



Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Exhibition, seminars and networking
Thursday 12 May 2016

Alandica kultur & kongress Mariehamn

For updated information and registration

www.sjofart.ax

WELCOME!



www.sjofart.ax



ANNONSBLAD



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2015



- JUSSI MÄLKIÄ: NYTTA AV SJÖKAPTENSUTBILDNINGEN
- HANDLEDD PRAKTIK
- SJÖFARTSMÄSSAN EN FRAMGÅNG ÄVEN I ÅR
- STUDIER I NAVIGATION FÖR 200 ÅR SEDAN



Radar Systems • ECDIS • VDR • Speed Log

Fire Detection • Gas Detection

Emission Monitoring • High Speed Internet

IBS Systems • Training Simulators

Steering Control Systems



Consilium Marine Oy
Tel. +358 10 281 9100 info@consiliummarine.fi
www.consiliummarine.fi

Oy Nauti Electronics Ab
Tel: +35863172911 sales@nautiele.fi
www.nautiele.fi

Effektivt centrum för den skandinaviska trafiken



PORT OF TURKU
FINLAND

www.portofturku.fi

man bättre i beaktande sjöfartens reella verksamhetsförutsättningar.

Till exempel 1822 kom våren tidigt och Hagelstam gjorde redan den 6 mars följande anteckningar i sin rapport i examensboken:

C. G. Öhman, Åbo, Styrman
Upphörde att undervisningen begagna för sjöfartens snara början.
Carl Gröndal, Kimito, Sjöman
af åfvan nemda orsak upphörde att undervisningen begagna.
E. F. Dammert, Kimito, Präst Son
För segelfartens början slöt att läsa

Vidare framgår i Hagelstams rapport i examensboken att 11 sjömän "har leßt vid Skolan men ej kunnade venta på Examen för Sjöfartens snara början emedan de fick Enploy från aflägsna Städer". Detta inlägg gjordes den 22 mars 1822.

I SKOLANS FÖRSTA matrikel har August Hannibal Hagelstam tilldelat Copvardie Capten herr Mikael Seder nummer 1. Hav var alltså den första som utexaminerades från navigationsskolan i Åbo:

År 1814 den 9 Martij anmälte sig Copvardie Capten herr Mikael Seder att blifva Examinerad uti Skeppares Skyldigheter, då han på förordnande af Direktion i öfvervaro af tilkallade Tvänne Copvardie Captener, för öppna Dörrar blefv Examinerad, då han lämnade nöiaktiga Svar på de honom föresteldade Frågor, kan detta honom som bevis meddelas.

Det var dock Constapeln C. W. Croon från Åbo, även titulerad "ynglingen Under Styrman", med matrikelnummer 2 som blev skolans första egentliga elev och deltog i undervisningen under skolans första termin. Han anmälde sig den 24 januari 1814:

Registrerad hela Navigation, och enligt Reglemente för Nav: Skolan Stod Styrmans Examen varvid Direktion förklarade honom sitt låford såsom fulkomlig, och han erhöill Examensbetyg 2. april.

Constapeln Paleen anmälde sig likaså till navigationsskolans första termin, men två dagar efter Croon, den

26 januari. Han var tvungen att avbryta skolgången den 10 april. Hagelstam antecknade att han "utan att kunna aflägga examen, nödgades för enskilda angelägenheter resa till sin hemort".

Den första terminens tredje elev, Studerande G. W. Backman, anmälde sig den 6 mars 1814. Hagelstam antecknade i sin rapport i examensboken:

Begnat Privat undervisning men för dess Faders Dödsfall Afgick 1 april.

UNDER HAGELSTAMS TID som föreståndare, från vårterminen 1814 till vårterminen 1832, går det att identifiera sammanlagt 174 elever i skolans arkiverade handlingar. Av dessa 174 har han antecknat Åbo som hemort för så många som 87 elever. Därtill kom tre från lotssamhället Beckholmen utanför Åbo. Björneborg kom på andra plats med 13 elever och Nagu på tredje plats med 11. Därefter följde Korpo och Pargas med 9 respektive 6 elever.

Hagelstam skrev ofta kommentarer om elevernas framsteg i sina rapporter i examensboken vid läsårets slut. Här är några exempel:

Ung och utan underbyggnad men arbetsam och villig ägde ingen Practique

Har fallenhet för Yrket, äger berömlig kännedom af Styrmans Vettenskapen erhöill 22 Silfver Rubels Gratification.

Mindre försig Kommen och mindre arbetsam, föreslogs för sin fallenhet rill 17 Rub. i Silfvers Gratification.

mera Trög att fatta behöfver Practique

Utan all underbyggnad, och trög fattnings gåfva, mera svag i framstegen men äger en ovanlig lust och arbetsamhet, fattig, hvarför han föreslogs till 20 Rub Silf: Gratification ärhölt Bevis för Thermin.

August Hannibal Hagelstam delade också ut understyrsmansbetyg – en sådan examen fanns över huvud taget inte officiellt enligt den då gällande instruktionen för navigationsskolorna.

Pär-Henrik Sjöström

Korta läsår för 200 år sedan

The image shows two pages from an old handwritten logbook. The text is written in a cursive script. The left page is headed 'Förteckning på de Lärjungar som haft ledan. skolan i Åbo' and the right page is headed 'Förteckning på de Lärjungar som haft ledan. skolan i Åbo'. Both pages list names, ranks, and dates in columns.

ATT UNDERVISNINGEN HAR förändrats radikalt på drygt 200 år sedan navigationsskolan i Åbo inledde sin verksamhet råder inga tvivel om. Skolans första föreståndare, major August Hannibal Hagelstam, var en färgstark person och kom att prägla de första decennierna av navigationsundervisning i Åbo.

Hagelstam var samtidigt navigationsskolans enda lärare. På den tiden var skolgången koncentrerad till ett fåtal månader som helt styrdes av seglationssäsongens början och slut. Skutorna i närsjöfarten lades upp efter isläggningen för att åter rustas upp på våren till islossningen.

ENLIGT INSTRUKTIONEN SKULLE höstterminen inledas den 20 september och avslutas den 20 december. Vårterminen inleddes den 16 januari och pågick

till slutet av maj. De tjänstemän som hade författat instruktionen hade emellertid inte beaktat realiteterna inom den dåtida segelsjöfarten. Först när isarna lade sig blev det tid för skolgång.

Hagelstam var knappast överbelastad under höstterminerna eftersom bara några enstaka personer kom för att avlägga examen. Någon egentlig undervisning kunde inte förmedlas då eleverna saknades.

UNDERVISNINGEN INLEDDES VANLIGEN i januari eller februari och pågick till slutet av april. När det blev öppet vatten började skutorna segla ut och navigationsskolans elever lämnade snabbt skolkbänken för att åter mönstra på. Det som man ursprungligen hade tänkt sig vara ett sju månader långt läsår reducerades var i praktiken tre månader. I senare instruktioner tog

"Behåll det bästa från idag men våga fördomsfritt ändra för att få in nytt"

SJÖFARTSMÄSSAN 29-30 OKTOBER blev en succé! Mässan drog till sig många besökare och utställarna var nöjda. Till följande mässo hösten 2017 har Ånikap en utmaning i hur vi ska lyckas öka på antalet utställningsplatser. Under mässan arrangerade ENÅ en karriärdag där före detta studerande berättade hur och var de har hittat sin framtid inom sjöfartsnäringen. Efter mässan på fredag kväll anordnades den traditionella Skepparbalen på Åbo Slott. Där träffades 180 gäster och fick förutom god mat även höra två fina festtal: Kommendör Jukka Savolainen från Gränsbevakningen berättade hur samarbetet med Åbo Mare framskridit och ökat under årens lopp och STTK:s ordförande Sjökapten Antti Palola beskrev hurudant det var att studera för 30 år sedan till sjökapten i Åbo.

Ett stort tack till alla som deltagit i anordnandet av mässan och Skepparbalen!

FINLANDS SJÖFARTSUTBILDNING STÅR inför stora utmaningar. Yrket inom sjöfartsbranschen blir allt mer internationellt. De finländare som vill jobba till sjöss får finna sig i att konkurrera om jobben med sjöfarare från andra länder. På lastfartygen har blandbesättningar blivit allt vanligare och samma trend kommer säkert även att komma till passagerarfartygen. Inom kryssningsbranschen är det inte ovanligt att det finns över 60 olika nationaliteter representerade bland besättningen på samma fartyg. Kompetens och kunnande är det som räknas!

Här upplever jag att finländarna har en klar fördel. Utbildningen är fortfarande på en hög nivå jämfört med många andra länder, trots senaste tiders neddrag-

ningar av finansieringen i skolsystemet från statligt håll. Sjöfartsutbildningen behöver dock en förändring för att bibehålla kvaliteten inom undervisningen för att även i framtiden klara av kompetenskraven med flaggan i topp. Vi bör kunna ändra utbildningarna för att möta de nya realiteterna, det krävs nya pedagogiska metoder och synsätt. Bibehåll det bästa från tidigare men våga fördomsfritt ändra för att få in nytt i utbildningarna! För att öka finansieringen bör skolorna hitta nya finansieringskällor då den statliga delen minskar. Exporten av sjöfartsutbildning ses som en bra möjlighet för finländskt sjöfartskunnande.

MED TANKE PÅ export av kunnande har Åboskolan aktivt deltagit i utvecklandet av en ny typ av fartygs-simulator. Denna gång gäller det främst isnavigering. Den 3 december lanserades ett stort projekt, ASTP (Arctic Simulator Training Program), där man samlat det bästa kunnandet och forskningen angående is i Finland kring samma bord. Åbo Mare fungerar som limmet mellan de olika parterna. Det gemensamma målet är att skapa en ny simulator som kan användas för mycket krävande fortbildning inom is-navigering och även för fortsatt forskning inom ämnet ifråga.

Önskar alla en riktigt Fridfull Jul och ett Gott Nytt År 2016!

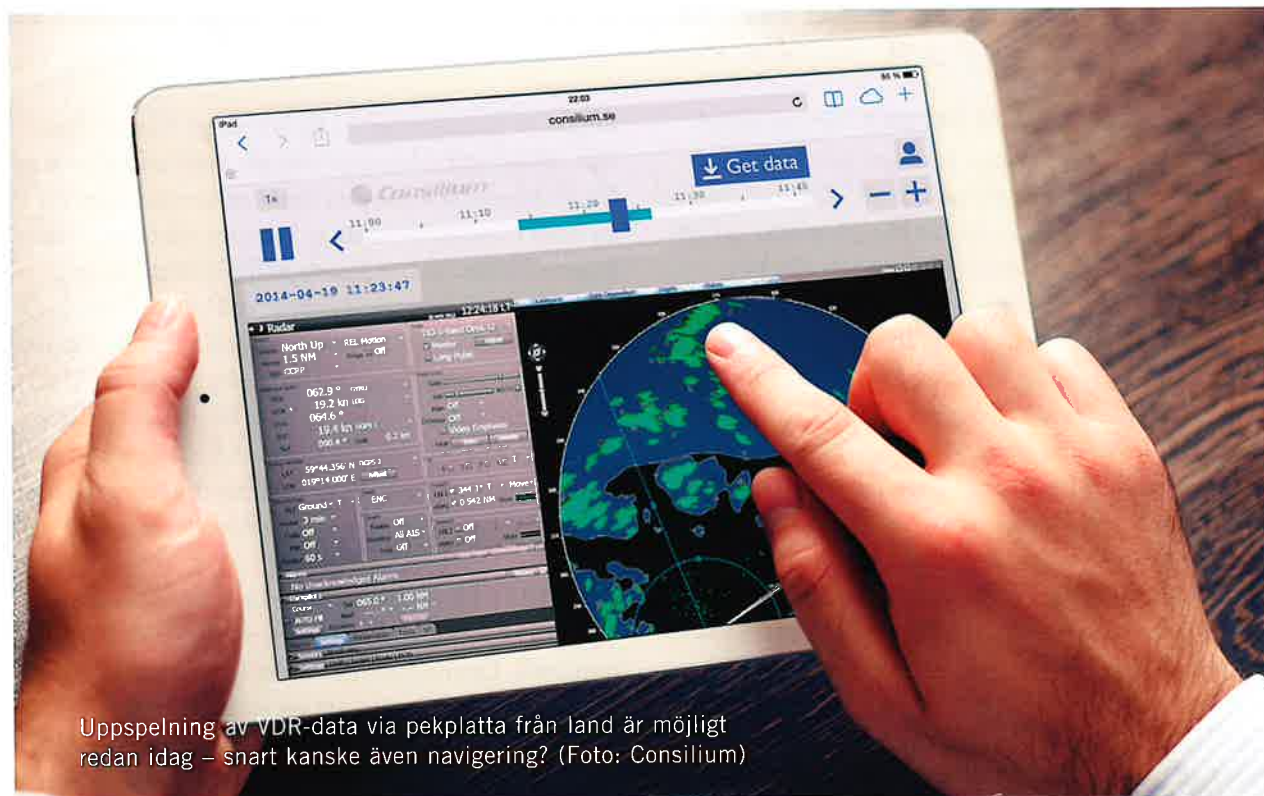
Per-Olof Karlsson
Ordförande, Ånikap



THE CAPTAIN 2015
The Captain ges ut av sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut (ÅNIKAP).
ÅNIKAP, Hertig Johans parkgata 21, FI-20100 Åbo, Finland
E-post: per-olof.karlsson@aboamare.fi

Framtiden kom till Aboa Mare:

Disruptiva innovationer på sjöfartsmässa



Uppspelning av VDR-data via pekplatta från land är möjligt redan idag – snart kanske även navigering? (Foto: Consilium)

SJÖFARTSMÄSSAN PÅ ABOA Mare hölls nu för tolfte gången och hade cirka 40 utställare. Flera olika aktörer inom sjöfartens olika områden var representerade. Också den sociala funktionen av mässan fungerade väl och till exempel sjökaptensklassen som utexamineras 1985 möttes för ett 30-års jubileum.

I mässan ingick också denna gång lite djupare presentationer av en del utställare. Föreläsare från åtta olika organisationer beskrev nyheter och aktualiteter från sina områden. Åbo hamn beskrev sitt omfattande miljöarbete, Trafi, Trafikverket och MRCC Turku presenterade traditionellt sjöfartsanknutna frågor medan Aker Arctic tillsammans med Aboa Mare presenterade samarbetet kring skapandet av en finsk is-simulator. Nordkalk förde presentationerna närmare disruptiva innovationer då de beskrev sitt torrskrubber-koncept.

I DEN HÄR artikeln tänkte jag se närmare på två presentationer som jag uppfattade representerade framtiden inom sjöfart, nämligen de som hölls av

representanter för VTT respektive Consilium.

Teknologiska forskningscentralen VTT Ab beskrev sin uppfattning om framtidens kommandobrygga. Bryggdesignen har utvecklats med hjälp av deras eget InnoLeap koncept och i samarbete med Rolls-Royce. Consilium Marine & Safety AB i sin tur demonstrerade hur man kunde utnyttja färdskrivaren (VDR) bättre med hjälp av molntjänster.

DISRUPTIVA INNOVATIONER ÄR sådana som ändrar hela tänket inom ett fält. Exempel på detta är t.ex. övergången till digital fotografering, trådlös telefoni och containers. Mikael Wahlström från VTT berörde detta och talade om hur svårt det är att lösgöra sig från våra invanda sätt att tänka, från rådande paradigm. Detta fick förresten en studerande på Aboa Mare för något år sedan uppleva då han i sitt examensarbete skulle ta fram en ny design för placeringen av en kommandobryggas instrumentering - han fick inga förslag av dem han intervjuade. Det

skolor i Finland. Samtidigt anser han att det är nödvändigt att fartyget har en naturlig sysselsättning.

– Då får man det att rulla hela tiden, det är det viktiga. Med ett fartyg i riktig lasttrafik skulle man få ett fungerande koncept. Samtidigt får eleverna en realistisk bild av yrket. Det gäller ju att skola folk till rätt saker så att det inte blir en massa folk som sedan inte går till sjöss när de är färdiga.

Mirva Salokorpi på Aboa Mare kommer att göra en studie om hur skolfartygsprojektet kan förverkligas. Rederistiftelsen har beslutat att bekosta denna.

– Därefter har vi ett papper som vi kan ta med oss när vi diskuterar med utbildningsminister. Vi ska ha ett färdigt koncept och kunna visa vad det kostar gentemot någonting annat, säger Joakim Håkans.

HAN SÄGER ATT alla alternativ och möjligheter fortfarande är öppna. Projektet kan förverkligas genom att ett existerande rederi köper ett fartyg för ändamålet. Ett annat alternativ kan vara att grunda ett rederi enkom för ändamålet.

– Det kan vara ett partrederi där skolorna och alla rederier som är intresserade av att utbilda folk är

med. Men vi kan inte idka välörenhet. Det måste vara lönsamt rent affärsmässigt för att få med några rederier. Och varför kunde inte också Rederistiftelsen vara en delägare i fartyget, säger han.

Ett skolfartyg löser inte heller alla problem med praktikplatser. Joakim Håkans tror att det säkert fortsättningsvis skulle vara aktuellt med praktik på olika typer av fartyg.

– Men det här skulle vara ett fungerande koncept som även skulle ge helt nya inriktningar på undervisningen. Eleverna skulle lära sig vad det är frågan om att vara redare och öppna det hela kring ett fartygs ekonomi. Jag tror att intresset bland eleverna skulle bli ett helt annat. Allt skulle inte längre vara så teoretiskt.

Joakim Håkans menar att projektet kan förverkligas snabbt om viljan finns och om det finns ett fartyg som man kan ta elever på.

– Senast inom ett par år borde det gå att ordna. Man kan pröva och se hur det fungerar även med fartyg som redan finns. Då kan det gå ganska snabbt, kanske man kunde sätta igång redan hösten 2016.

Pär-Henrik Sjöström

En arbetsplats med många möjligheter

Är du intresserad av att jobba inom sjöfart och turism?
Rederiaktiebolaget Eckerö erbjuder ett brett urval yrkesområden ombord och iland. Anmäl ditt intresse på rederiabeckero.ax

Rederiaktiebolaget ECKERÖ

CKERÖLINJEN BIRKA CRUISES ECKERÖLINE
CKERÖSHIPPING WILLIAMS

Bore

Season's Greetings

Wishing You a Merry Christmas and a Prosperous New Year

Önskar Er en God Jul och ett Gynnsamt Nytt År

Toivotamme Teille Hyvää Joulua ja Menestyksellistä Uutta Vuotta

from all of us at/önskar alla vi på/toivottaa Bore

www.bore.eu

- member of the Rettig Group -

Skolfartyg möjligt redan 2016

EN GAMMAL IDÉ om ett skolfartyg i ”riktig” lasttrafik har åter blivit aktuell på initiativ av sjökaptenerna, redarna och Ånikap-medlemmarna Joakim Håkans och Jussi Mälkiä.

– Idén kommer från det att det är så svårt för studerandena att få praktikplatser. Idén kommer väl ursprungligen från mig eftersom vi redan nu har samarbete med Aboa Mare och vi har många praktikanter. För maskinsidan har vi dessutom en fullt utrustad verkstad på Runsalavarvet, berättar Joakim Håkans.

En orsak till bristen på praktikplatser är förknippad med fartyg under finsk flagg i inrikestrafik.

– Även om det skulle vara ett stort fartyg över 500 brutto så får man högst 60 dagar praktik om det går i finsk inrikestrafik.

DESSUTOM PÅPEKAR JOAKIM Håkans att det råder generell brist på praktikplatser.

– Jag började fundera på hur man skulle kunna ordna praktiken på ett bättre sätt. Det har alltså varit tal om skolfartyg och jag kommer ihåg hur det var



Joakim Håkans är starkt engagerad i planerna på ett kombinerat last- och skolfartyg.

när jag själv gick i skolan. Då använde skolan före detta förbindelsefartyget Utö som skolfartyg och det var lika med noll. Vi körde till Mariehamn en dag, bryggan var full med elever och man lärde sig överhuvudtaget inte någonting.

Han frågade sig varför man inte skulle kunna ha ett vanligt lastfartyg som skulle ha tillräckligt med utrymme för att kunna ha elever ombord. Förutom hytter skulle det kräva ett stort dagrum som även kunde användas som klassrum. I princip kunde en hel skolklass finnas ombord på en gång.

– Fartyget skulle gå i reguljär lastfart året runt och opereras av ett rederi på samma sätt som de övriga fartygen i flottan. Det skulle bemannas med anställd personal och elever med tillräcklig kompetens. Dessutom skulle man ha elever som inte ännu har någon behörighet. Även lärare skulle kunna följa med och jobba som styrmän.

GENOM ATT SKEPPA riktiga laster skulle även andra aspekter än navigation komma med i undervisningen ombord.

– Man skulle få med företagsekonomi med riktiga laster. Eleverna skulle själva få räkna ut det ekonomiska utfallet av en resa från A till B, hur mycket bunker förbrukas, vad betyder det om man kör lite saktare eller snabbare. Det skulle ge ett företagarperspektiv för att förstå ansvaret för sitt eget fartyg. Man kör ju inte omkring med ett lastfartyg bara för att det är roligt, påpekar Joakim Håkans.

Han betonar betydelsen av att en professionell operatör tidsbefraktar skolfartyget.

– Det är också operatören som ska avgöra vilken typ av fartyg som är lämpligast. De kan marknaden. Man måste också förstå att man ska kunna sälja fartyget efter en viss tid och köpa ett nytt.

ETT ALTERNATIV ÄR ett ropax-fartyg med gott om hyttplatser. Det är också möjligt att använda exempelvis ett roro- eller torrlastfartyg med en bostadsmodul som kunde lyftas av i något skede när fartyget säljs och lyftas ombord på ersättaren.

Skolfartyget skulle användas gemensamt av alla



Mikael Wahlström, VTT. (Foto: Peter Björkroth)

kan ni förresten testa själv - hur skulle ni planera en ny design för förarplatsen i en bil?

WAHLSTRÖM FRÅN VTT beskrev hur man på VTT arbetar för att kunna komma ur rådande paradig. Han är doktor i socialpsykologi - något som säkert underlättar utmanandet av paradig. Med metoder ur hans vetenskapsområde skapas nya idéer.

Ett exempel, inte på en ny idé men på arbetssättet, kunde vara att de placerar instrument-displayer in i kommandobryggans fönster så att vakthavande befäl (VB) är tvungen att också se ut under vakten. Wahlström hade fångat upp att man ibland påpekar att olyckor kunnat undvikas ifall man blott lyft blicken från instrumenten...

En annan idé han presenterade var hur till exempel en båtsman kunde ha en hjälm utrustad med kamera som skulle sända bilden till en display på kommandobryggan. På så vis kunde VB se vad båtsmannen ser och ge instruktioner utgående från detta. Funktionen kunde vara användbar till exempel då man förbereder för bogser eller vid förtöjningar.

Överföring av data var i fokus i Wahlströms skisser. Det samma gällde då Consiliums Marcus Nirbrant beskrev hur man utnyttjar VDR:n för att samla data från fartyget och överföra den till en molntjänst. Från molntjänsten kan sedan den som har behörighet



Marcus Nirbrant, Consilium.

ladda ner informationen. Endast pengar och överföringskapacitet lägger gränser för vad man kan göra.

Man kunde till exempel installera CCTV att bevaka passagerarfartygens sidor för att vid misstänkta MOB-situationer kunna kontrollera ifall någon de facto fallit över bord. Kamerorna är i sig inget nytt, men ifall bilden förmedlas till land, försedd med exakt position, kunde t.ex. räddningsmyndigheterna snabbare underlätta fartygets arbete.

Och vem har sagt att bildmaterialet måste granskas ombord då man skall kontrollera var (och om) någon fallit överbord - ingen ombord har väl tid till det!

HÄRIFRÅN ÄR INTE steget till att överföra data i realtid långt. Nirbrant själv talade inte om "unmanned ships", men ifall en operatör iland kan se, och i framtiden kanske också höra, vad som sker på fartyget och dessutom få all data som finns tillgänglig ombord i realtid, så kanske vi snart börjar se hybrider, det vill säga fartyg som delvis opereras från land?

Hanna Linjos-Maunula från Archipelago VTS nämnde i sin presentation att man nu ger direkt navigationsassistans i 5-10 fall månatligen till fartyg efter att lotsen lämnat fartyget. Idag görs det med tillgänglig teknik dvs. AIS, VTS-radarbilder och kanske i vissa fall bild från landbaserad kamera.

Skulle precisionen öka med information direkt från



Delat synfält och aktiva dataskärmar.
(Fotö: Rolls-Royce)

fartyget? VTS-operatören kunde också få visuell bild överförd till sig. Ifall VB på fartyget dessutom var utrustad med en (hjälm)kamera som beskrevs ovan, skulle operatören kunna se vad VB ser och på så vis lättare bekräfta t.ex. vilken fyr eller motsvarande som VB ser på. Att lägga in en pejlkompass i hjälmen är en petitesse...

INTRESSANT NOG MÖTS Nirbrants och Wahlströms presentationer i frågor som berör människan roll i informationsflödet - är det bra att till exempel VTS-operatören får mer information direkt från fartyget? Vad hjälper det ifall båtsmannens hjälm förmedlar bild till bryggan ifall VB då utsätts för alltför mycket information, så mycket att den fördröjer VB:s beslutsfattande eller gör honom handlingsförlamad? Och en intressant följdfråga: är det bättre att till exempel VB

eller VTS-operatören har begränsat med data till stöd för sitt beslutsfattande? Frågor som dessa förklarar varför Wahlström arbetar tillsammans med till exempel kognitionsvetare Hannu Karvonen i projekten. Men hur skall det stora informationsflödet skötas?

I ROLLS-ROYCES UNIFIED Bridge-koncept, svarar man på olika sätt på frågan. En lösning är att minska på mängden synlig data genom att använda sig av bildskärmar med enbart den informationen synlig man just då behöver.

Rolls-Royce ställde också ut på mässan. I e-tidningsversionen av sin in-depth publikation resonerar Rolls-Royce att ship intelligence resulterar i att mer arbete kommer att skötas iland, som i mitt exempel ovan rörande MOB-situationer. Då besättningarna minskar och komplexiteten av systemen ombord ökar, kan besättningen inte längre sköta dem alla. Istället måste man, som Rolls-Royce säger, antingen automatisera eller flytta kontrollen av funktionerna iland. I framtiden kanske operatören iland meddelar befälhavaren att den senare måste vidta åtgärder eftersom sensorerna i CMS:n (condition monitoring system) indikerar att påfrestningen på skrovet ökar för mycket?

Intressanta föreläsningar och utställare på årets Sjöfartsmässa - framtiden besökte Aboa Mare!

Peter Björkroth

Har du uppdaterat dina STCW-certifikat?

Om inte, gå in på www.maritimesafety.ax

Ålands Sjösäkerhetscentrum | Neptunigatan 6, PB 75 | AX-22101 Mariehamn, Åland
info@maritimesafety.ax | Tel: +358 (0)18-532 296 | www.maritimesafety.ax

Maritime Safety Center, Ålands sjösäkerhetscentrum, erbjuder all kursverksamhet på Åland avsedd för sjöpersonal. Vi är den ledande STCW Manila kursarrangören i Östersjöområdet och vi erbjuder sjösäkerhets- och brandbekämpningskurser i Mariehamn.

Centret är ett av världens modernaste och uppfyller de senaste miljö- och säkerhetskraven.

Jonas Bergström säger att styrelsearbetet tar en hel del tid, men att han inte ångrar vad han har gett sig in på.

– Det ger också goda möjligheter att få utöva ledarskap, men under en begränsad tid och en begränsad risk. Man blir inte halshuggen om något går snett. Elevföreningens representant deltar också i de månadsmöten som hålls med solans lärare och personal.

– Alla nyheter kan vi sedan ta med oss hit och på våra egna möten informerar styrelsen som i sin tur går ut med det till eleverna.

STUDIETIDEN ÄR FÖR de flesta något som man senare blickar tillbaka på och som väcker positiva tankar. Men vilka tankar de blivande befälarna idag på sin framtid?

– Inte alltid så positivt, tyvärr, säger Jonas Bergström.

Men han är trots detta optimistisk och ser en framtid för dem som tar sin examen i skolan.

– Vår nya praktikansvariga Leif-Christian har gjort ett jättebra jobb tillsammans med ledningsgruppen

om att skriva strategiska avtal men internationella rederier. Arbetsmarknaden ser ut som den gör och det är inget som man kan göra så mycket åt som studerande.

Då tycker han att det är bra att veta att det går att få jobb, även om man måste söka sig till utländska fartyg.

– Tyvärr är det internationellt man måste söka sig. Då är det bra att skolan har dessa avtal som gör att studerandena märker att det trots allt finns en väg ut i arbetsmarknaden genom att gå i den här skolan. Andra skolor har inte dessa kadettprogram. När man väl har kommit ut och fått förstestyrsmansjobb och erfarenhet av styrmansplatser har man mycket större möjlighet att komma tillbaka till den inhemska marknaden.

Samtidigt påminner han om att det är också är problematiskt för de yngre studerandena att få sommarjobb som lättmatroser. Det samma gäller praktikplatserna.

– Praktikvarnen delar ut platser men tyvärr räcker de inte till för alla.

Pär-Henrik Sjöström

ALFONS HÅKANS
www.alfonshakans.fi

Onboard training of deck officers and engineers

We are proud of being a part of the basic onboard training programme for deck officers and engineers in Finland. Alfons Håkans' large fleet of harbour tugs is audited by Aboa Mare for training purposes, offering several opportunities for the students to practice their future profession.

Fully equipped workshop for training of engineers

We provide training facilities in an authentic shipyard environment for students in Aboa Mare's programme for watchkeeping engineers. Situated at the Ruissalo repair yard our training workshop has all the equipment needed for repair and maintenance of different types of machinery.

Alfons Håkans

Hevoskarintie 23
20100 Turku

Tel +358 2 515500
office.turku@alfonshakan

Elevförening med nya idéer



Elevföreningens ordförande, sjökapstensstuderande Jonas Bergström, visar upp kalendern för 2016. Mer information om elevföreningen finns på enå.com.

NY SKOLBYGGNAD INNEBÄR nya tider. Det har också elevföreningen fått erfara. Men styrelsen för elevföreningen vid aboa Mare har tröttnat på att titta bakåt.

– Vi började titta på en helt ny intäktmodell för elevföreningen och vad vi har för möjligheter att erbjuda olika partners synlighet i form av framför allt hårdvarumärkesexponering, säger Jonas Bergström, aktiv ordförande i en mycket aktiv styrelse.

Det handlar om sponsrande samarbetspartner som får sin logotyp på halare och hemsida – och i den stiliga kalendern som man nu ska ge ut för andra året i rad.

– I år har vi ändrat den så att våra partners får sin logotype, en på varje månad. Målsättningen har därför varit att hitta 12 samarbetspartners.

TILL ATT BÖRJA med var det viktigt för elevföreningen att få ombord skolans fyra enheter, Novia, Axxell, Aboa Mare och Ånikap.

– Därifrån har vi jobbat vidare för att hitta resterande samarbetspartners som är intresserade av att nå

vårt primära segment, sjöfartsstuderandena, berättar Jonas Bergström.

I paketet ingår också att börja ge ut en skoltidning, där så kallade advertorials ingår, artiklar där elevföreningens samarbetspartner kan presentera sig.

– De får på en sida valfritt beskriva sin verksamhet. Där får de chansen att lyfta fram sina mjuka värden. Dessutom ska tidningen innehålla reportage från elevföreningens händelser som fester och vinterspelen.

Skoltidningen kommer att distribueras som Vapaa-vahti via Mepa.

– I andra hand kommer vårt segment att vara sjöfolk rent generellt på finskflaggade fartyg. Vi har försökt välja ut våra partners på ett sätt så att de kan ha nytta av att få synlighet. De har hittills varit nöjda, det är ändå små summor vi pratar om. Vi har nu 800 euro som pris för paketet.

Jonas Bergström berättar att en ny tillställning är Career Event.

– Vi bjuder in före detta elever som kommer till skolan och håller föreläsningar om sin specifika bransch.

ELEVFÖRENINGENS UPPGIFT ÄR enligt dess stadgar att värna om elevernas välbefinnande i skolan och arrangera aktiviteter.

– Målet är att samla in pengar till sådan verksamhet, men under det här året gäller det snarare att säkerställa framtiden och bygga upp en kassa så att vi inte hela tiden måste leva från hand till mun.

I den nya styrelsen som tillträder nästa år har posterna anpassats bättre för denna typ av verksamhet.

– En av de första sakerna som jag gjorde som ordförande var att se till att vi har en stor styrelse. Vi har delat upp arbetet i arbetsgrupper, berättar Jonas Bergström.

– Vi har till exempel en webbansvarig och vice webbansvarig. Från 2016 har vi också valt in representanter från Axell-sidan. Tidigare var elevföreningen nästan totalt inriktad på Novia-delen. Vi har bland annat mycket idrottsverksamhet och då arbetar bra att få med så många som möjligt. Det blir som en liten sjöfartsfamilj i sig, men precis som på sjön måste allting fungera med sunt förnuft.



www.aboamare.fi

Aboa Mare ECDIS Market



Do a hands on Generic ECDIS Training with us or a familiarization course on the system of your choice.

we make it easier for you!

www.aboamare.fi

NOVIA

www.novia.fi

AXXELL

www.axxell.fi

"Finn din inre skeppsredare"



JUSSI MÄLKIÄ ÄR sjökapten, redare, entreprenör och innovatör som gärna går sina egna vägar. Han är också "miljöaktivist", men inte av den typen som står på barrikaderna eller bordar isbrytare. Han vill aktivt arbeta för en renare sjöfart och efterlyser samtidigt en helhetssyn på miljöproblemen.

I sin redarroll har han alltid sett stor potential i sjöfarten, både vad gäller transporteffektivitet och reducering av miljöpåverkan. I början av sin karriär som captain-owner ingick han tidsbefragningsavtal med Greenpeace för sin bogserare Aura. Följande steg blev kommersiell lastfart med pramar inom närsjöfarten och därefter satsade han på trafik med mindre torrlastfartyg.

IDAG ÄR MERIAURA Group en paraplyorganisation för en grupp företag med verksamhet inom bland annat sjölogistik, ägande och management av fartyg samt förnybar energi. Flottan består av både egna och inhyrda torrlast- och specialfartyg, sammanlagt 22 stycken.

Som redare kan man säga att Jussi Mälkiä är väldigt

"hands on". Det är kanske inte speciellt överraskande eftersom han byggt upp rederiet från scratch med knappa resurser och ofta levt från hand till mun.

– Ibland får jag höra att jag är alltför "hands on", att jag borde delegera mera. Att vara redare har för mig varit en tvångsutbildning i överlevnad. Jag märkte genast att man måste göra de rätta dragen för att hållas vid liv, annars blir man uppäten av någon annan.

NÄR JUSSI MÄLKIÄ började som redare gjorde han aldrig några affärsplaner.

– Jag hade varken möjlighet eller tillräcklig kunskap. Till en början handlade det bara om att göra någonting. Min sjökaptensutbildning har varit oerhört värdefull, för den har gett mig denna kunskap. När verksamheten började växa blev affärsplanering och olika analyser och kalkyler helt nödvändiga.

Och vuxit har den. För närvarande har Meriaura två miljöanpassade 4700 dwt torrlastfartyg i order. Fartygstypen kallas VG EcoCoaster och har tagits fram i samarbete med Foreship Ltd och Aker Arctic




ICE OPERATION TRAINING COURSE FOR DECK OFFICERS AT ABOA MARE

ICETRAIN is a three-day course for deck officers who need training for ice operation. The course covers a full range of ice navigation related themes in detail and provides practical instructions and essential information needed to operate safely in polar regions, Baltic Sea and other ice-covered sea areas during winter.

For more information visit www.icetrain.fi or contact ABOA MARE: Annina Rosenqvist, +358 44 762 3123 annina.rosenqvist@aboamare.fi

Partners:














RELEVANT SKILLS AND KNOWLEDGE FOR ENERGY-EFFICIENT OPERATION AT SEA

ECOTRAIN is a three-day course for Masters and navigating officers, engineering officers and shore-based personnel who need training for energy-efficient operation of ships. State-of-the-art ship simulators are used extensively during the course, to highlight operational measures and evaluate the efficiency of the training.

For more information visit www.ecotrain.fi or contact ABOA MARE: Annina Rosenqvist, +358 44 762 3123 annina.rosenqvist@aboamare.fi

Partners:











Sjöfartsutbildning i Åbo, Finland

Studera på svenska till **Sjökapten (YH)** vid Yrkeshögskolan Novia i Åbo, Finland. Ansökan till examensinriktad ungdoms- och vuxenutbildning 16.3-6.4.2016 på adressen www.studieinfo.fi. **Sökande från de Nordiska länderna** kan kontakta utbildningsansvarig lektor Petteri Niittymäki, +358 44 762 3400, petteri.niittymaki@novia.fi för mera information.

Bachelor of Marine Technology, Maritime Management, study for a Sea Captain's degree in English at Novia University of Applied Sciences in Turku, Finland. Application 8-27.1.2016 Contact Tony Karlsson, Head of Degree Programme +358 44 762 3411, tony.karlsson@novia.fi for more information.




www.novia.fi
www.axxell.fi

Fakta om praktikplatser

De flesta praktikplatser för sjöfartsstuderande i Finland fördelas via Praktikkvarten. Här fördelas praktikplatserna jämnt enligt skolornas elevantal mellan sjöfartsskolorna på större fartyg, även isbrytare (över 500 GT), i internationell fart som hör till Rederierna i Finland. Sjöfartsskolor kan också auditera mindre fartyg i inrikes- och utrikesfart som skolfartyg enligt den nyaste bemanningsförordningen och detta har gett ytterligare värdefulla praktikplatser. Bemanningsförordningen från 2013 (166/2013) ger nämligen studerande möjlighet att också få handledd praktik inom Grundexamen för sjöfart från simulatorutbildning, segelfartyg, isbrytare, inrikestrafikområdet (skolfartyg) samt värnplikten. Dessutom kan sjöfartsskolorna också ingå kadettavtal med utländska rederier för att öka på antalet praktikplatser.



www.finland.atlas-elektronik.com

Händelseförloppet visar tydligt att det inte krävs några under av besättningen ombord för att praktikanten ska kunna känna sig som en del av besättningen och ha möjlighet att lära sig nya saker. Naturligtvis måste också praktikanten ha en förmåga att anpassa sig och visa intresse för sitt kommande yrke. Ansvar för ligger inte på fartygets besättning i sig.

Så här berättar en 16-årig studerande på andra stadiet om sin första praktik:

Min första praktik var lyckad. Alla i besättningen var vänliga, jag kände mig välkommen och fick en känsla att hit hör jag. De betonade att det finns inga dumma frågor och det är inte hela världen ifall man gör något fel, som jag tycker är bra saker att komma ihåg. Jag tänkte aldrig att jag skulle bli så bra bemött och att alla skulle vara så trevliga. Hur cheesy det än låter så var det bättre än jag någonsin vågade drömma om. Alla försökte komma ihåg hur det är att vara på sin första praktik och de ville att jag på riktigt lär mig något. Före jag for ombord trodde jag att jag kanske inte får göra så mycket något annat än städa, men de lät mig pröva på allt möjligt intressant, och jag kände mig inte dum då jag frågade om något, just för att de betonade att det inte finns dumma frågor.

Vad jag nu kanske försöker säga är att för vissa är första praktiken så mycket viktigare än vad man skulle tro. Allting påverkar på hurdan upplevelse praktikanterna får. Vad man får göra, hur man blir bemött, hur man tas med i olika saker osv. Fast det kanske känns dumt att fråga om något som de andra pratar om som uppenbara saker är det viktigt att fråga. Dum är inte den som frågar, utan den som gör utan att veta vad man skall göra. Samma sak stämmer för besättningen, saker som är helt vardag för dig är nödvändigtvis inte det för en som är första gången på fartyg.

DET ÄR ROLIGT att det i tider när det sparas så att resurserna ombord är minimerade och tidtabellerna för fartyg ibland förväntas vara mera exakta än busstidtabeller, ändå finns framåtanda bland sjöfarare som i händelseförloppet beskrivet ovan. Finsk sjöfartsutbildning har ett gott rykte och nästa naturliga steg i praktikprocessen kunde vara att marknadsföra den finska sjöfartsutbildningen mera aktivt för rederier utanför Finland.

Leif-Christian Östergård

Technology Inc. Fartygen är beställda från varvet Royal Bodewes.

– Skroven börjar bli färdiga i Polen och ska under vintern bogseras till Holland eller Tyskland för utrustning, det är fortfarande öppet och beror på var varvet har kapacitet. Projektet avancerar helt enligt plan och det första nybygget levereras sommaren 2016 och det andra på hösten.

MERIAURA PLANERAR OCKSÅ en typ av miljövänliga multipurpose ro-ro-fartyg, VG EcoRoro.

– EcoRoro har avancerat lite långsammare, men vår avsikt är att sätta igång på allvar med planeringen denna höst och vinter. Det verkar finnas en efterfrågan. Samtidigt är det bra att avvakta driftserfarenheter från den första versionen innan vi definitivt slå fast alla detaljer, berättar Jussi Mälkiä.

Gemensamt för de båda fartygstyperna är energieffektivitet som stöds av senaste teknik. Målsättningen är att reducera energiförbrukningen med 60 till 70 procent från dagens nivå på fartyg av motsvarande storlek. Det åstadkoms dels genom att reducera farten, dels med en hybridlösning för propulsionen.

– Vi installerar en huvudmaskin med svag effekt men tar ut extra effekt med hjälp av en elmotor som matas från generatorerna när det krävs, till exempel vid gång i is. I framtiden kan denna extra kraft eventuellt komma från bränsleceller, förklarar Jussi Mälkiä.

Konceptet bygger dessutom på en tredje faktor som är av operativ natur.

– Den går ut på att alltid köra med full dödvikt för att uppnå största möjliga nyttolast och minsta energibehov för transporterat lastton.

HUVUDMASKINEN PÅ ECOCOASTER, en ABC 8DZC på 1650 kW, använder antingen marin gasolja (MGO) eller bioolja som bränsle. Både huvudmaskin och hjälpmaskin utrustas med katalysator. Även vid valet av bränsle har Jussi Mälkiä gått sin egen väg och inte gått in för flytande naturgas (LNG). Han säger att valet av bioolja är resultatet av en personlig tankeprocess.

– Jag tror att man måste tackla miljöproblemen i ett vidare perspektiv än man gör idag och tänka holistiskt. Det gäller att bättre förstå och framför allt beakta helheter. Vårt rederi har helt enkelt inte vågat

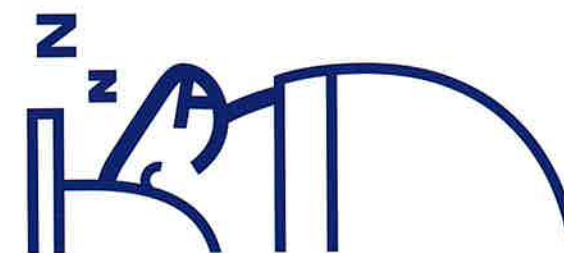
satsa på LNG. Som jag ser det finns det fortfarande vissa olösta problem även om LNG väl uppfyller svavel- och kvävebestämmelser.

Han förklarar att man idag, när man talar om växthusgaser, väldigt starkt fokuserar på koldioxid, som i och för sig står för den överlägset största volymen i utsläppen.

– Men det finns andra växthusgaser, till exempel metan. Då är LNG kanske inte en lika bra lösning, åtminstone inte med den teknologi som tills vidare är tillgänglig.

VAD GÄLLER UTSLÄPP av växthusgaser vid användning av bioolja som bränsle anser Jussi Mälkiä att läget är betydligt bättre, men att detta är förknippat med helt andra problem.

– Bioolja framställs enbart ur avfall och den koldioxid som frigörs är mindre än den som skulle frigöras om man bränner det. Men bioolja har också sina dåliga sidor, den främsta är kanske att den med nuvarande utbud på råvaror inte kan framställas i tillräckligt stora mängder för sjöfarten. Men som en liten



En smula DeLuxe till din kryssning

På Silja Serenade har det gjorts många fina förnyelser, såväl på styr- som på babordssidan. DeLuxe-hytterna fick en ny inredning och på Promenade-gågatan öppnades ett nytt café och en Desigual-affär.

Bekanta dig med förnyelserna:

silja.fi | silja.se

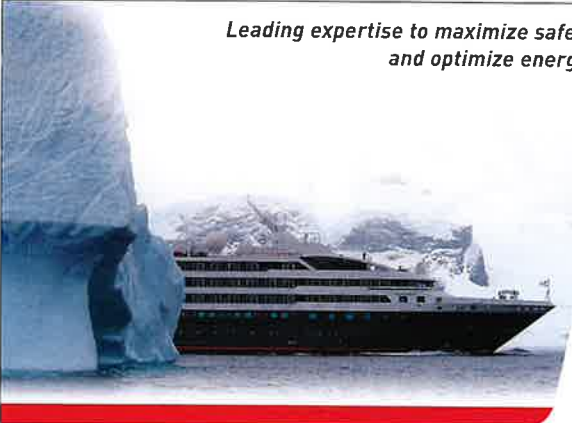
SILJA LINE

dellösning för ett visst tonnage är den helt gångbar. Den fungerar också väldigt bra tekniskt i maskinerna. Just nu kör inget av Meriauras fartyg med bioolja. Istället använder de MGO.

– Med dagens oljepriser är det inte vettigt att använda bioolja, men det kommer säkert att förändras i något skede. När det blir ekonomiskt försvarbart kan vi i vår fabrik framställa tillräckliga mängder för de fartyg i flottan som kan använda bioolja som bränsle. På grund av de låga oljepriserna söker vi inte heller just nu aktivt nya råvaror för bioolja. Den mängd som vi behöver kan vi framställa på ett enkelt sätt med nuvarande råvaror.

JUSSI MÄLKÄÄ är också starkt engagerad i frågor kring utbildningen av sjöbefäl. Även om han anser att dagens system har vissa brister jämfört med det system som gällde då han själv fick sin utbildning, är han helt övertygad om att sjökaptensexamen är mångsidig och ger en bra grund för många olika typer av jobb, inte enbart ombord. Det vet han av erfarenhet.

– Jag fick en oerhörd nytta av min sjökaptensut-



Leading expertise to maximize safety and optimize energy

Entrust your passenger vessels with Bureau Veritas

Visit us at: www.veristar.com
www.bureauveritas.com



Move Forward with Confidence

Marine Industry Inspection & Verification in service Health, Safety & Environment
Construction Certification Government Services & International Trade

bildning genast när rederiet började expandera. Den är allmänbildande och det ingår teknik, ekonomi och ledarskap. Dessa behövs även när man leder ett rederi. Redan på sjökaptensklassen i Åbo hade han ett eget fartyg och rederi.

– Det var nyttigt för då kunde man redan då se utbildningen även ur redarens synvinkel. Han vill också understryka betydelsen av den del av utbildningen som handlar om teknik ombord.

– Detta är trots allt en väldigt teknisk bransch och den tekniska delen av sjökaptensutbildningen ska man inte förringa. En befälhavare är också en problemlösare och måste ha en klar bild av hur tekniken ombord fungerar, även om han eller hon inte själv kan eller ska utföra själva arbetet.

ENLIGT JUSSI MÄLKÄÄ är en svaghet med dagens utbildningssystem att studerandena i princip kan gå genom hela utbildningen genom att enbart göra praktik ombord. Han understryker att praktik inte är detsamma som att verkligen jobba ombord på ett fartyg.

– Jag har gått gamla systemet och ser goda sidor både i det och det nuvarande systemet. Det nya är långt utvecklat, men jag anser trots allt att detta är en verksamhet som kräver ett starkt praktiskt kunnande. Vi måste göra utbildningen mer praktisk och kanske rentav delvis gå tillbaka till det tidigare. Under långa perioder är det enbart studier och praktik. En fördel med det gamla systemet var att undervisningen varvades med längre perioder av arbete ombord. Då började man verkligen inse vad man behöver från skolan. Under praktiken jobbar man inte på riktigt, men när man sedan börjar jobba kan verkligheten visa sig vara en helt annan.

FÖR ATT BEREDA studerandena möjlighet att arbeta ombord på ett fartyg samtidigt som de får praktik diskuteras möjligheten att skaffa ett skolfartyg som skulle gå i kommersiell trafik. Eleverna skulle delta i driften av fartyget och därtill skulle man arrangera teoretisk undervisning ombord.

– I samarbete med Alfons Håkans och Aboa Mare förbereder vi en utredning för att få ett gemensamt skolfartyg för alla skolor som skulle gå i verklig lasttrafik, säger Jussi Mälekä.

Han menar att utbildningen dessutom tar så lång

Supervised on board training engine

Watchkeeping rating engine (60)	Machinery over 750 kw (360)	30
	Audited school ship (60)	30
Watchkeeping engineer certificate (360)	Machinery over 750 kw (360)	80
	Audited school ship (60)	30
	Military service (60)	30
	Simulator training (30)	10
	Workshop training (180)	150

Supervised on board training in total: 360

Tabellen ovan är ett exempel på hur man räknar ihop dagarna från den handledda däckspraktiken till vaktman däck och vaktstyrmansbehörigheten (ett exempel är inkluderat). Talen inom parentes är maximalt godkända dagar till ifrågavarande behörighet. Ur bilden framgår att det till vaktman däck-behörigheten godkänns endast praktik från auditerade skolfartyg och fartyg över 500 GT i internationell fart. Till vaktstyrmansbehörigheten tillgödas räknas praktiken från vaktman däck-behörigheten. Dessutom är det möjligt att få handledd praktik från fartyg över 500 GT i internationell fart, skolfartyg, armén, simulatorövningar, isbrytare i nationell fart samt segelfartyg. Totalt 60 dagar handledd praktik från skolfartyg får maximalt ingå i vaktstyrmansbrevet. Med segelfartyg, isbrytare och armén, menas fartyg mindre än 500 GT. Ifall t.ex. ett segelfartyg är över 500 GT och seglar på internationellt vatten (t.ex. Christian Radich), så kan man få 360 dagar handledd praktik från det. Segelpraktiken på mindre fartyg godkänns om fartyget uppfyller tillräckligt med uppställda kriterier.

gemensam mall för foljebrev som skickas till fartyget. I foljebrevet framgår vilket avsnitt i praktikboken praktikanten siktar på att avklara under tiden ombord.

Om det inte finns möjlighet att utföra det planerade avsnittet är det naturligtvis möjligt att göra ett annat avsnitt i praktikboken. Ur foljebrevet framgår också skillnaden mellan manskaps- och befälspraktik, till exempel förväntas styrmanspraktikanter få praktisera befälsuppgifter minst fyra timmar per dag.

Samtliga sjöfartsskolor använder redan sedan flera

Supervised on board training deck

Watchkeeping rating deck (60)	Over 500 gross on international waters (360)	35
	Audited school ship (60)	30
Deck officer certificate (360)	Over 500 gross on international waters (360)	180
	Audited school ship (60)	30
	Military service (60)	30
	Simulator training (30)	25
	Domestic Ice breaker (30)	
	Sailing boat (30)	30

Supervised on board training in total: 360

Denna tabell visas hur man räknar ihop dagarna från den handledda maskinpraktiken till vaktman maskin- och vaktmaskinmästarbehörigheten (ett exempel är inkluderat). Talen inom parentes är maximalt godkända dagar till ifrågavarande behörighet. Ur bilden framgår att det till vaktman maskin-behörigheten godkänns endast praktik från auditerade skolfartyg och fartyg över 750 kW. Till vaktmaskinmästarbehörigheten tillgödas räknas praktiken från vaktman maskin-behörigheten. Dessutom är det möjligt att få handledd praktik från fartyg över 750 kW, skolfartyg, armén, simulatorövningar och verkstadspraktik. Totalt 60 dagar handledd praktik från skolfartyg får maximalt ingå i vaktmaskinmästarbrevet. 60 armédagar kan ges för praktik på Marinens fartyg under 750 kW. Ifall Marinens fartyg har över 750 kW är det möjligt att få upp till 360 dagar handledd praktik också från Marinens fartyg. Mera information kommer inom en snar framtid att hittas på Seaventures hemsida (www.seaventures.fi).

är samma praktikavtal. Praktikavtalet och foljebrevet skickas till fartyget före praktikanten kommer ombord. Kaptenen ombord undertecknar sedan avtalet, skannar in det och skickar det tillbaka till skolan.

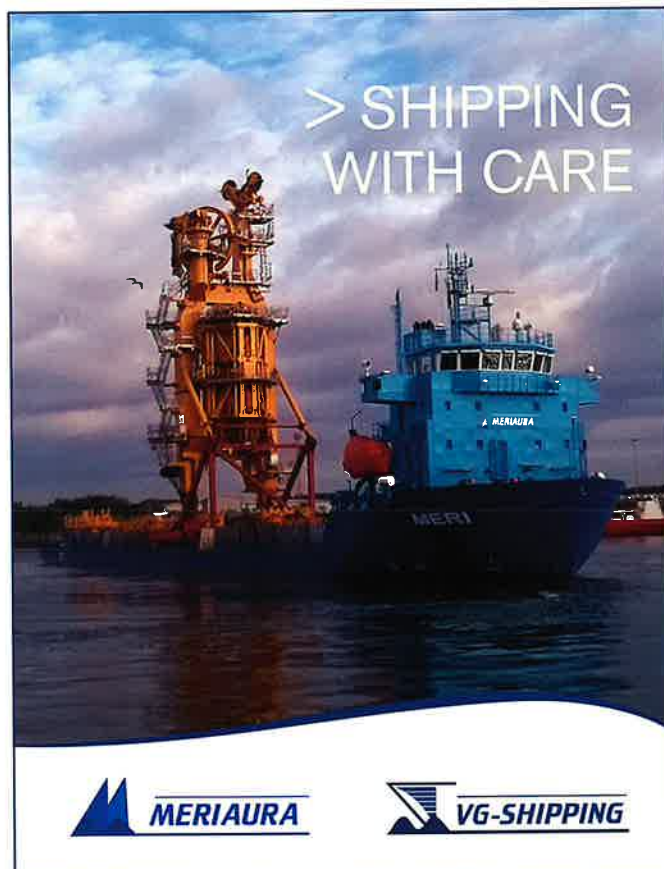
Alla sjöfarare har någon gång börjat som praktikant och kanske känner igen sig i händelseförloppet nedan som en första årets studerande på andra stadiet skrivit.

Inkörsporten till arbetslivet

FÖR MÅNGA STUDERANDE är den handledda praktiken inkörsporten till arbetslivet. Oberoende av om man har arbetserfarenhet från land eller inte så är det ofta något helt nytt att bli en del av ett fartygs-samhälle för en längre period. Många studerande på andra stadiet har aldrig varit borta hemifrån under en längre tidsperiod, vilket ytterligare bidrar till att den första tiden ombord kan kännas extra utmanande.

Handledarna ombord har inte heller någon lätt roll, när praktikanterna under året är många och handledningstiden för praktikanterna ombord ofta är begränsad på grund av stressiga tidsscheman. Därför är det viktigt att sjöfartsskolorna tillsammans med rederierna gör upp ramar för praktikprogrammet ombord och att fartyget får nödvändig information om studeranden före hen kommer ombord.

DET ÄR OCKSÅ förståeligt att kvaliteten på handledningen varierar med tanke på att sjöfarare inte är utbildade pedagoger. Här har skolan en viktig roll



att ge tydliga ramar för praktikanthandledningen ombord, för att underlätta arbetet för besättningen ombord.

Naturligtvis måste också studerandena få tillräckligt med handledning inför praktikperioden i skolan. Före praktiken går studerandena följande kurser:

- ✓ Personal Survival Techniques, A-VI/1-1 and Personal Safety and Social Responsibilities, A-VI/1-4
- ✓ Basic Training in Fire Fighting, A-VI/1-2
- ✓ Course in Elementary First Aid, A-VI/1-3
- ✓ Security-related Training and Instructions for Seafarers with Designated Security Duties, A-VI/6-2

VIDARE GÅR STUDERANDENA före praktiken teoretiska kurser i grundläggande fartygslära, maskinvakt-lära och arbetar- och miljöskydd. Dessutom ingår praktisk undervisning i studierna så som till exempel knoplära, övningar att styra ett fartyg enligt roderkommandon, kastande av kastlina och förtöjningsövningar.

Före praktiken måste studerandena ansöka om sjömanspass, köpa arbetsskor och få information om hur man ansöker om praktik hos Praktikkvärnen.

Dessutom måste studerandena få information om vilken sorts praktik som räknas som handledd praktik och hur man ska gå tillväga för att till exempel kunna fara ut på praktik med ett skolfartyg.

Vidare måste praktikanten vara införstådd med hur praktikkboken ska fyllas i och bekanta sig tillräckligt med praktikkboken så att det är möjligt att planera in cirka fem till sex arbetsuppgifter för följande praktikdag ombord.

ARBETET MED ATT göra upp praktikramar för den handledda praktiken har nu påbörjats i samarbete med Sjöfartens Praktikkvärn rf.

Alexandra Lindahl från Praktikkvärnen och en praktikansvarig från någon av landets sjöfartsskolor besöker de befälsträffar som de rederier som är med i Praktikkvärnen anordnar och diskuterar praktiken.

Samtidigt har sjöfartsskolorna börjat använda en



Visionsbild av Meriauras EcoRoro-projekt.

tid att man hinner glömma vad man lärt sig i början när det är dags att äntligen börja jobba.

– Tidigare rullade det på i etapper med jobb emellan. Man utvecklade sina teoretiska och praktiska kunskaper i samma cykel.

Men samtidigt understryker han att allting ingalunda var bättre förr. Han tycker till exempel att det är bra att studentexamen eller andra stadieutbildning krävs för att komma in på sjökaptensutbildningen.

– Den ger bland annat bra språkkunskaper, vilket är helt nödvändigt idag. Men då kommer vi åter in på frågan om praktik kontra arbete. Det praktiska kunnandet måste vara tätt kopplat till den teoretiska utbildningen i en växelverkan enligt dragkedjeprincip.

BEFÄLHAVARENS ROLL OCH status är en annan fråga som starkt engagerar Jussi Mälkiä.

– Undervisningen förmedlar kanske inte automatiskt befälhavarens roll och den typ av en viss glamour som den borde ha. Befälhavaren är en avdelningschef och fartygets vd. Rollen håller på att förändras så att befälhavaren bara blir en kugge i maskineriet. Istället

borde man redan i skolan utveckla en förståelse för den teknisk-ekonomiska helheten som ett fartyg är. Även här förespråkar jag ”holistic thinking”.

Han understryker att detta inte är någon kritik mot undervisningen. Det är bara en iakttagelse som han har gjort under åren.

–Jag tar inte ställning till om det verkligen är så eller inte. Jag säger bara att man inte får glömma bort denna aspekt. Man måste ge utrymme för att förstå helheter. Befälhavarens uppgift är inte att köra båten från A till B, inte heller att enbart vara navigatör. Han eller hon är uttryckligen en chef. Alla som går på skepparklassen borde skolas upp till att de en dag är befälhavare. De är blivande verkställande direktörer på sina fartyg.

BEFÄLHAVARENS ARBETE HANDLAR också om ledarskap och management.

– Du måste känna till hur människor fungerar och vad som är viktiga för fartygets personal. Dessutom bör befälhavaren förstå växelverkan mellan triangeln fartyg, kontor och kund.

Jussi Mälkiä påpekar att befälhavarens roll förr i

hög utsträckning gick ut på att agera som redarens representant ombord. Han var ofta tvungen att agera självständigt, eftersom möjligheterna att kommunicera med organisationen i land inte var de samma som idag.

Under segelsjöfartens tid till och med köpte och sålde befälhavarna laster självständigt, men givetvis med fullmakt av redaren. Befälhavaren skulle vara vara en mångsidig man med insikt om allting från spannmålspriser till försäljningskanaler. Han var samtidigt både sjöman och handelsman.

JUSSI MALKIÄ BERÄTTAR att han faktiskt själv hållit på med liknande verksamhet.

– Jag har fått vara med som befälhavare och redare under en kort tid då jag både har köpt lasten och sålt den ombord. Det var en bra "handelshögskola".

Detta sammanföll med den tid då Meriaura började växa i början av 1990-talet.

– Det hängde ihop med att Sovjetunionen upphörde att existera. Samtidigt kollapsade planekonomin med femårsplaner och det gav möjlighet för en

mängd mindre entreprenörer i de baltiska länderna att inleda handel. Vi idkade direkt handel med många av dem och detta skapade en helt ny marknad för småtonnage.

VIDARE ANSER JUSSI Mätkia att utbildningen borde stödja en utveckling där fartygen tar en allt mer aktiv roll.

– Jag tycker att det borde återupplivas att fartyget är en aktiv part och har allting under kontroll. Det ska finnas åsikter ombord om hur man sköter saker och ting, men det krävs givetvis också att man kan motivera sina åsikter.

Han säger att han arbetar för att det ska fungera så på Meriauras fartyg.

– Vi gör vårt bästa. Jag brukar använda en modifierad version av Jari Sarasvuos slogan "finn din inre företagare" och uppmana befälhavarna att "finna sin inre skeppsredare". Jag hoppas att de tänker att "detta är mitt fartyg, jag svara för dess ekonomi och det beror på mig hur det går".

Pär-Henrik Sjöström

MERITURVA



NEED TO REFRESH?

Meriturva Maritime Safety Training Centre arranges STCW Refresher courses in unique facilities with experienced instructors.

See our website for information and book your course!



Meriturva Maritime Safety Training Centre
+358 (0)19 2876 600 • www.meriturva.fi

PRIMA 
SHIPPING GROUP

Tolkkistentie 773, 06750 Tolkkinen, Finland
Phone: +358 19 521 1100, info@primas.fi
www.primas.fi



FÖRSÄKRINGSLÖSNINGAR FÖR SJÖFARTENS BEHOV

Alandia Marine är ett sjöförsäkringsbolag med tradition. Idag opererar vi över hela östersjöregionen och försäkrar fartyg samt rederiernas sjö- och landpersonal. Vi ställer våra resurser av teknisk, nautisk och juridisk expertis till ert förfogande. Kontakta oss så berättar vi mer!

Sjöfartens försäkringsbolag sedan 1938



MARIEHAMN HELSINGFORS STOCKHOLM
Marlehamn Tel. +358 18 29 000 www.alandia.com

SAILOR® 6000 Series - On Your Frequency



 **TELEMAR**



www.telemar.fi - www.telemar.se