



Ingeborg Lie Fredheim, OA

## Vurdering av behovet for opplæringsfartøy

### Læreplankrav til praksisopplæring om bord på fartøy

Den maritime fagskolen sine læreplanar er bygde på den internasjonale STCW-konvensjonen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Her er minimumskrav for utdanninga for navigasjon- og maskinoffiserar spesifisert i tabellane A II/1 og A II/2, som seier at opplæringa kan skje anten i simulator eller om bord.

Vårt fokus er at den Maritime fagskolen i Måløy skal gi studentane ei realistisk opplæring og framstå som ein av dei beste i landet. Derfor har studentane fått opplæring om bord i «Skulebas», som supplerer til øvingar i simulator. Opplæring i simulator er eit godt alternativ, men det er udiskutabelt at simulatorøvingar ikkje fangar opp alle situasjonar som kan oppstå under realistiske tilhøve. T.d. kan dette vere oppleving av stress i kritiske situasjonar. Stress kan opplevast under simulatorøvingar og, men på ein annan måte. I ein simulatorsituasjon er kandidaten klar over at dette er ei øving der den alvorlegaste konsekvensen blir at øvinga ikkje blir godkjend og kan påverke karakteren. Situasjonen som har oppstått kan etterpå diskuterast og rettast opp. Vi ser det som svært viktig at komande leiarar om bord i skip skal kunne delta i realistiske øvingar og takle stress og krisesituasjonar, som vanskeleg kan rettast opp igjen, dersom uhellet er ute. Konsekvensen av feil i praktiske øvingar vil derfor bli mykje meir dramatisk.

Det er også viktig at ein under sikkerheitsopplæring trener evakuering, brannøving og redning under realistiske forhold om bord.

Eit anna viktig argument for praktiske øvingar er vedlikehald og reinhald på dekk og maskin i realistisk miljø. Dette kan ikkje erstattast med simulator.

Eit mykje diskutert omgrep i den seinare tid er «Det grønne skiftet». Bakgrunnen er dei globale klima- og miljøutfordringane som vil krevje omstilling til eit samfunn der vekst og utvikling skjer innan naturen sine tålegrenser. Det må derfor skje ein overgang til produkt og tenester som vil gi mykje mindre negative konsekvensar for klima og miljø enn i dag. Samfunnet må gjennom eit «grønt skifte»!

Eit av tiltaka for å oppnå dette er m.a. utslippsreduksjonar i transport-sektoren. Batteri er på god veg inn i skipsnæringa, i form av hybride framdriftløysingar. Det nye skulefartøyet er også planlagt med hybrid teknologi som framdrift. Fagskulen i Sogn og Fjordane har i sitt arbeid fokus på klima og rein verdiskapning (jfr. Strategiplan) og ser det derfor svert viktig at studentane får opplæring i den nye teknologien. Denne teknologien er ikkje tilgjengelig i skulen sin maskinsimulator. Så opplæring i ny hybrid framdrift kan bare oppnåast gjennom praksis om bord på det nye fartøyet.

Overnattingsmoglegheiter er ein stor fordel for oss, då vi brukar mykje tre dagars samanhengande seglasar. Vi får då med oss radiomeldingsplikt ved Haugesund og nattseglas, som er ein sær s viktig del av undervisninga.

Konklusjon:

- Krav i læreplanen som berre kan stettast ved opplæring om bord er:
  - a) Takling av stress i reelle krisesituasjonar, evakuering, brannøving, redning, vedlikehald og reinhald.
  - b) Hybrid framdrift, vedlikehald av maskiner og elektriske installasjonar
- Krav i læreplanen som, etter skulen si vurdering bør stettast ved opplæring om bord:
  - a) Som pkt. a ovanfor.
  - b) Planlegge, koordinere og utføre leing i eit realistisk miljø.
  - c) Oppløve det å ha reelt ansvar og sikkerhet for skip, mannskap, passasjerar, last og det marine miljø.
- Konsekvens:
  - a) Vi mistar eit fortrinn i høve til andre maritime fagskular.
  - b) Vi mistar eit viktig praktisk moment i sikkerheitsoppløringa
  - c) Studentane får ikkje realistisk oppløring i hybrid framdrift

Med helsing

Lars Berle  
avdelingsleiar

Inger Vedvik Nygård  
førstekonsulent

*Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift*

Vedlegg:

Mottakar (ar)  
Ingeborg Lie Fredheim, OA