Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport

Dato: 13.2.2015
Arkiv: 2015/69104

Fra: Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Møtested: International Maritime Organization, London **Møtedato:** 1.2. til 5.2.2016

Formann: Mayte Medina (USA) **Referent:** HST

Referat fra: Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping, 3. Sesjon

Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Nye opplæringskrav for personell på passasjerskip
- Revisjon av IMOs retningslinjer for fatigue
- Nytt modellkurs for IGF-koden

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Seniorrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Sjefingeniør Jack-Arild Andersen	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Yngve Folven Bergesen	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen	Sjøfartsdirektoratet	DG modellkurs
Elisabeth Vaagen Samsøe	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Rådgiver Dag Silkoset	Norges Rederiforbund	WG 1
Seniorspesialist Kirsten Rognstad	DNV GL	WG 3
Johanne Marie Trovåg	Høgskolen Stord/Haugesund	DG modellkurs
Losinspektør Hans Morten Midtsand	Kystverket	WG 3

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 26. januar.

I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene, de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.

Forhandlingene

Det ble satt opp tre arbeidsgrupper:

- WG2: WORKING GROUP ON TRAINING MATTERS for agendapunktene 5 og 6. Den ble ledet av Farrah Fadil (Singapore).

- WG1: WORKING GROUP TRAINING MATTERS for agendapunktene 10, 11 og 18 (deler), ble ledet av Henrik Tunfors (Sverige).

- WG 3: WORKING GROUP 3 ON THE HUMAN ELEMENT for agendapunktene 8, 9 og 15, ble ledet Moises de Gracia (Panama)

Én drafting gruppe ble opprettet for å gjennomgå modellkurs, ledet av Capt. Deboo (India).

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:

Draftinggruppen ble delt i to deler, der den ene gruppen skulle se på innholdet i utkast til IMO modellkurs og samsvar med STCW koden og den andre gruppen (Drafting Splinter Group) skulle utarbeide Terms of Reference for kursutviklere og «review groups», i samsvar med the Guidelines MSC-MEPC.2/Cirk.15 annex 2, for validering på HTW4.

I tillegg ble det etablert «review groups» for gjennomgang av de kurs som skal sendes til HTW4, der det ble lagt ut lister som interesserte kunne skrive seg på, samt minimum og maximum antall deltakere i hver gruppe.

Den første delen av drafting gruppen 1 gikk gjennom de reviderte modellkursene for Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operations, Radar Navigation at Operational Level, Personal Safety and Social Responsibility og Engine Room Simulator.

Det ble gjort noen mindre endringer for modellkurset Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operations. I all hovedsak var dette dokumentet utarbeidet i en korrespondansegruppe mellom sesjonene, og siden HTW 2 hadde gitt klare føringer for de første delene av modellkurset, var det i hovedsak part D og E som det ble fokusert på. Norge deltok i korrespondansegruppen mellom sesjonene HTW2 og HTW3. Dette modellkurset ble ferdigstilt.

Modellkurset Radar Navigation at Operational Level ble gjennomgått, og noen endringer ble gjort i henhold til innspillene som kom i draftinggruppen. Modellkurset ble ferdigstilt.

Det ble en grundig gjennomgang av modellkurset Personal Safety and social responsibilities, hvor det i draftinggruppen ble lagt vekt på at retningslinjene MSC-MEPC.2/Circ.15. Modellkurset ble derfor endret slik at det i tråd med retningslinjene inneholder det som er nødvendig for å dekke kravene i STCW tabell A-VI/1-4 og kurset er tilpasset et grunnleggende nivå. Det var en relativt omfattende justering som var nødvendig for å sikre samsvar med retningslinjene, og Norge og USA hadde en aktiv rolle. Modellkurset ble ferdigstilt.

Modellkurs Engine Room Simulator ble ikke ferdigstilt grunnet en del kommentarer fra plenum og mangel på tid til å vurdere disse. Kurset blir sendt tilbake til kursutvikler for videre gjennomgang og samsvar med de nye retningslinjene beskrevet i MSC-MEPC.2/Cirk.15. "Sprinter Group" utarbeidet Terms of Reference også for dette modellkurset med mål om validering på HTW4, i tillegg til de 10 andre modellkursene, som drafting gruppen ble instruert i å utarbeide.

Den andre delen av Drafting gruppen utarbeidet Terms of Reference iht. MSC-MEPC.2/Cirk.15 Annex 2 for følgende kurs (totalt 11 kurs):

-Ratings as able seafarer engine
-Ratings forming part of a engine-room watch
-Assessment, Examination and Certification of Seafarers
-Training Course for Instructors
-On-board assessment
-Basic training for masters, officers, ratings and other personnel on ships subject to the IGF Code
-Advanced training for masters, officers, ratings and other personnel on ships subject to the IGF Code
- Basic training for masters, officers, ratings and other personnel on ships operating in Polar Waters
- Advanced training for masters, officers, ratings and other personnel on ships operating in Polar Waters
- Ratings as able seafarer deck
- Engine Room Simulator

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.

Agendapunkt 5 Guidance for the implementation of the 2010 Manila Amendments (5.2.2.1)

Bahamas hadde sendt inn et dokument om sine erfaringer med gjennomføringen av Manila-endringene til STCW-konvensjonen.

- *"Training" or "Instruction";*
- *Before being assigned to any shipboard duties;*
- *Revalidation of certificates;*
- *Validity of certificates exceeds five (5) years;*
- *Electro-Technical Officer (ETO) certification; Documentary evidence issued STCW I/10.5.*

Norge har gjort noen av de samme erfaringene som Bahamas. Likevel var det enighet om at det ikke var behov for ytterligere forklaringer eller tolkninger.

Agendapunkt 6 Comprehensive review of the 1995 STCW-F Convention

Japan med støtte fra Norge og Island hadde fremmet forslag om hva man forventer seg av en revisjon av STCW-F konvensjonen.

Konklusjonen fra dette møtet ble et sett med prinsipper som skal styre det videre arbeidet, samt en foreløpig åpen liste med saker som man vil se videre på i revisjonsprosessen. Neste steg er behandling av resultatet i Sjøsikkerhetskomiteen (MSC 96) i mai. Dersom listen med saker skal utvides må det avklares med Sjøsikkerhetskomiteen.

Agendapunkt 7 Role of the human element

På bakgrunn av at UK hadde fremmet et forslag for MSC 95 om at arbeidet med fatigue-retningslinjene (se agendapunkt 8) måtte ta høyde for sammenhengen mellom bemanningens størrelse og fatigue, sendte Nautical Institute inn et dokument hvor de foreslo å endre retningslinjene for fastsettelse av sikkerhetsbemanning (A.1047(27)) for å sikre at skipsfører ikke blir inkludert i vaktordninger, ved fastsettelse av sikkerhetsbemanningen. Nautical Institute mener videre at 6-6 vaktsystemet fører til at hviletiden, slik den er regulert i STCW, ikke kan overholdes. Konklusjonen ble imidlertid at dokumentet ikke kunne behandles fordi Sjøsikkerhetskomiteen har besluttet at verken SOLAS regel V/14 eller A.1047(27) skal endres på det nåværende tidspunkt.

Agendapunkt 8 Revision of the Guidelines on Fatigue

Revision of Guidelines on fatigue mitigation and management
Australia hadde påtatt seg oppgaven med å fremme et forslag til reviderte retningslinjer, og deres dokument var utgangspunkt for forhandlingene. I tillegg hadde USA og ICS sendt inn kommentarer som Norge i stor grad støttet. De gikk på at man måtte ta hensyn til ISM-koden samt forenkle retningslinjene for å gjøre dem mer brukervennlige og rettet mer mot sjøfolk om bord. Arbeidet fortsetter under HTW 4 i 2017, og det skal nedsettes en korrespondansegruppe under Australias ledelse.

Agendapunkt 9 Revised Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations (resolution A.1071(28)) on training audits*

Norge var medinnsender til et dokument fra IACS som foreslo noen endringer til retningslinjer for IMO-revisorer. Ettersom alle periodiske ISM revisjoner er såkalt «full scope» ble dette klargjort i retningslinjene. Det var enighet om, slik IACS og Norge hadde foreslått, at årlig og mellomliggende revisjoner teller som kvalifikasjonsgivende revisjoner, som vil bidra til mer effektiv opplæring av revisorer. Retningslinjene vil først bli forelagt for MEPC 69 i april 2016 og dernest MSC 96 i mai i år. Endelig vedtak blir gjort på Assembly 30 i 2017, siden retningslinjene er en Assembly resolusjon. Siden det er tidkrevende å endre Assembly resolusjoner ble det foreslått at disse retningslinjene etter hvert bør utgis som et felles MSC-MEPC-sirkulære.

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

Utgangspunktet for forhandlingene ble forslaget fra USA og CLIA (cruiseskiprederiene). ICS hadde fremmet et eget forslag som var mer fleksibelt og mindre preskriptivt. Utfordringen er at USAs forslag er utarbeidet med tanke på større passasjerskip og cruiseskip, og synes å passe dårligere for mindre skip så som ferger, og spesielt på kortere internasjonale reiser.

HTW 3 ble enig om at det skal være opplæring på fire nivåer (gjengitt på engelsk da dette ikke er vedtatt enda)

1. emergency familiarization,
2. providing direct services to passengers,
3. crowd management and
4. crisis management and human behaviour);

Selv om det vil bli en utfordring å tilpasse disse nye opplæringskravene til alle typer passasjerskip, var det nå generell enighet om de nye kravene. Norge fikk imidlertid klargjort sin posisjon i rapporten fra møtet at kravene fremdeles er for omfattende og for lite fleksible. Den nye kravene sendes nå til MSC 96 for

godkjennelse, som er det første steg mot vedtak. Dersom det vanlige løpet følges, vil kravene kunne tre i kraft i løpet av 2018. Kravene vil tas med i STCW kapittel V.

Agendapunkt 11 Amendments to SOLAS chapter II-1 and associated guidelines on damage control drills for passenger ships (5.1.1.6)

HTW 3 var bedt av SDC 3 om å vurdere frekvensen av slike øvelser om bord. Det ble en del diskusjon rundt dette, og til slutt kom man frem til følgende forståelse:

> .1 Øvelse hver tredje måned er et krav for skipet og at enkelte medlemmer av mannskapet ikke vil være istand til å delta i alle slike øvelser på grunn av på grunn av turnus.
> .2 Noen medlemmer av mannskapet med relevant ansvar vil bli forhindret fra å delta slike øvelser på grunn av vakter;
>
> .3 Uansett punktene 1 og 2, bør rederiet alltid sikre at medlemmer av mannskapet med skadekontrollansvar har fått tilstrekkelig opplæring og skal delta regelmessig på slike øvelser og at rederiet må som en konsekvens justere tidsplanen for slike øvelser.

Teksten i SOLAS regel II-1/19-1.2 vil dermed se slik ut:

> *A damage control drill shall take place at least every 3 months.The entire crew need not participate in every drill, but only those crew members with damage control responsibilities.*

Agendapunkt 12 Completion 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 4.

Agendapunkt 13 Revision of requirements for escape route signs and equipment location markings in SOLAS and related instruments (5.1.2.3)

Ingen dokumenter ble sendt inn under dette agendapunktet.

Agendapunkt 14 Amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels (5.2.1.2)

Underkomiteen CCC har hovedansvar for dette agendapunktet. Arbeidet med nye fuel-sorter med lavt flammepunkt utover LNG er nettopp begynt og det forventes ikke arbeid med ytterligere kvalifikasjonskrav med det første.

Agendapunkt 15 Review MODU Code, LSA Code and MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (5.2.1.32)

Denne saken sorterer under SSE-underkomiteen, og har sin bakgrunn i Deepwater Horizon-ulykken. SSE ba HTW se på foreslåtte endringer i forhold til bemanning og ansvar. Det ble ikke gjort noen endringer i MODU-koden. Man var enig om at mannskap som skal operere *shutdown logic system* bør familiariseres med det og få relevant opplæring. Systemene bør videre designes med det menneskelige element i tankene. Utfallet var i tråd med norsk standpunkt.

Agendapunkt 16 Biennial agenda and provisional agenda for HTW 4

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

Agendapunkt 17 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2017

Mayte Medina (USA) ble valgt til formann og nestformann for 2016 ble Farrah Fadil (Singapore).

Agendapunkt 18 Any Other Business

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

USA hadde påtatt seg oppgaven å omstrukturere disse retningslinjene etter HTW 2, og ble grunnlag for arbeidet under dette møtet. Man kom gjennom arbeidet og dette vil nå bli sendt tilbake til III-underkomiteen, som har det overordnete ansvaret for havnestatskontrollsaker i IMO (møtes i juli i år).

Neste møte for HTW er foreløpig fastsatt til 30. januar til 3. februar 2017.

Haakon Storhaug
delegasjonsleder
19.2.2015