

7-15-1983

Sjöfartsuniversitet har öppnats i Malmö

Anonymous

Follow this and additional works at: http://commons.wmu.se/wmu_news

Recommended Citation

Anonymous, "Sjöfartsuniversitet har öppnats i Malmö" (1983). *WMU in the News*. 59.
http://commons.wmu.se/wmu_news/59

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Sjöfartsuniversitet har öppnats i Malmö

Måndagen den 4 juni 1983 invigdes World Maritime University i Malmö av utrikesminister Bodström. Universitetet är det första av sitt slag i världen och är ett resultat av internationellt samarbete på sjöfartsområdet. Generalsekreteraren i IMO, Srivastava, framhöll det internationella samarbetet inom ramen för IMO, som har lett till att universitetet nu finns och att det placerats i Malmö. Srivastava tackade Sverige och Malmö stad för den generositet som visats och som gjort universitetet överhuvudtaget möjligt. Han menade att IMO är unikt i det att besluten där tas i samförstånd, vilket är långt ifrån fallet med andra internationella organisationer inom FN-ramen.

Utrikesminister Bodström framhöll att Sverige genom sin låga olycksfallsstatistik till sjöss och sin stora omsorg för den marina miljön anser det lämpligt att universitetet förlagts till Sverige och Malmö. Han framhöll vidare u-ländernas berättigade krav att med egen sjöfart delta i internationell handel länderna emellan. Det svenska stödet till universitetet bör enligt utrikesministern ses inom ramen för det svenska stödet till u-länderna.

Hur började det hela egentligen? Malmö sjöbefälsskola anordnade i slutet av 70-talet ett flertal kurser i miljöskydd för personer från u-länderna med ansvar i dessa frågor. Dessa kurser blev mycket lyckade av flera skäl. De hölls på en hög nivå och i en kamratskaplig anda under ledning av dåvarande rektor för Malmös sjöbefälsskola Solve Arvedsson. Deltagarna vid en sådan kurs ansåg att institutionen borde permanentas och då avse avancerad utbildning för personer från u-länderna som i sina respektive länder skall handha sjöbefälsutbildning, examinering av utbildade elever, förestå nationella sjöfartsmyndigheter i olika befattningar samt inte minst

leda rederiverksamheter där. Dessa personer skall ha en gedigen grundutbildning och längre praktik för att bli antagen vid universitetet. Man ansåg att t.ex. sjökaptensbrev eller sjöingenjörsbrev eller annan motsvarig akademisk utbildning var en förutsättning.

IMO har därefter beslutat att skapa universitetet efter dessa grunder. World Maritime University har skapats på en tid av ca två år. En bedrift ur internationell synvinkel sett. Ur Malmö stads synvinkel kom beslutet, att universitetet skulle förläggas där, lägligt. Detta särskilt med tanke på att politikerna för några år sedan lade ner både Stockholms och Malmös sjöbefälsskola. Lokaler fanns alltså. Malmö gick emellertid ett steg längre och tillhandahåller också bostäder för eleverna och deras familjer i ett lägenhetskomplex, Henry Smith House.

World Maritime University tar in ca 75 elever per år för en två årig utbildning. Till den första kursen har IMO fått in över 100 anmälningar från 44 u-länder.

Universitetet skall förutom den tvååriga högre maritima utbildning också tillhand-

hålla en ettårig utbildning för tjänstemän som ansvarar för sjösäkerhet, miljöskydd och annan teknisk personal. Vidare skall man anordna säkerhetskurser i transport av oljor, kemikalier, gaser och farligt gods dvs. den typen av undervisning som Malmös sjöbefälsskola tidigare anordnade inom ramen för tankoperativ utbildning.

För utbildningen av eleverna svarar 10 lärore från i-länder. Förutom dessa fasta lärare finns en kår av ett 90-tal föreläsare inom olika specialområden som vid lämpliga tillfällen skall hålla föreläsningar på universitetet. Invgivningen skedde inför ett stort internationellt auditorium av sjöfartsintressenter från myndigheter och organisationer från många olika länder.

Det bör också nämnas att ett flertal internationella företag på sjöfartsområdet har donerat dyrbara navigeringsutrustningar till skolan bl.a. den avancerade radarutrustningen som donerats av Raytheon och den ARPA

Fortsätter på sidan 5

Stora beställningar och fartygsköp

Kring halvårsskiftet beställde och köpte norska och svenska rederier ett större antal fartyg. Det är framför allt norska rederier, som under loppet av några få veckor lagt ut beställningar på flera miljarder kronor. En av beställningarna har gått till Sverige.

Stena Line har en längre tid varit i marknaden för produkttankfartyg. Dels har det rört sig om större kombinationstankfartyg, som Stena Line diskuterat med varv i Fjällra Östern, dels har det varit fråga om att köpa ett 32.000-tons produkttankfartyg från ett norskt kommanditsällskap. Stena Line fastnade emellertid till slut för de bägge moderna skärhamnsfartygen *OT Sulphur* och *OT Phosphorus*. Bägge är kemikalietankfartyg på 8.800 ton byggda i Oskarshamn 1981 för Johansson-koncernen. De bägge fartygen köps från förvaltaren i Johanssonkonkursen och skall drivas på managementbasis av OT Shipping i Skärhamn.

Stena Line har också köpt passagerarfärjan *Scandia* från Finland och ro/ro-fartyget *Dana* från Norge.

En till Uddevalla

Wilh. Wilhelmsen i Oslo har beställt ett pro-

dukttankfartyg om 70.000 ton vid Uddevalla-varvet för leverans första halvåret 1985. Fartyget får B&W dieselmotor på 12.800 Hk vid 83 varv per minut. Största längden blir 229 meter bredden drygt 32 meter och djupgåendet nästan 12 meter.

Wilhelmsen har nyligen låtit uttala att rederiet nu aktivt arbetar på att komma in på tankmarknaden igen. För tio år sedan hade Wilh. Wilhelmsen 11 jättetankfartyg, idag finns bara ett kvar av dessa. Nyligen tog Wilh. Wilhelmsen över ett 55.000-tons produkttankfartyg från Horten Verft där Wilhelmsen har hand om management och 15 procent ägarandel medan varvet står kvar med 85 procent ägarandel. Beträffande uddevallkontraktet har Wilh. Wilhelmsen uttalat att varvet erbjöd lägsta pris.

Klaveness

Rederiet Thorvald Klaveness & Co A/S har i Korea vid KSEC beställt 3 st 37.000-tons specialfartyg för tillsammans drygt en halv miljard kronor. Fartygen skall kunna transportera antingen torra bulkklaster eller våta pro-

Fortsätter på sidan 31

Förlorat fartyg återfunnet

Ett grekiskt fartyg, *Athena*, försäkrat hos Assuransföreningen i Göteborg har rapporterats förlorat men återfanns efter en månad.

Athena är en shelterdäckare av typ SD14, som i början av juni rapporterade läck i femmans lästrum. Situationen försämrades. Den 9 juni vände fartyget för att söka nödhamn men övergavs den 10 juni av besättningen. US Coast Guard höll uppsikt över fartyget från flygplan och man sände ut ett Coast Guard-fartyg. Coast Guard beräknade att fartyget skulle sjunka inom ett halvt dygn. En morgon var fartyget försvunnet och återfanns ej.

Den 10 juni återfanns fartyget av en japansk båt mitt på Stilla Havet. Assuransföreningen har sänt ut bärgningsfartyg, som beräknas komma fram medio juli.

Två årliga kontrollstationer för det statliga räntestödet

De ändringar i förordningen om statligt stöd till varvsföretag som — i enlighet med riksdagens varvspolitiska beslut — trädde i kraft den 1 juli 1983 innebär, förutom att stödssystemet förlängs t.o.m. år 1986, i huvudsak följande:

• De mindre och medelstora varven behöver inte ställa borgen för mer än 10% av utstående krediter.

• Räntestödet till inhemska beställningar görs flexiblere i den meningen att subventionen kan vara exempelvis större i början av en kreditperiod under förutsättning att subventionen sammantaget under kreditperioden inte överstiger OECD-villkoren.

• Möjligheterna till lån för mindre och me-

Fortsätter på sidan 29