombord på fartyg framförallt ur en säkerhetssynpunkt. Samtliga respondenter ser det inte som ett övervakningssystem utan som ett personligt hjälpmedel för den enskilde sjömannen. Eftersom det inte finns någon existerande teknisk lösning på verifikationssystemet har det varit intressant att höra hur studenterna har reflekterat över hur ett verifikationssystem kan se ut. Exempel på frågor som kommit upp var vem som kommer att betala för ett internationellt system och vem som kommer att ha tillgång till informationen. En av synpunkterna som kom upp var att ett verifikationssystem även borde vara av intresse för rederier.

## 4 Diskussion

Diskussion delas i två delar: metoddiskussion och resultatdiskussion. I metoddiskussionen kommer tolkning och slutsatser med metodvalet att diskuteras. I resultatdiskussionen kommer de resultat från intervjuerna och enkäterna som anses relevanta att lyftas fram och diskuteras. De resultat vi erhållit från vår specifikt valda grupp kommer att sättas in i ett generellt sammanhang.

### 4.1 Metoddiskussion

Utformningen av en enkät är en mycket viktig fas i arbetet med en undersökning. Det är en förutsättning att enkäten är riktigt utformad, för att vi skall få ett användbart material att sedan grunda slutsatser på. Innan vi delade ut enkäten till studenterna genomförde vi en pilotundersökning. Det kan ofta uppstå språk- och tolkningsförbistringar mellan intervjuaren och personen som blir intervjuad, med detta menas att frågor och ord kan ha skiftande innebörd för olika personer. I följande kommentar som lämnats på fråga ett i enkäten belyser personen hur ordet "fusk" kan uppfattas olika. "Aldrig fusk men jag vet att folk på mina praktikbåtar seglat med diverse utgångna certifikat. På grund av ovetskap om dess giltighetstid" Kalmar 2011-10-22 14.26.01. Personen tycker inte att det är fusk att segla med utgången certifikat och har således svarat Nej på fråga ett. Det är nästan omöjligt att få en exakt upprepning av en mätning när du arbetar med människor (Robson, 2010). Vid genomgång under intervjuerna märkte vi att vissa respondenter hade svarat annorlunda på enkäterna vid de två tillfällena. När man genomför en enkätundersökning är det svårt att kontrollera ärligheten i svaren och hur seriöst personen tar uppgiften (Robson, 2010).

När vi skulle besluta vilket innehåll enkäten skulle ha, fanns det ett antal frågor som vi fick ta ställning till för att kunna lägga grunden till ett bra resultat. Frågor såsom; kommer respondenten att besvara frågan, ger frågan den eftersökta sökta informationen samt är frågan nödvändig. Vi valde att använda oss av slutna frågor i enkäten, det vill säga, att intervjupersonen erbjöds välja mellan fasta svarsalternativ. Den fortsatta behandlingen av undersökningsmaterialet underlättades också betydligt eftersom vi kunde sammanställa informationen i diagram för senare jämförelser. I en pilotundersökning genomgår enkäten en problemidentifierande studie, där den prövas på ett antal personer för att identifiera

eventuella oklarheter och fel. Vi använde oss av tio personer i pilotundersökningen vilket gav oss möjligheten att upptäcka och korrigera tveksamheter. Det gav oss även användbara synpunkter som hjälpte till i utvecklingen av enkätfrågorna. Däremot så kan slutna svarsalternativ bidra till att validiteten kan ifrågasättas.

Den slutgiltiga enkäten delades ut till samtliga sjöbefäls elever som var närvarande under obligatoriska lektioner vilket gav en hög svarsfrekvens. Vi upplevde att det var svårt att hitta ett enda tillfälle då alla studenter var närvarande. Respondenterna hade möjlighet att kommentera varje svar på enkätformuläret. I slutet av varje enkät fick respondenterna valmöjligheten att ställa upp i en fördjupande intervju utan påtryckning, vilket ledde till att personer som var intresserade av ämnet kunde delta i en mer fokuserad genomgång av frågorna. Intervjufrågorna var av öppen karaktär där personerna som intervjuades fick tala fritt och reflektera över egna erfarenheter vilket ger ett mer nyanserat svar. Genom att använda sig av en del med öppna frågor och en del med slutna frågor så täcker vi in ett större område för att försöka öka validiteten och tillförlitligheten.

En digital version av enkäten skickades även ut till samtliga studenter på Sjöfartshögskolan i Kalmar, det vill säga inklusive personer utanför den utsatta målgruppen. Därför bör resultatet tolkas med försiktighet och inte slås ihop med övriga resultat. Den elektroniska enkäten skickades ut till 212 personer och 34 personer svarade på enkäten. Detta visar problemet med bortfallet vid användning av elektroniska enkäter. Den låga svarsfrekvensen gör att resultatet inte kan ses som representativ för studenterna i Kalmar (Robson, 2010).

## 4.2 Resultatdiskussion

Från fråga ett i resultatet från enkätundersökningen diagram 3.1.2 måste grundproblemet lyftas fram. 37 % av de tillfrågade i årskurs fyra på Chalmers känner till eller har själv upplevt något slag fusk med certifikat eller behörigheter. Detta anser vi är en hög siffra med tanke på att närmare 80 % av de tillfrågade i årskurs fyra inte har mer än tio månaders sjötid. Även om antalet som svarat ja är lägre på samma fråga i årskurs tre på Chalmers och studenter från Kalmar så stärker resultatet problembilden. Läger man där till IMO och MARS rapporterna som behandlas i bakgrunden så visar detta på att det finns ett problem inom sjöfarten med kontrollen av certifikat och behörigheter.

Den gemensamma åsikten om varför det är svårt att få en personlig överblick tycks vara mängden certifikat, intyg och specialbehörigheter i kombination med skillnaden i giltighetstid och förnyelsekrav. Redan som student har man en mängd olika certifikat som ska tas med ombord när man gör praktik. Olika giltighetstider och krav för att behålla dessa borde i framtiden klarna för de som väljer en karriär till sjöss. Kandidaterna har själva varit med om rederier som väljer att sammanställa besättningens certifikat för att på så sätt säkerställa att besättningen har rätt kompetens.

Den övervägande positiva inställningen till ett verifikationssystem bland studenter kan bero på att man som student inte inser de konsekvenser som skulle kunna drabba ett aktivt befäl. Samtidigt kan inte säkerhetsaspekten som respondenterna tar upp i intervjuerna negligeras. Då den tekniska lösningen inte är framtagen har vi märkt framförallt med hjälp av intervjuerna och diskussioner att respondenterna gärna skapar sig en egen bild av systemet. Bilden som målas upp av ett verifikationssystem är mer som ett personligt hjälpmedel än ett övervakningssystem. Detta förutsätter att systemet på något sätt kan uppmärksamma att ett certifikat behöver förnyas. Utan en sådan funktion blir det bara en databas för att hitta brister.

Att göra en attitydundersökning på en lösning som inte är framtagen ännu och därför heller inte definierbar har givit en mängd olika aspekter som kanske inte alltid har tagit i beaktande. Kandidaterna var medvetna om detta och inser att frågor om verifikationssystem som givits till personerna i undersökningen haft ett stort tolkningsutrymme.

Nackdelen med kontrollen av certifikat och behörigheter i dagsläget är att det inte kan ske automatiskt. Med ett automatiskt system skulle brister och förfalskningar lättare kunna upptäckas och på så sätt öka säkerheten.

Slutligen vill vi lyfta fram att även om undersökningen har gjorts på blivande svenska sjöbefäl så borde det ligga i hela branschens intresse då det är ett led i sjösäkerheten.

## 5 Slutsats

Vi anser att ur ett studentperspektiv är ett verifikationssystem nödvändigt då flertalet av resultat från intervjuer och enkätresultat pekar på behovet pga. mängden certifikat, behörigheter och intyg. Sammanfattningsvis ställer sig blivande svenska sjöbefäl överlag positiva till ett verifikationssystem. Detta beror följaktligen på att studenter ser det mer som ett personligt hjälpmedel än ett övervakningssystem.

## Referenslista

Akrami, H. R. (2004) *Smart cards as proof of seafarers' identity and certificate*. Malmö: World maritime university.

Barkham, P. (2010) Oil spills: Legacy of the Torrey Canyon. *The Guardian*. 24 juni 2010. [online] Tillgänglig på: < <http://www.guardian.co.uk/environment/2010/jun/24/torrey-canyon-oil-spill-deepwater-bp> > [Besökt 04 november 2011]

Bågenholm, G. (2006) *Sjöfartslexikon*. Skärhamn: Båtdokgruppen AB.

ICS (2010). *Ship operations and management*. Edition 2010/2011. Livingston: Witherby Seamanship International Ltd. Sid 89

IMO (2010). *Unlawful practices associated with certificates of competency*. [online] Tillgänglig på: <<http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/4.pdf> > [Besökt 15 november 2011 ].

IMO (2011). *Certificate Verification*. [online] Tillgänglig på: < <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/CertificateVerification.aspx> > [Besökt 15 november 2011]

MARS (1996). *Uncertificated officers*, Report no: 96013. [online] Tillgänglig på: <<http://www.nautinst.org/en/forums/mars/mars-2011.cfm/Uncertificated%20Officers> > [Besökt 15 november 2011]

Nationalencyklopedin (2011a). *Certifikat*. [online] Tillgänglig på: < <http://www.ne.se/lang/certifikat> > [Besökt 2 oktober 2011 ].

Nationalencyklopedin (2011b). *Objektivitet*. [online] Tillgänglig på: < <http://www.ne.se/lang/objektivitet> > [Besökt 24 november 2011 ].

OCIMF (2010a). *Introduction*. [online] Tillgänglig på: <  
<http://www.ocimf.com/Organisation/Introduction>> [Besökt 04 november 2011 ].

OCIMF (2010b). *Objectives*. [online] Tillgänglig på: <  
<http://www.ocimf.com/Organisation/Objectives>> [Besökt 15 november 2011 ].

Paris MoU (2010). *Welcome to Paris MoU*. [online] Tillgänglig på: <  
<http://www.parismou.org/> > [Besökt 01 november 2011 ].

Transportstyrelsen ( 2010a). *INSPECT*. [online] Tillgänglig på: <  
[http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/INSPECT/2010/INSPECT%20SF\\_5\\_2010.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/INSPECT/2010/INSPECT%20SF_5_2010.pdf) > [Besökt 01 november 2011 ].

Transportstyrelsen (2010b). *Inspektioner*. [online] Tillgänglig på:  
<<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Tillsyn/Inspektioner/> > [Besökt 01 november 2011 ].

Transportstyrelsen (2011a). *Effektivare besättnings kontroll införs på svenska fartyg*. [online] Tillgänglig på: <  
<http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Ombordanstallda/Besattningskontroll/Effektivare%20bes%3a4ttningskontroll%20inf%3b6rs%20p%3a5%20svenska%20fartyg.pdf> > [Besökt 01 november 2011 ].

Transportstyrelsen (2011b). *Hamnstatskontroll*. [online] Tillgänglig på: <  
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Tillsyn/Hamnstatskontroll/> > [Besökt 01 november 2011 ].

Muntlig referens via mailkontakt: Bergström, Bo (2011). Chef på Transportstyrelsens sjöpersonalsektion. Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen (2011c). *Behörigheter*. [online] Tillgänglig på: <  
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Ombordanstallda/Sjoman/Behorighet/>> [Besökt 17 november 2011 ].

## Bilagor

### Bilaga 1 - Definitioner

**Certifikat** definieras enligt Nationalencyklopedin som ett skriftligt intyg som ofta är utfärdat av behörig myndighet och som medger innehavaren att bedriva vissa uppgifter (Nationalencyklopedin, 2011a).

Följande definitioner har angivits genom mailkorrespondens med Bo Bergström, Chef på Sjöpersonalavdelningen av Transportstyrelsen med komplettering av boken Sjöfartslexikon av Gösta Bågenholm.

Registrering av innehavda certifikat finns bara för den som gått sin utbildning i Sverige. Det kan alltså mycket väl vara så att ett utländskt sjöbefäl har certifikat som inte finns registrerade i de svenska databaserna.

**Behörighet** avser att personen innehar speciella förkunskaper och behörighetsbevis är en särskild handling som styrker rätt att uppehålla befattningar ombord på fartyg. Transportstyrelsen utfärdar grundbehörigheter och specialbehörigheter som finns registrerade i den svenska databasen. Ett behörighetsbevis gäller i allmänhet i fem år (Bågenholm, 2006). Den som innehar en grundbehörighet utfärdad i ett annat land än Sverige kan få sin behörighet godkänd och registrerad i den svenska databasen.

**Grundbehörigheter** och specialbehörigheter får, enligt internationella bestämmelser, bara utfärdas av den myndighet som regeringen i respektive land bestämt ska ansvara för det. Det innebär i praktiken att det bara är Sjöfartsmyndigheten i varje land som får utfärda behörigheterna. Man har därför väldigt god kontroll av dessa. Behörigheterna får dessutom bara gälla i det egna landets fartyg. Godkänns de av ett annat land måste kontroll tas med ursprungslandet för att kontrollera äktheten av behörigheten.

Utfärdandet av certifikat får delegeras till en godkänd utbildningsanordnare. Certifikaten får dessutom, utan att verifiering av äktheten görs, gälla i ett annat land. Det är bland dessa som man misstänker att det kan finnas falska intyg. Det är helt enkelt svårare att få äktheten verifierad eftersom de inte är utfärdade av myndigheten. Det är svårare att vända sig till den skola som utfärdat certifikatet eftersom de har stängt vissa perioder på året.



**Intyg** utfärdas av rederier utan något särskilt godkännande av någon myndighet.

**Behörighetsförlängning** är kurser på en Sjöfartshögskola syftande till att förnya utgångna certifikat och behörighetsbevis. En behörighetsförlängning kan också vara en repetitionskurs på ett godkänt brandövningsfält för förnyelse av brandcertifikat, eller en repetitionskurs på ett sjukhus för förnyelse av ett sjukvårdscertifikat. Normalt kan en behörighet förnyas om innehavaren varit mönstrad tolv månader under en period av fem år. Detta gäller i princip alla certifikat utom brand- och sjukvårdscertifikat där det också krävs repetitionsövningar. Om innehavaren inte har seglat under tolv månader av fem år och om certifikaten eller behörigheterna inte är äldre än tio år kan sjömannen få nya certifikat och behörighetsbevis efter behörighetsförlängande kurser på Sjöfartshögskola (Bågenholm, 2006).

Den stora skillnaden i det här sammanhanget är den kontroll vi har av de olika behörigheterna/certifikaten och intygen, och möjligheten att äkthetsverifiera dem.

## Bilaga 2 - Enkät

Med hjälp av den här enkäten vill vi få Din uppfattning om hur Din personliga överblick av certifikat och behörigheter ser ut och Din åsikt om verifikation av certifikat. Svaren kommer att användas både för vårt examensarbete och som en del av en större undersökning av hela branschens åsikter angående verifikation av certifikat – Ditt deltagande är ett led i sjösäkerhetsarbetet.

Antal sjömånader \_\_\_\_\_ Antagningsår till utbildningen \_\_\_\_\_ Jag går \_\_\_\_\_-årig utbildning

Var vänlig ringa in dina svar nedan.

1. Känner Du till eller har Du själv upplevt något slags fusk med certifikat eller behörigheter inom sjöfarten?

Nej Ja Om ja, kommentera sammanhanget:

2. Tycker Du personligen att det är svårt att få en överblick av Dina certifikat? Giltighetstid, förnyelse osv.

Ja Delvis Nej Vet ej Kommentar:

3. Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska erhålla Dina certifikat?

Ja Delvis Nej Kommentar:

4. Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska behålla Dina certifikat?

Ja Delvis Nej Kommentar:

5. Vad skulle Du tycka om ett verifikationssystem av certifikat?

Ringa in Ditt svar där 5 är mycket positivt och 1 är mycket negativt.  
5 4 3 2 1 Kommentar:

Tack för Dina svar!

Vill Du vara med och diskutera frågor kring detta ämne så skriv gärna Din mailadress här \_\_\_\_\_ så kontakter vi Dig vid ett senare tillfälle.

## Bilaga 3 - Kommentarsbilaga

### Fråga 1

*Känner Du till eller har Du själv upplevt något slags fusk med certifikat eller behörigheter inom sjöfarten?*

”Aldrig fusk men jag vet att folk på mina praktikbåtar seglat diverse utgångna certifikat. På grund av ovetskap om dess giltighetstid” Kalmar 2011-10-22 14.26.01

”Inte med certifikat och behörigheter men med friskhetsintyg för sjöfolk kan man väl ifrågasätta ibland” Kalmar 2011-10-27 15.57.18

### Fråga 2

*Tycker Du personligen att det är svårt att få en överblick av Dina certifikat? Giltighetstid, förnyelse osv.*

”Ja STCW och NEJ OLF-Norska (är databaserade i Dawich)” 67

”Har inte så många ännu, men kan tänka mig att det blir svårare i framtiden” Kalmar 2011-10-21 13.46.31

”Som sista års elev vet jag fortfarande inte vilka cert som jag skall ha vid avslutad utbildning” Kalmar 2011-10-22 14.26.01

”Det är för många olika med olika tider” Kalmar 2011-10-26 09.26.54

”Ja eftersom det är flera olika och inte samlade på en och samma. De borde finnas i sjömansboken” Kalmar 2011-10-26 11.53.09

”På en av mina praktikbåtar upptäcktes vid en vetting att överstyrmans cert hade gått ut” Kalmar 2011-10-26 12.20.46

”På grund av pappersformen så måste man bläddra igenom certifikaten och kolla på alla” Kalmar 2011-10-26 16.47.03

”Svårt att ta reda på vad som krävs för utfärdande” Kalmar 2011-10-26 17.21.21

"Har inte hämtat ut så många cert än..." Kalmar 2011-10-27 03.01.55

"Har inte varit så många att hålla reda på än" Kalmar 2011-10-27 13.07.04

### **Fråga 3**

*Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska erhålla Dina certifikat?*

"Förutsätter att alla krav uppfylls per automatik vid godkänd, avslutad utbildning" Kalmar 2011-10-22 14.26.01

### **Fråga 4**

*Vet Du vilka STCW kraven är för att Du ska behålla Dina certifikat?*

"Brukar nämnas vid utförandet" Kalmar 2011-10-26 09.26.54

### **Fråga 5**

*Vad skulle Du tycka om ett verifikationssystem av certifikat?*

"Jag hade uppskattat om det fanns ett lättöverskådligt system där man loggade in sig och såg vilka certifikat man har tillsammans med respektive expire dates i en lista samt certifikat som snart behöver förnyas" Kalmar 2011-10-21 13.46.31

"Jag förstår inte frågan" Kalmar 2011-10-21 20.59.14

"Det är för krångligt och bökigt att hålla på med alla papperscertifikat, allt borde vara samlat digitalt i till exempel en sjömansbok som faktiskt har någon nytta" Kalmar 2011-10-26 09.26.54

"Rederierna bör även vara positiva till ett sådant system. Vid ovanstående händelse fick den avmönstrade överstyrmannen flyga tillbaka tills transportstyrelsen hade snabbbehandlat ärendet" Kalmar 2011-10-26 12.20.46

"Skulle underlätta hanteringen och tillgängligheten" Kalmar 2011-10-27 13.07.04

## Bilaga 4 - Intervjuintroduktion

Du har rätt att vara anonym, ditt namn kopplas i så fall till en kod.

Du har rätt att avbryta när du vill.

Vill du läsa igenom materialet innan det publiceras?

Du kommer först att svara på en enkät och sedan går vi igenom svaren med följdfrågor.

Efter att personen svarat på frågorna ställs frågan; något som inte kommit upp som du trodde vi skulle fråga?

Slutligen går vi igenom första enkäten och jämför svaren med den som gjordes idag och ser om det är någon skillnad. Om personen svarat olika vad kan det beror på?

## Bilaga 5 - Intervjufrågor

### Fråga 1

Ja: Vill du berätta eller utveckla detta?

Nej: Vad tycker du om kontrollen av certifikat i dagsläget?

### Fråga 2

Ja: Vad är det som gör att du tycker det är svårt att få en överblick av dina certifikat?

Delvis: Vad beror det på?

Nej: Hur har du skapat dig en överblick?

Vet ej: Vill du utveckla?

### Fråga 3 och 4

Ja: Hur har du gått till väga för att erhålla informationen om STCW-kraven angående certifikat?

Delvis: Hur har du gått till väga för att erhålla informationen om STCW-kraven angående certifikat?

Nej: Skulle STCW-krav om certifikat och behörigheter tas upp mer under utbildningen? Om

Ja: på vilket sätt ska utbildningen ske? Om Nej: Varför?

Olika svar på 3 och 4: Varför är det så?

### Fråga 5

Mycket positiv: Varför tycker du att ett verifikationssystem av certifikat skulle vara mycket positivt? Ser du något negativt med ett verifikationssystem?

4: Varför tycker du så? Vill du utveckla?

3: Varför tycker du så? Vill du utveckla?

2: Varför tycker du så? Vill du utveckla?

Mycket negativ: Varför tycker du att ett verifikationssystem av certifikat skulle vara mycket negativt? Ser du något positivt med ett verifikationssystem?

Är det något som inte kommit upp som du trodde vi skulle fråga eller att du tycker vi har glömt något?

Om personen svarat olika på de två enkäterna: Vad beror det på?

## Bilaga 6 - Intervju 1

E SK4 (70)

9 månader sjötid

Antagningsår 2008

### Fråga 1

*E svarade att han känner till fusk av certifikat. Vi frågade ifall han ville utveckla.*

E känner till att ombord på ett fartyg kunde man registrera sina certifikat och giltighetstider för att veta när man behövde förnya sina certifikat. Besättningen kunde dock ändra giltighetstiden själva så att det såg ut som att dem hade giltiga certifikat även om dem hade gått ut. Ändringen av giltighetstider gjordes framförallt eftersom man hade glömt av att förnya. E berättar att vissa befäl har tagit saken i egna händer och gjort ett Excel dokument där dem själva har bokfört besättningens giltighetstider.

### Fråga 2

*E tycker att det delvis är svårt att få en överblick. Vi frågade vad det beror på.*

E säger att han har koll på sina egna certifikat som han har hemma. E vet att det står giltighetstid på vissa certifikat. Annars har E snappat upp information om giltighetstider när han varit ombord på fartyg. E har inte varit i kontakt med Transportstyrelsen men vet att kraven står i STCW.

### Fråga 3

*E vet inte vilka STCW kraven är för att erhålla sina certifikat. Vi frågade om E tycker att kraven på certifikat och behörigheter bör tas upp under utbildningen.*

E tycker att det står luddigt om vad som krävs för att erhålla certifikat. E tycker att man borde skapa en tabell där man kan se vad som gäller för olika behörigheter.

### Fråga 4

*E känner delvis till vilka STCW kraven är för att behålla sina certifikat. Vi frågade hur han hade gått tillväga för att erhålla informationen angående certifikaten.*



Det enda kravet E känner till är att man måste segla en viss tid till havs för att erhålla vissa certifikat.

## Fråga 5

*E är mycket positiv (5) till ett verifikationssystem av certifikat. Vi frågade varför.*

E är mycket positiv och tycker att det är en självklarhet att man ska kontrollera certifikat ombord. E ser det också som en viktig säkerhetsåtgärd.

## Övrigt

E tycker att det är konstigt att rederiet i fråga 1 ändrade på giltighetstiden för besättningen pga deras annars stora säkerhetstänk.

E tycker det är bra med tidslogg system men E inser att det kan bli känsligt ombord. Ibland kanske man glömmer att stämpla in och att det inte är en naturlig rutin.

E tycker att ett incheckningssystem är bra speciellt i samband med passagerarlista.

	Svar	
	Första gången	Andra gången
Fråga 1	Ja	Ja
Fråga 2	Nej	Delvis
Fråga 3	Ja	Nej
Fråga 4	Ja	Delvis
Fråga 5	5	5

## Bilaga 7 - Intervju 2

M SK4 (67)

30 månader sjötid

Antagningsår 2010

### Fråga 1

*M känner inte till något fusk med certifikat. Vi frågade vad han tycker om kontrollen av certifikat.*

M säger att han inte vet hur kontroller av certifikat genomförs i Sverige men han vet hur det går till i Norge. M säger att man inte får mönstra på om man inte har rätt papper i Norge.

### Fråga 2

*M tycker att det är svårt att få en överblick av sina certifikat. Vi frågade varför han tycker att det är svårt att få en överblick.*

M säger att det är svårt att ha koll på giltighetstiden på certifikaten eftersom det är olika på alla certifikat. M säger att vissa är giltiga i två år och andra i fem år. Han tycker helt enkelt att det är svårt att ha kontroll eftersom det inte finns en standardisering. M har varit inne på Transportstyrelsens hemsida men tycker att den är rörig. M tycker också att det är svårt att ha koll eftersom det finns så många certifikat.

### Fråga 3

*M vet delvis vilka STCW kraven är för att erhålla sina certifikat. Vi frågade hur M hade gått tillväga för att erhålla informationen.*

M har varit inne på Transportstyrelsens hemsida och även haft kontakt över telefon.

### Fråga 4

*M vet inte vilka STCW kraven är för att behålla sina certifikat. Vi frågade om M tycker att kraven på certifikat och behörigheter bör tas upp under utbildningen.*

M tycker att en enkel lösning är att skriva giltighetstiden på alla certifikat.

### Fråga 5

*M är mycket positiv (5) till ett verifikationssystem av certifikat. Vi frågade varför.*

M tycker det skulle göra det enklare att ha koll och att kunna planera inför förnyelse av personliga certifikat. M berättar att den Norska oljeflottan har infört ett verifikationssystem av certifikat (OLF) vid namn DaVinci där alla certifikat för besättningsmännen finns registrerade. I systemet kan man välja att få påminnelser mha SMS när ett certifikat håller på att gå ut.

## Övrigt

M tycker att alla redare borde vilja ha bättre koll över besättningens certifikat och att det vore bra om alla hade ett gemensamt system.

M berättar (som svar på skillnaden i fråga 1) att han känner till händelser där personer har fått mer sjötid än vad dem borde för att få tillräckligt med sjötid för vissa certifikat.

	Svar	
	Första gången	Andra gången
Fråga 1	Ja	Nej
Fråga 2	Ja	Ja
Fråga 3	Delvis	Delvis
Fråga 4	Delvis	Nej
Fråga 5	5	5

## Bilaga 8 - Intervju 3

J SK4 (86)

11 månader sjötid

Antagningsår 2008

### Fråga 1

*J känner inte till något fusk med certifikat. Vi frågade vad J tycker om kontrollen av certifikat.*

J säger att hon inte har mycket erfarenhet av kontroller men har varit med när man gjort hälsoinspektioner. J känner till Port State kontroller.

### Fråga 2

*J tycker delvis att det är svårt att få en överblick av sina certifikat. Vi frågade varför J tycker det är svårt att få en överblick.*

J tycker att det finns många certifikat vilket gör det svårt att ha kontroll över alla certifikat och att det finns många olika regler. J tycker att det blir analogt att ha koll på alla certifikat i en pärm.

### Fråga 3

*J vet delvis vilka STCW kraven är för att erhålla sina certifikat. Vi frågade hur J hade gått tillväga för att erhålla information om STCW kraven.*

J vet inte exakt vad som behövs för att erhålla såsom timmar men J vet vart man kan kolla upp vad som krävs. J säger att hon vet att en del av kraven för att erhålla finns i kurs PM och en del i STCW. J har ibland googlat för att få tag i certifikat information. J funderar över ifall det finns information för specifika certifikat på internet.

### Fråga 4

*J vet delvis vilka STCW kraven är för att behålla sina certifikat. Vi frågade hur J hade gått tillväga för att erhålla information om STCW kraven.*

Samma svar som i fråga 3

## Fråga 5

*J är mycket positiv (5) till ett verifikationssystem av certifikat. Vi frågade varför.*

J ser det inte som ett övervakningssystem och säger att hon inte har något att dölja. J säger att hon tycker att det är en fördel att ha kontroll ur en säkerhetssynpunkt. J inser dock att det säkert går att fiffla med systemet. J är annars mycket positiv.

## Övrigt

J funderar hur myndigheter ska kunna gå in och kontrollera och hur den tekniska lösningen ska se ut. J funderar även om vem som kommer att sköta systemet. J undrar även vad som händer om man seglar under annan flagg än myndigheten som har utfärdat certifikatet. J ser det som en personlig tillgång för att minimera att man glömmer att förnya certifikat.

J svara på att fråga 2 har ändrats pga. att hon efter den första enkäten har kollat upp hennes AFF (Advanced Fire Fighting) certifikat för att få reda på giltighetstid efter avklarad Klass VII. J tycker att det blir svårare och svårare att ha koll på den växande högen med certifikat. J håller med om att enkäten har väckt intresse och att Margareta Lutzhöfts utskick ang MONALISA har väckt intresse.

	Svar	
	Första gången	Andra gången
Fråga 1	Nej	Nej
Fråga 2	Ja	Delvis
Fråga 3	Delvis	Delvis
Fråga 4	Delvis	Delvis
Fråga 5	5	5

## Bilaga 9 - Intervju 4

S SK4(101)

10 månader sjötid

Antagningsår 2008

### Fråga 1

*S svarade att han känner till fusk av certifikat. Vi frågade ifall han ville utveckla.*

S har varit med att en besättningsmedlem hade en Basic Safety Certifikat som har gått ut. Problemet ordnades genom att man ringde hamnagenten i Afrika vilken ordnade ett nytt certifikat. S har också hört ryktena att vissa certifikat och behörigheter går att köpas.

### Fråga 2

*S tycker att det delvis är svårt att få en överblick. Vi frågade vad det beror på.*

S tyckte att det är rörigt att vissa certifikat har olika giltighetstider. Om man vill förlänga dem då är det antingen vartannat år eller vart femte år. S tycker att det är ganska många certifikat att hålla koll på.

### Fråga 3

*S vet vilka STCW kraven är för att erhålla sina certifikat. Vi frågade S hur har han fått informationer om vilka STCW kraven gäller för vissa certifikat.*

S svarade att STCW kraven står på de flesta kurs PM.

### Fråga 4

*S känner delvis till vilka STCW kraven är för att behålla sina certifikat. Vi frågade hur han hade gått tillväga för att erhålla informationen angående certifikaten.*

S svarade att i stort sätt är det hans egen intresse och att det krävs eget engagemang för att ha koll på sina certifikat. S brukar själv kolla på Internet. S anser att det är i nuläget är viktigare att veta kraven för att erhålla än behålla men att det i framtiden blir tvärtom.

## Fråga 5

*S är väldigt positiv (4) till ett verifikationssystem av certifikat. Vi frågade varför.*

S svarade att det är många faktorer som kommer påverka systemet. S sa att den stora frågan är vilken typ av databas det kommer att bli. Om det blir automatiskt databas som kommer skicka påminnelse om att ett certifikat går ut eller om det blir bara en databas där man kan kolla sina egna certifikat. S utvecklade också att en lösning skulle kunna vara i form av Sjömansportal. S tog upp frågan om det blir gratis tjänst eller om man måste betala för det. Ifall man skulle betala för tjänsten då är ett av problemen vem som ska betala för det. Om det blir redaren eller själva besättningen. S är också orolig att sån data kan komma ut och någon kan använda den för att göra falska certifikat alltså här kommer man in på säkerheten. S tyckte att det hade varit lättast i fall hela portalen var automatiskt.

	Svar	
	Första gången	Andra gången
Fråga 1	Ja	Ja
Fråga 2	Delvis	Delvis
Fråga 3	Ja	Nej
Fråga 4	Ja	Delvis
Fråga 5	5	4

## Bilaga 10 - Intervju 5

A SK4 (79)

8 månader sjötid

Antagningsår 2008

### Fråga 1

*A känner inte till något fusk med certifikat. Vi frågade vad han tycker om kontrollen av certifikat.*

A har varit med om Sjöfartsverkets kontroller ombord på Wallenius och två vettingar ombord på Tärntank & Donsötank.

### Fråga 2

*A tycker att det är delvis svårt att få en överblick av sina certifikat. Vi frågade varför han tycker att det är svårt att få en överblick.*

A känner till Transportstyrelsens hemsida men tycker att den är krånglig. A vet inte vilka certifikat som finns på Transportstyrelsens hemsida samt hur giltighetstiderna sköts. A vet inte när certifikatet slutar gälla.

### Fråga 3

*A vet delvis vilka STCW kraven är för att erhålla sina certifikat. Vi frågade hur A hade gått tillväga för att erhålla informationen.*

A säger att kraven ibland står på kurs PM men inte alltid. A tycker inte att allt är solklart.

### Fråga 4

*A vet inte vilka STCW kraven är för att behålla sina certifikat. Vi frågade om A tycker att kraven på certifikat och behörigheter bör tas upp under utbildningen.*

A vet inte vilka regler som gäller eller vart man kan hitta information. A tycker att det har varit dålig information ifrån lärarna.



## Fråga 5

*A är mycket positiv (5) till ett verifikationssystem av certifikat. Vi frågade varför.*

A är mycket positiv och skulle vilja få ett enkelt system där man kan kolla upp sina giltighetstider på distans.

	Svar	
	Första gången	Andra gången
Fråga 1	Nej	Nej
Fråga 2	Nej	Delvis
Fråga 3	Delvis	Delvis
Fråga 4	Delvis	Nej
Fråga 5	4	5