Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport

Dato: 13.2.2015
Arkiv: 2014

Fra: Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Møtested: International Maritime Organization, London **Møtedato:** 2.2.-6.2.2015

Formann: Bradley Groves (Australia) **Referent:** HST

Referat fra: Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping, 2. Sesjon

Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Opplæringskrav til fartøy som opererer i polare farvann
- Nye opplæringskrav for personell på passasjerskip
- Revisjon av IMOs retningslinjer for fatigue

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Seniorrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum og WG 3
Sjefingeniør Jack-Arild Andersen	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør Terje Møgster	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Elisabeth Vaagen Samsøe	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Rådgiver Dag Silkoset	Norges Rederiforbund	WG 2
Bjørn Erik Kristoffersen	Sjømannsforbundet	WG 3
Seniorspesialist Kirsten Rognstad	DNV GL	WG 3
Stipendiat Hilde Sandhåland	Høgskolen Stord/Haugesund	WG 3
Høgskolelektor Harald Eide	Høgskolen i Ålesund	WG 1
Losinspektør Hans Morten Midtsand	Kystverket	
Vilmar Æsøy	Høgskolen i Ålesund	Plenum/WG 1

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 22. januar.

I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene, de beslutninger som ble fattet knyttet til disse, og oversikt over resolusjoner og sirkulærer som ble godkjent for oversendelse til hovedkomiteene. EU koordineringsmøte ble avholdt mandag 2.2. i IMO.

Forhandlingene

Det ble satt opp tre arbeidsgrupper:

- WG1: WORKING GROUP ON TRAINING MATTERS for agendapunktene 5 og 9. Den ble ledet av Marina Angsell (Sverige).

- WG2: WORKING GROUP 2 TRAINING MATTERS for agendapunktene 6, 10 og 18 (deler), ble ledet av Maryanne Adams (Marshall Islands).

- WG 3: WORKING GROUP 3 ON THE HUMAN ELEMENT for agendapunktene 8, 14 og 18 (deler), ble ledet Moises de Gracia (Panama)

To drafting grupper ble opprettet:

- DG1, ledet av Capt. George Edenfield (USA):
  - Revised model course on Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operations
  - Revised model course on Advanced Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations
  - Revised model course on Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operations

- DG2, ledet av Capt. Deboo (India):
  - Revised model course on Maritime English
  - Revised model course on Engine-Room Simulator

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

Agendapunkt 3 Validation of model training courses

Det er viktig å sikre at de holder høy standard og samsvarer med kravene i STCW i størst mulig grad. Norske skip er arbeidssted for mange utenlandske sjøfolk som tar sin utdanning basert på disse kursene.

Følgende kurs ble validert:
- Revised model course on Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operations
- Revised model course on Advanced Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations
- Revised model course on Maritime English

Følgende kurs må det arbeides videre med, men med mål om validering under HTW 3:
- Revised model course on Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operations
- Revised model course on Engine-Room Simulator

USA vil koordinere arbeidet med *Revised model course on Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operations*, som Norge spesielt ble bedt om å delta i.

Flere land meldte seg frivillig til å utvikle kurs for de nye opplæringskravene i STCW for polare strøk (Chile, Argentina, Canada) men det ble ikke helt avklart om disse ville samarbeide.

Norges forslag om å utvikle modellkurs for de nye opplæringskravene til skip drevet av LNG ble godt mottatt, og det var interesse fra flere land om å delta. Det forventes at modellkurset sendes inn til HTW 3 i 2016.

Agendapunkt 4 Unlawful practices associated with certificates of competency

Dette agendapunktet tas som regel kun til etterretning. Imidlertid ble det en debatt om IMO faktisk bør iverksette tiltak for å redusere på problemet med falske sertifikater. Ingen konklusjoner, men her kan det bli mer konstruktive debatter fremover.

Agendapunkt 5 Revised guidelines for model course development, updating and validation processes (5.2.2.6)

På grunnlag av et forslag fra USA ble nye retningslinjer for utvikling og validering av modellkurs ferdigstilt. Dette skal sikre en mer enhetlig form og struktur for slike modellkurs. Imidlertid gjenstår problem med mange foreldede kurs som ikke samsvarer med 2010 Manila Endringene. HTW 2 ba sekretariatet om å lage en oversikt over disse med vekt på de STCW-relaterte kursene, som totalt utgjør ca. 20.

Agendapunkt 6 Development of guidance for the implementation of the 2010 Manila Amendments

Som en fortsettelse av forslaget til HTW 1, foreslo Kina å forenkle rapporteringsbyrden til IMO i forbindelse med gjennomføringen av STCW Manila endringene. Konkret skulle man blant annet se på effektivisering av informasjonen sendt inn til den nye STCW-modulen i IMOs informasjonsbase GISIS. Man kom ikke særlig langt denne gangen, og arbeidet videreføres til HTW 3. STCW-modulen i GISIS er for øvrig heller ikke ferdig utviklet fra sekretariatets side.

Agendapunkt 7 Follow-up action to the STCW-F Conference resolutions 6 and 7

Det var ikke lagt frem noen dokumenter til møtet. Det vil bli fremmet et dokument til MSC 95 hvor man ber HTW 3 om å kartlegge områder i konvensjonen som bør revideres.

Agendapunkt 8 Role of the human element

Revision of Guidelines on fatigue mitigation and management
MSC 94 gikk med på et forslag fra Australia, Norge m.fl. om en gjennomgang av IMOs fatigue retningslinjer, hovedsakelig MSC/Circ.1014. Denne gangen skulle man kun diskutere omfanget av revisjonen, da dette arbeidet først skal påbegynnes under HTW 3 i 2016. Noen medlemsstater samt ITF ville også diskutere vaktordninger, men Bahamas påpekte at det ville være utenfor mandatet fra MSC. Arbeidsgruppen hadde en prinsipiell debatt, og man ble enig om at en omfattende revisjon var nødvendig. Australia tilbød seg å drive arbeidet videre, med deltakelse fra andre interesserte land. Norge vil delta.

Italia hadde sendt inn et dokument som blant annet omhandlet e-navigasjon, og siden denne saken ikke er ferdigbehandlet av MSC, ble dokumentet avvist.

Guidelines for port State control officers on the ISM Code
Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments hadde oversendt disse retningslinjene til HTW for kvalitetssikring. IACS hadde fått medhold fra MEPC 67 og MSC 94 at det var visse aspekter ved disse retningslinjene som ikke var heldige. IACS mente at retningslinjene ikke definerte begrepene «*failure»* og «*serious failure»* samt bruken av «*professional judgement»* i vurderingen av ISM systemets effektivitet. Norge var enig i disse vurderingene. Det første problemet ble løst ved å erstatte «*serious failure»* med "*failure that poses a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment*".

Det andre problemet ble løst ved å legge til en fotnote til avsnitt 6.3.1 med teksten

> "*In applying professional judgement, the PSCO should check for evidence that deficiencies are already being dealt with adequately by the Company, including the personnel working on board. The existence of such evidence regarding the identified deficiencies may indicate that there is no failure of the implementation of the ISM Code.*"

Agendapunkt 9 Mandatory Code for ships operating in polar waters (5.2.1.15)

HTW 3 ble ferdig med utviklingen av nye krav til opplæring for sjøfolk på skip som skal operere i polare farvann. Det store diskusjonstema var hvor sjøfolk kan opptjene fartstid, det være seg polare farvann, islagte farvann og lignende. Norge arbeidet for den løsningen man til slutt ble enig om, nemlig fartstid fra polare farvann som definert av Polarkoden eller ekvivalent (med henvisning til artikkel IX i STCW konvensjonen). Den russiske føderasjonen var de eneste som protesterte, og holdt et lengre innlegg da plenum behandlet saken.

MSC vil få seg forelagt endringer til reglene I/1.1, I/11 og en ny regel V/4, samt STCW Kodens A-I/11 og A-V/4 og B-koden.

Agendapunkt 10 Review of STCW passenger ship specific safety training (5.2.2.2)

Mellom HTW 1 og 2 hadde USA ledet en korrespondansegruppe hvor det var en del uenighet. Uenigheten gikk blant annet ut på omfanget av personell som skal omfattes av de nye kravene, om det skulle være to eller tre nivåer på opplæringen, og hvor tidlig opplæringen skal være gjennomført. Plenum ble enig om syv prinsipper om arbeidsgruppen skulle forholde seg til:

.1 there should be no downgrading of existing training requirements;
.2 the levels of training should be agreed;
.3 no duplication of exising training requirements;
.4 proof of completion of training;
.5 the structure of the proposed training;
.6 requirements for course approval; and
.7 training prior to being assigned shipboard duties

Passenger ship emergency familiarization
Dette skiller seg fra kravene i VI/1 og skal gjelde alt personell om bord på passasjerskip. Det blir ikke noe individuelt dokumentasjonskrav, men krav til rederiet under regel I/14. Norge mener at et slikt krav for alt personell om bord blir for omfattende og lite praktisk gjennomførbart.

Passenger ship crowd management training
Debatten gikk ut på om alle *ratings* skulle omfattes av slik opplæring, eller kun de som står på alarminstruksen, slik Norge mener. Gruppen ble enig om at slik opplæring skulle gjelde offiserer og *ratings* i henhold til STCW kapitlene II, III og VII.

Crisis management and human behaviour training
Man ble enige om at kravet I V/2 nr. 6 fortsatt skal gjelde skipsførere, maskinsjefer, overstyrmenn, førstemaskinister og andre på alarminstruksen. Det ble en diskusjon om begrepet «person having responsibility for safety of passengers in emergency situations» er for generelt, og man ble ikke enige om mer konkret tekst.

Man er kommet et stykke på vei med endringer til regel V/2 og A-V/2 og arbeidet fortsetter under HTW 3.

Agendapunkt 11 Training in hot-work procedures on crude oil tankers (5.2.2.7)

Møtet var enig om at det ikke var mer å gjøre og at det var tilstrekkelig dekket gjennom Risk Control Option 8 relatert til to hot work prosedyrer i seksjon A-V/1 i 2010 Manila Amendments til STCW Konvensjonen og Kode.

Agendapunkt 12 First outline of the Detailed Review of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Det var ikke lagt frem noen dokumenter under dette agendapunktet. Imidlertid er det for tidlig i og med at underkomiteen med hovedansvar for dette agendapunktet ikke har gjort seg ferdig med sitt arbeid. Saken fortsetter under HTW 3.

Agendapunkt 13 E-navigation strategy implementation plan (5.2.6.1)

Ingen dokumenter ble sendt inn under dette agendapunktet.

Agendapunkt 14 Guidelines for shipowners and seafarers for implementation of relevant IMO instruments in relation to the carriage of dangerous goods in packaged form by sea (5.2.2.9)

Australia m.fl. hadde sendt inn nytt forslag til retningslinjer. Etter en grundig gjennomgang ble de nye retningslinjene ferdigstilt.

Agendapunkt 15 Non-mandatory instrument on regulations for non-convention ships (5.2.1.16)

Ingen dokumenter sendt inn. Saken ligger under *Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments.-*

Agendapunkt 16 Biennial agenda and provisional agenda for HTW 2

Under dette punktet ble agenda og arbeidsplan for neste år fastslått.

Agendapunkt 17 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2016

Bradley Groves (Australia) og Mayte Medina (USA) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og nestformann for 2016.

Agendapunkt 18 Any Other Business

ECDIS – Guidance for good practice
NCSR 1 hadde oversendt sirkulæret til HTW for gjennomgang, spesielt med tanke på den delen som omhandler ECDIS opplæring og simulatorer. Det viste seg at sirkulæret brukte mye ulik terminologi for å beskrive hvilke kategorier/grupper av sjøfolk som omfattes, og man ble enige om å bruke *masters and deck officers* der det er naturlig. Sirkulæret ble ferdigstilt og oversendes MSC for godkjennelse.

Draft guidelines for port State control officers on certification of seafarers, rest hours based on the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, and manning requirements from the flag State

Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments hadde oversendt disse retningslinjene for HTW sin gjennomgang. Det viste seg at dokumentet inneholdt mange feil i referanser til STCW konvensjonen og

Kode, slik at det trenger fortsatt mye arbeid før retningslinjene kan godkjennes. USA påtok seg arbeidet med å lage et dokument til HTW 3.

Oppfølging

Norge vil

- lede arbeidet med utviklingen av modellkurs for de nye opplæringskravene for personell som skal tjenestegjøre om bord på skip som bruker LNG som drivstoff;
- delta i korrespondansegruppen for modellkurset Revised model course on Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operations;
- delta i arbeidet med reviderte retningslinjer for fatigue.

Arbeidet med opplæringsstandarder spesifikt for passasjerskip bør også følges opp på nasjonalt plan.

Neste møte for HTW er foreløpig fastsatt til 1. til 5. februar 2016.

Haakon Storhaug
delegasjonsleder
13.2.2015