

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

WMU in the News

1-1-1987

The World Maritime University - vår nyaste högskola

N H

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

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.



När det andra världskriget på sensommaren 1945 äntligen tog slut fanns det över allt i världen ett väldigt uppdämt behov av brådsakande transporter.

Ett svältande och – inom några månader – även frystande Europa skulle födas och värmas. Miljoner soldater skulle transporteras till sina hemländer och otaliga flyktingar och tvångsarbetare skulle repatrieras. Och det mesta av allt detta – plus råvaror och maskiner för att sätta hjulen igång



Den marina högskolan ligger som sig bör på en udde vänd mot Öresund.

The World Maritime University

– vår nyaste högskola

igen – skulle gå sjövägen. I detta kaotiska läge fanns det ett påtagligt behov av en internationell sjöfartsorganisation. Och så föddes Maritime Consultative Organisation (IMCO) med uppgift bl a att ge ut internationellt gällande konventioner och andra bestämmelser för att underlätta för sjöfarten mellan jordens länder.

Arbetet inom IMCO kom snabbt igång, men man stötte på betydande svårigheter vid transporterna till och från utvecklingsländerna. Man saknade nämligen i dessa länder både en sjöfartstradition och utbildade människor. Det förelåg med andra ord ett uttalat behov av att skapa ett internationellt marint universitet – om möjligt i FN regi.

Men inom FN-organisationen tog man anmärkningsvärt god tid på sig. Inte förrän 1980 kom ärendet till IMCO som emellertid i sin tur snabbt kom till beslut. Flera länder förklarade sig villiga att inom sina gränser skapa denna högskola – förutom vårt land – bl a Holland, England och Sovjetunionen.

Konkurrensen om värdskapet blev knivhård men Sverige hade flera starka kort på hand. Vi kunde först och främst erbjuda *lämpliga lokaler för omedelbart tillträde*, nämligen Sjöbefälsskolan i Malmö som enligt ett riksdagsbeslut skulle läggas ned.

Denna skola var redan internationellt väl känd sedan man där "under sommarloven" sedan mitten av 70-talet ordnat tankoperativa kurser för utländska elever ledda av Sölve Arvedsson – som sedermera blev den nya skolans förste rektor. Därtill kom att Malmö stad – där kommunstyrelsens ordförande Nils Yngvesson ställde sig mycket positiv till planerna – gjort betydande och långsiktiga utfästelser för att underlätta vardagslivet för både lärare och elever.

Sveriges regering tog också ett snabbt beslut som innebar att vårt land skulle stå för 30 % av den nya skolans driftskostnader, som f n uppgår till omkring 6 miljoner dollar per år. Slutligen spelade säkert en annan omständighet in; Sverige är ett litet, neutralt land!

Beslutet att the World Maritime

University skulle ligga i Malmö kom därefter redan hösten 1981. Ett drygt år senare hade resterande erforderliga medel för skolans drift säkerställt och i februari 1983 skrev IMO (anm) generalsekreterare och den svenska ambassadören i London under det formella avtalet.

Endast några månader senare eller den 4 juli samma år började undervisningen med 72 elever från 42 olika länder! Skolan har därmed varit igång i fyra år. Nästa läsår kommer antalet studenter att kunna ökas till 200. Behovet är emellertid nästan astronomiskt. Inom UNCTAD – FN's organ för främjande av u-länders intressen har man beräknat att det sammantagna behovet av sjöfartsutbildade människor i u-världen uppgår till 60 000! Så skolan kommer sannerligen under många år framöver inte att sakna arbetsuppgifter.

Utbildningen

The world Maritime University kan erbjuda undervisning i följande utbildningsgrenar:

- Allmän sjöfartsadministration (offentlig förvaltning på alla nivåer)

Anm. IMCO ändrade i början av 80-talet namn till IMO.



Rektor Erik Nordström har lång erfarenhet av sjöfart, bl a som vice vd för Sveriges Redareförening.

raren. OECD länderna representeras normalt av ambassadören vid de permanenta OECD-delegationerna. En gång årligen möts rådet på ministernivå. Exekutivkommittén granskar arbetet inom OECD och förbereder Rådsmötena. Till Rådet hänskjuts förslag som utarbetats av de över 20 kommittéer med undergrupper och expertmöten som verkar inom OECDs ram. Förslagen kan resultera i antingen för medlemsstaterna bindande beslut eller, vilket är vanligare, rekommendationer eller deklarationer. OECDs strävan är att vidtagna åtgärder av Rådet bör vara grundade på consensus.

OECDs verksamhet är mångfaceterad inom det ekonomiska fältet och nu, såvitt nu är i fråga, ända sedan begynnelsen på programmet en strävan efter att uppmuntra medlemsstaterna till liberalisering av internationell handel med varor och tjänster.

Det är mot denna bakgrund som arbetet i OECDs Maritime transport Committee (MTC) och dess undergrupper WG (MTCs arbetsgrupp) och SGLO (Special Group of International Organisations) bör ses. Samtliga OECD stater deltar i arbetet genom regeringsrepresentanter.

Ett viktigt sjöfartspolitiskt instrument

Ett viktigt resultat av senare års arbete inom MTC, som också anger inriktningen av den verksamhet som där bedrivs, är det Rådsbeslut som antogs 13 februari 1987. Med hänsyn till OECDs betydelse inom ekonomi och handel och det stora antal tunga sjöfartsnationer som står bakom beslutet, får det anses vara ett sjöfartspolitiskt instrument av vikt. Även om slutprodukten utgör en kompromiss, markerad av särskilda uttalanden och förklaringar, för att tillgodose en minsta gemensam acceptabel nämnare för staterna, är den ett uttryck för ett internationellt sjöfartspolitiskt samarbete som gett frukt.

Rådsbeslutet går i största korthet ut på följande:

I en Rekommendation fastläggs "Allmänna principer för medlemsstaternas sjöfartspolitik" i, förutom en preambel, 13 principer och kompletterande riktlinjer i två Annex. I princip nr. 1 (grundprincipen) betonas att OECD staternas sjöfartspolitik skall syfta till att vidmakthållas och uppmuntra öppna trader samt att fri konkurrens på lika och kommersiella

villkor skall råda medlemsstaterna emellan och i deras relation till icke-OECD länder. Staternas politik skall vidare gå ut på att förhindra missbruk av en dominerande ställning som innehas av en kommersiell part. I övriga principer i Rekommendationen utvecklas närmare hur staterna lämpligen bör agera för att efterleva grundprincipen. Så regleras här bl a tämligen ingående hur OECD-länderna samordnat bör agera i fall av uppmärksammade protektionistiska åtgärder som vidtas av tredje land, i syfte att få handelshindren undanröjda.

Såvitt avser i första hand relationerna OECD-länderna emellan hänvisas i Rekommendationens preambel till de åtaganden som medlemsstaterna redan tidigare förbundit sig följa inom ramen för OECD och som sålunda utgör en bakgrund till principerna i Rekommendationer. Av särskild betydelse är därvid ett bindande Rådsbeslut från 1961, som utgör en stomme för staternas försök att decimera restriktioner inom den internationella servicesektorn. Beslutet manifesteras i en Code of Liberalisation of Current Invisible Operations (CLIO), där staterna förbinder sig att tillämpa en konkurrensvänlig ordning inom, såvitt nu är i fråga, sjöfartssektorn. Medlemsstaterna kan anföra reservationer eller "derogationer till CLIO. Ständig översyn av CLIO han anförtratts en särskild OECD kommitté, Committee on Capital Movements and Invisible Transactions (CMIT).

För att helt klargöra konformiteten mellan Rekommendationen och CLIO beslöt Rådet samma dag som rekommendationen togs att uppdraga åt MTC och CMIT att innan utgången av år 1988 närmare analysera situationen. I uppgiften ingår bl a att identifiera medlemsstaternas regelsystem och praxis, konstatera om de överensstämmer med CLIO och, om så ej visar sig vara fallet, överväga hur en anpassning till åliggandena enligt CLIO bör ske. Vidare skall den gemensamma arbetsgruppen MTC/CMIT göra en bedömning av om ytterligare liberaliseringar kan åstadkommas. Resultatet av gruppens arbete, som skall redovisas till Rådet, får direkt praktisk betydelse för den sjöfartspolitiska Rekommendationen, genom att den ovan nämnda grundprincipen förhoppningsvis kan få ett bättre definierat innehåll.



CSG

CSG (Consultative Shipping Group) är ett informellt forum, där en särskild länderkrets (Belgien, Frankrike, Grekland, Holland, Italien, Japan, Spanien, Storbritannien, Västtyskland och de nordiska länderna) bedömt ett gemensamt intresse föreligger för att dryfta och samordna sitt sjöfartspolitiska agerande, främst i relation till tredje land. Ordförandeskapet för CSG utövas enligt tradition av Storbritannien genom en representant för dess transportdepartement (DOT), fn Russel Sunderland. I DOT ligger också sekretariatsfunktionen för CSG.

CSG är sålunda inte institutionaliserad som OECD eller EG, men måste ändå anses spela en väsentlig roll i den sjöfartspolitiska utvecklingen.

CSG/USA-dialog

Under senare år har CSGs verksamhet i mycket koncentrerats till den s k CSG/USA-dialogen. Diskussionerna mellan CSG-länderna och USA initierades i början av 1980-talet av USA, som med bekymmer betraktade utvecklingen av UNCTADs linjekonferenskod. USAs oro grundades på osäkerhet om hur och i vilken utsträckning CSG-ländernas förmodade anslutning till linjekonferenskoden – som initierats och ratificerats av ett stort antal u-länder – skulle komma att påverka USAs rederiers möjligheter att konkurrera med CSG-ländernas i de sistnämndas trafik på u-länderna. Dialogen CSG/USA utvecklades vartefter till ett seriöst försök på tjänstemannanivå att åstadkomma ett instrument som syftade till att i största möjliga utsträckning säkerställa konkurrens på lika villkor mellan parterna, inte minst i trafiken på tredje land. Ett utkast till överenskommelse förelades också politiskt ansvariga i CSG-länderna och USA under våren 1985.

Utkastet baserades på att parterna skulle tillförsäkra varandras rederier

Forts på sid. 23

- Allmän sjöfartsadministration (shipping och hamnverksamhet)
- Nautisk säkerhet till sjöss
- Teknisk säkerhet till sjöss ("fartygsinspektörsutbildning")
- Rederiverksamhet och fartygsdrift
- Läroutbildning i nautiska ämnen
- Läroutbildning i tekniska ämnen

Mot bakgrund av det tidigare redovisade mycket stora behovet av utbildade människor är naturligtvis den "hemmagenererande" läroutbildningen högt prioriterad.

Utbildningen är tvåårig med start i mars och avslutning med högtidlig examen i december påföljande år. I "halvtid" dvs vid årsskiftet får eleverna ett två månader långt övningsuppehåll i sina respektive hemländer. Under detta uppehåll skall de emellertid hinna att samla material till sin examensuppsats som i allmänhet innebär ett förslag till lösning på ett problem i deras hemland som ligger inom respektive elevs studieområde.

All undervisning meddelas på engelska. Kraven på kunskaper i detta språk är höga. Därför erbjuds intensivutbildning i engelska före skolstarten – antingen en kurs på fyra månader eller en något kortare som omfattar tio veckor.

Utbildningstakten är hög och eleverna är genomgående mycket ambitiösa. De känner ansvar för sina studieprestationer inte bara som individer utan de tänker också på sitt lands anseende. Många arbetar intill gränsen för sin studieförmåga och skolledningarna får därför inte sällan gå in med några uppmuntran och därmed lugnande ord.

Huvuddelen av den teoretiska utbildningen sker under det första studieåret. Under det andra genomförs en serie studiebesök utomlands och i Sverige i kombination med praktisk tjänstgöring. De länder som besöks genomför mycket ambitiösa program och flera sponsrar ofta på olika sätt de kostnader som är förknippade med besöken.

Här några exempel på studieområden och mest aktuella värdländer:

Hamnadministration: Frankrike, Inspektörsutbildning; Spanien, Sjöbefälsutbildning; Polen, Frakter, försäkringar, IMCO: Storbritannien, Navigation (simulatorer): Sovjetunionen, Sjösäkerhet: Norden, USA, Kemikalietransporter: Japan.



Ett modernt referensbibliotek med i huvudsak engelspråkig litteratur är en grundförutsättning för utbildningen.
Foton: Georg Oddner.



Skolans elevkår är verkligen internationell. Just nu finns ett 90-tal nationer representerade.

Därutöver sker en hel del praktisk utbildning i Malmö där Kockums har varit och är en verklig stöttepelare för skolan – både i råd och dåd.

Bl a ordnar företaget varje år en 14 dagars kurs i skeppsbyggnad och – reparation. För tillämpade övningar i brandtjänst står brandkåren i Malmö.

Varifrån kommer eleverna...

Förteckningar över den långa listan på skolans elever under de fyra första verksamhetsåren är både imponerande och intressant från flera synpunkter. En är vilka länder som känt ett stort behov och därmed sänt många elever. Även den listan är lång: Cuba, Cypern, Egypten, Etiopien, Ghana, Guinea, Indien, Indonesien, Kenya, ➔

Undervisningen sker ofta i mindre grupper och under informella former.



EN INBJUDAN

För att belysa de nödvändiga förutsättningarna för vårt lands marintekniska framtid och den aktuella industrins utvecklingsmöjligheter inbjuder Föreningen Sveriges Sjöfart och Sjöförsvär, Sveriges Mekanisters Riksförening-skeppsråd samt Styrelsen för Teknisk Utveckling, Trafikforskningsberedningen, Statens Industriverk, Marinen, SSPA, Havsresursdelegationen, Sveriges Redareförening, Chalmers Tekniska Högskola och Tekniska Högskolan i Stockholm till ett

MARINTEKNISKT SYMPOSIUM

onsdagen den 2 december 1987
i Palmstedtsalen
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Sven Hultins gata 2, Göteborg

PROGRAM

- 0930-0950 Samling i Palmstedtsalen.
1000 Inledningsanförande. Sigvard Tomner, Gen.Dir., STU.
Den svenska marintekniska industrins bakgrund och nuvarande status. Thorsten Rinman, Chefred.
Marinindustriell omdaning – ett kraftprov. Magnus Rigner, Man.Dir., GVA Int. Lmd.
Rederikonkurrens – en utmaning för marintekniken. Arne Koch, V.D., Walleniusrederierna.
Marinteknik – behövs den? Anders Flising, V.D., Stena Line Ship Management.
Örlogsflottan i perspektivet. Olof Bergelin, Marindir. Försv. Materielverk.
Kompetensens makt i produktutveckling. Lennart Alfredsson, Tekn. Dir. Ericsson Radio Systems.
1200 Gemensam lunch.
1300 Kockums väg till Royal Australian Navy. Paul Pålsson, V.D., Kockums Marine AB.
Från skepp till offshore. Arne Berglie, Tekn.Dir., Götaverken Arendal AB.
1400 Kaffe.
1430 Kyltransporter runt jorden. Lennart Lindau, Tekn. Dir., Cool Carriers AB.
Kamewatekniken klarar världsmarknaden! Nils-Olof Flyborg, V.D., KaMeWa AB.
Vad hände egentligen utanför Zeebrugge? Erik Steneroth, prof., Tekniska Högskolan.
1530 Paneldebatt med medverkan från auditoriet. Debattledare Hans Peder Loid, V.D., SSPA.
1700 Avslutning
1900 Gemensam middag inom Chalmersområdet.

Kl 0900 påföljande dag inbjuds deltagarna att göra ett studiebesök vid SSPA. Besöket beräknas ta omkring två timmar i anspråk.

Anmälan att delta i symposiet sker genom insättning av konferensavgift om 500 kronor på Pg: 21 58 - 4 eller Bg: 160-2408, Föreningen Sveriges Sjöfart och Sjöförsvär, Amiralitetshuset, 111 49 Stockholm **senast den 19/11**. Konferensavgiften inkluderar utgifter för konferensarrangemang etc samt lunch, middag och kaffe.

Ange på inbetalningskortets talong om Du önskar delta i:

- den gemensamma middagen den 2/12.
- studiebesöket vid SSPA den 3/12.

Mexico, Mosambique, Nigeria, Pakistan, Panama, Filipinerna, Korea, Saudiarabien, Senegal, Somalia, Sudan, Thailand, Trinidad-Tobago, Venezuela, Zaire Ja, listan kan sammantagen göras tre gånger så lång, 89 länder finns hittills representerade i studentkåren.

... och lärarna?

Fakulteten är också den markant internationell. Åtta professorer och fem föreläsare står för merparten av undervisningen. Här finns både avancerad teoretisk kunskap och praktiska erfarenheter företrädda, liksom både u-länder och i-länder. Några kommer från universitetsmiljö, andra har kommersiell bakgrund. Andra åter har arbetat i regeringskanslier.

Ett speciellt inslag är en kader av gästprofessorer som utan krav på arvoden står till universitets förfogande. Listan omfattar över 120 personer och dessa föreläser ett 70-tal regelbundet. De kommer från jordens alla hörn och representerar alla tänkbara former av sjöfartskunskaper. Studenterna får härigenom ett unikt internationellt kontaktnät som de kan utnyttja efter studiernas avslutande.

Sociala förhållanden

Det säger sig självt att när så många människor kommer från helt olika kulturområden och hamnar på vår höga latitud behövs en genomtänkt introduktionsperiod och en hel del mänsklig omsorg för att de skall trivas och därmed kunna prestera en fullgod studieinsats. Detta har skolledningen verkligen tänkt på och också stöttats av Malmö stad som ställt till förfogande ett trevligt elevhem som rymmer 164 lägenheter och en restaurang. Staden står därutöver för drift och underhåll av universitetsbyggnaden i vilken det också finns en trevlig cafeteria, som bl a utnyttjas som lunchrum.

Slutexamen äger rum under högtidliga former och alltid i Malmö Stadshus.



Kvällsmålet lagar eleverna ofta själva. Många har sin familj med sig och får då hjälp med att skaffa en större lägenhet.

Inte oväntat dominerar det manliga inslaget – av årets 184 elever är endast 12 kvinnor.

I Malmö finns också en vänorganisation i vilken bl a 40 svenska familjer och i Malmöområdet verkande aktuella konsuler ingår liksom flera idrottsföreningar. De här arrangemangen underlättar givetvis för eleverna att känna sig välkomna till vårt land. Det har visat sig att det finns en klar övre gräns för ett lämpligt utbud av sociala aktiviteter. Studietakten är nämligen så hög att många elever helt enkelt inte hinner att nappa på alla erbjudanden.

Under de första fyra åren har det praktiskt taget inte förekommit några sociala störningar vid skolan. Och inte heller några friktioner mellan Malmöborna och de utländska gästerna. Ett gott betyg åt både elever och skollledning.

Sammanfattning

När man efter ett besök på vår yngsta högskola försöker sammanfatta sina intryck skulle det kunna sägas så här:

Att meddela kvalificerad undervisning till en så heterogen grupp elever är en svår och ömtålig uppgift. Skolledningen har löst den genom en vänlig men fast ledning med öppen blick för betydelsen av mänsklig värme och omsorg gentemot den enskilde individen. Resultatet har blivit arbetsglädje samt öppenhet mellan lärare och elever med imponerande studieprestationer som slutresultat. Skolans förmåga att knyta mycket skickliga lärare till sig är också påtaglig.

Dessa förhållanden är självfallet viktiga för alla de länder som succesivt på detta sätt kan täcka sitt primära behov av kunnigt sjöfartsfolk. Men

det är också viktigt för vårt lands internationella anseende. Det är nämligen också så att the World Maritime University är mycket mer känt inom sjöfartskretsarna runt om i världen än bland den marint intresserade allmänheten här i Sverige: Ett förhållande som i sin tur var den primära anledningen till vår tidnings besök vid skolan!

N.H.

CSG...

(Forts. från sid. 19)

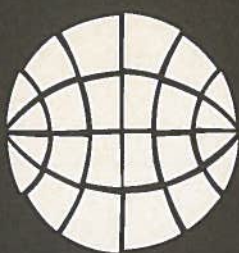
möjlighet att konkurrera om lasterna i en trad på samma villkor och i samma utsträckning. Målet skulle uppnås genom att parterna enligt närmare utformade scenarios skulle stödja varandra genom gemensamma aktioner mot en stat som vidtog protektionistiska åtgärder. Förslaget vann dock föga politiskt gehör i USA och Dialogen fortsätter nu i delvis andra former om än med samma inriktning.

Dialogmöte i Köpenhamn

En viktig markering gjordes vid ett Dialogmöte i Köpenhamn i april 1986 genom ett offentliggjort gemensamt uttalande, vari poängterades ländernas politik att bevara och främja konkurrens inom alla sektorer av ocean-sjöfarten och deras avsikt att själva här undvika att införa konkurrensbegränsande bestämmelser. Länderna förklarade vidare att de avsåg att samråda om gemensamma åtgärder för att motstå skadligt protektionistiskt agerande från tredje lands sida.

Sedan Köpenhamnsdeklarationen har Dialogen också i stor utsträckning kommit att fokuseras på just reaktioner mot tredje land, som utövar konkurrensbegränsning till förmån för egna kölar. Ett antal gemensamma diplomatiska noter av sådan innebörd har avlåtits och vid Dialogmötena utvärderas bl a effekterna av de vidtagna åtgärderna och övervägs hur de bör följas upp i de fall där interventionerna ej haft önskad effekt.

I övrigt kan här också noteras att CSG-länderna under senare tid funnit anledning att – inte minst mot bakgrund av Köpenhamnsdeklarationen – kommentera och kritisera amerikanska lagförslag på sjöfartssidan som framlagts av representanthuset och senaten inför den nya handelslagstiftning – Omnibus Trade Act – som kongressen förväntas besluta om hösten 1987. ■



**Internationella
organisationer
för
hamnar
och
sjötransporter**

IAPH

*The International Association of
Ports and Harbours*

ICHCA

*International Cargo Handling
Coordination Association*

PIANC

*Permanent International Association
of Navigation Congresses*

