



Dato: 10.02.2017

Arkiv: 2016/118056

Fra: Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 30.1. til 3.2.2016

Formann: Mayte Medina (USA)

Referent: HST

Referat fra: Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping, 4. Sesjon

Prioriterte saker for Norge:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Revisjon av STCW-F konvensjonen
- Revisjon av retningslinjer for fatigue
- Stcw retningslinjer Manila endringene

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
Seniorrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Sjefingeniør Jack-Arild Andersen	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Yngve Folven Bergesen	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen	Sjøfartsdirektoratet	DG modellkurs
Jostein Vaagland	Norges Rederiforbund	WG
Seniorspesialist Kirsten Rognstad	DNV GL	WG 1
Johanne Marie Trovåg	Høgskolen Vestlandet	DG modellkurs
Anne Isabelle Robbestad	Høgskolen Vestlandet	WG
Losinspektør Hans Morten Midtsand	Kystverket	
Audun Tollum-Andersen	Telenor Maritim	
Tron Resnes	NTNU Ålesund	DG

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 24. januar.

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

Forhandlingene



Det ble satt opp tre arbeidsgrupper:

Working Group 1 on Human Element Issues;

- Agendapunkt 8 (Revision of the guidelines on fatigue)
- Kirsten Rognstad

Working Group 2 on Training Matters

- Agendapunkt 6 Comprehensive review of the STCW-F Convention
- Yngve Folven Bergesen

Working Group 3 on Training Matters

- Agendapunktene
5 Guidance for the implementation of the 2010 Manila Amendments
- Jack-Arild Andersen

Drafting Groups 1 and 2 on Validation of Model Courses.

- Agendapunkt 3
- Elin Kvamsøy Sjursen

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

Agendapunkt 3 Validation of model training courses

Det er viktig å sikre at modellkurs 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. Norge har påtatt seg utvikling av modellkurs ifm opplæringskravene til IGF-koden, som foreløpig kun gjelder bruk av LNG som drivstoff. Norge orienterte møtet om fremdriften av dette arbeidet, som forventes å ferdigstilles innen HTW 5. For øvrig er det et visst press på IMO for å få på plass modellkurs som samsvarer med kravene til STCW etter Manila-endringene.

Følgende kurs ble validert:

Nye kurs:

- Basic training for ships operating in polar waters (paragraphs 5 to 12 and annex 1);
- Advanced training for ships operating in polar waters
- Ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room
- Ratings as able seafarers deck

Revidering av følgende eksisterende kurs:

- 3.12 on *Assessment, Examination and Certification of Seafarers*
- 6.09 on Training course for Instructors
- 1.30 on Onboard assessment
- 2.07 modellkurs Engine-Room Simulator

Til HTW 5 i 2018 skal følgende kurs være utviklet og legges frem for validering:

- Nytt modell kurs *Use of Leadership and Managerial Skill* ;
- Nytt modell kurs *Crisis Management and Human Behaviour Training*;
- Nytt modell kurs *Crowd Management Training*;

- Nytt modell kurs Passenger safety, cargo safety and hull integrity training;
- Nytt modell kurs Safety training for personnel providing direct service to passengers in passenger spaces;
- Revidert modell kurs 1.36 Liquefied Natural Gas (LNG) tanker cargo and ballast-handling simulator
- Nytt modellkurs *Electro-technical Rating*;
- revisjon av eksisterende modellkurs 2.03 on *Advanced Training in Fire-fighting*;
- revisjon av eksisterende modellkurs 1.08 on *Radar, ARPA, Bridge Teamwork and Search and Rescue – Radar Navigation at Management Level*;
- revisjon av eksisterende modellkurs 1.34 on *Automatic Identification System (AIS)*; and
- revisjon av eksisterende modellkurs 1.19 on *Proficiency in Personal Survival Techniques*;
- Nytt modellkurs *Ratings as able seafarer engine* ble ikke ferdigstilt, til tross for iherdig innsats.

Erfaringer med de nye retningslinjene for utvikling og validering av modellkurs

De nye retningslinjene kan forstås litt ulikt hva gjelder timetabeller, om disse skal inkluderes, evt om hvilken detaljgrad de skal ha. Forhåpentligvis vil HTW 5 finne en løsning på dette spørsmålet.

Agendapunkt 4 Unlawful practices associated with certificates of competency

Dette agendapunktet tas som regel kun til etterretning. Imidlertid fikk Ukraina inn i rapporten selve tittelen på dokumentet, som kan oppfattes som en måte å komme seg rundt problemet med at INF-dokumenter ikke skal diskuteres, og kun tas ad notam.

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

Det ble fremlagt forslag om nye retningslinjer for dokumentasjonskrav i havnestatskontroll, samt medlemsstaters rapporteringsmuligheter gjennom GISIS, som er IMOs sentrale database.

Utfallet av diskusjonene og arbeidsgruppene ble som følger:

- **GISIS modul:** Her var det en liten diskusjon knyttet til om kategorien «Confidential» skulle inkluderes eller ikke. Etter diskusjon ble det konkludert med at det ikke var noe i «strukturen» i foreslåtte modul som inkluderte eller definerte «Confidential», så det ble konkludert med at denne kategorien ikke tas med. Det innebærer at USAs forslag om at specimen-sertifikater blir offentlig tilgjengelig. Hensikten med slike sertifikater er å vise hvordan sertifikater fra et land skal se ut, dersom det er tvil om et sertifikat er ekte.
- **Henvisninger til STCW:** Det ble litt diskusjon om hvordan en skulle løse utfordringen med at det er en rekke gyldige sertifikat i dag, som har referanse til STCW-95. Dette fordi f.eks. brovaktsertifikat (II/4), maskinpasser (III/4) og SSO (VI/5) ikke hadde utløpsdato og ikke var omfattet av krav til vedlikehold. Slike sertifikat som var utstedt FØR 2010 Manila-endringene, og som da hadde henvisning til STCW-95, skapte problemer. Dette ble løst gjennom å fremheve at teksten at så lenge sertifikatene IKKE var «expire» så skulle disse aksepteres. Ellers ble det fremhevet at korrekt henvisning til STCW skulle være –**STCW 78 as amended**.
- **Guidance to PSC and other...:** Dette gjelder hovedsakelig at havnestatskontroll ikke kan be om dokumentasjon på gjennomført modellkurs, da det kun er anledning til å be om sertifikater og endorsements. Det ble utstedt et STCW.7-sirkulære med midlertidige retningslinjer, som MSC 98 skal bekrefte.

Under drøftingene ble det foreslått, under et punkt, en tekst som gikk på at PSCO og andre kunne godta alternativ dokumentasjon/documentary evidence for skipselektriker/skipselektriker offiser, i tilfelle en slik fantes om bord? men ikke hadde CoP (III/7) eller CoC (III/6). Etter litt diskusjon falt dette forslaget, blant annet etter at det ble påpekt at i hhht. Regel I/4 kun var personell som var angitt på bemanningssertifikatet som PSCO skulle kontrollere sertifikatene til. Om det fantes f.eks. elektrikere om bord som ikke var i sikkerhetsbemanningen, skulle ikke disse måtte dokumentere å møte kravene i STCW.

Videre ble det en del diskusjon rundt ECDIS og hvordan en best kunne veilede rundt dette. Teksten som møtet endte opp med, vil gjøre dette så klart som overhode mulig, selv om dette neppe vil hindre at det oppstår misforståelser også i fremtiden. ETO/ETR ble ikke nevnt spesielt, men tas med i et punkt som også omhandler Matros og Motormann.

- Annex 3 – (Res. A.1052(52) om havnestatskontroll). Her var det generelt lite diskusjon, da USA gjorde det klart at HTW ikke burde gjøre endringer på en tekst som var akseptert av III Sub-Com. Det ble derfor besluttet bare å gi HTW 4 sine kommentarer til teksten.

Både Bahamas og næringsorganisasjonene hadde sendt inn dokumenter om erfaringer gjort med gjennomføringen av Manila-endringene. Det ble ikke tid til å diskutere disse «lessons learned» men de settes på agendaen for HTW 5. Det er fremdeles uklart hva som forventes av HTW i behandlingen av «lessons learned».

HTW 4 besluttet, basert på et forslag fra Tyskland, å jobbe videre med en tabell som først var tenkt inkludert i retningslinjene for havnestatskontrollører. Det er tabellen i annex 2 som kalles **Aide-memoire for certificates according STCW 1978 as amended**. Tabellen ville nok blitt vanskelig å bruke for havnestatskontrollører, men Tyskland mente den kunne ha en viss verdi for administrasjoner når de skal godkjenne sertifikater under STCW regel I/10. HTW 5 vil således

Agendapunkt 6 Comprehensive review of the 1995 STCW-F Convention

Japans forslag til ny STCW-F ble akseptert som grunnlagsdokument i de videre forhandlingene. Konvensjonen vil derfor sannsynligvis få en struktur som STCW for sjøfolk har.

I tillegg er det blitt reist spørsmål om nærmere å definere *limited waters*, samt beslutte om man skal videreføre lengde/tonnasje ekvivalensen man ble enige om under Cape Town avtalen. Man må se på forholdet mellom Cape Town og STCW-F slik at de bygger opp om hverandre samtidig som de er selvstendige instrumenter. I den sammenhengen er det diskusjoner hvordan andre instrumenter eventuelt skal refereres i STCW-F, med hensyntagen til IMO resolusjon A.911(22). Det blir satt opp en korrespondansegruppe under Japans koordinering.

Agendapunkt 7 Role of the human element

Kina er opptatt av at *lessons learned* bør benyttes i opplæringen, og hadde sendt inn en rekke dokumenter som forklarte det kinesiske systemet. Utfordringen for IMO er imidlertid hva man bør gjøre på internasjonalt plan, da ingen er uenig i nytten av å bruke ulykkesrapporter som cases i undervisningen.

Videre under dette agendapunktet er Nautical Institute fortsatt opptatt av at 6-6 vaktssystemet fører til at hviletiden, slik den er regulert i STCW, ikke kan overholdes, samt at skipsfører ikke bør være en del av vakt. Konklusjonen ble imidlertid at dokumentet ikke kunne behandles fordi Sjø sikkerhetskomiteen har

besluttet at verken SOLAS regel V/14 eller A.1047(27) som omhandler fastsettelse av sikkerhetsbemanning, skal endres på det nåværende tidspunkt. Dokumentet ble dermed ikke behandlet.

Agendapunkt 8 Revision of the Guidelines on Fatigue

Arbeidet med retningslinjene fortsatte under HTW 4 , og korrespondansegruppe under Australias ledelse produserte en omfattende rapport. Det ble besluttet at det ikke blir noen egen modul for andre parter som kan ha innvirkning på fatigue om bord, slik ICS hadde ønsket.

Referanser til MLC, 2006 var et viktig tema, og Frankrike støttet av Spania og andre ønsker slike referanser siden retningslinjene jo omhandler mye av det som MLC, 2006 regulerer. Problemet er at slike referanser må gjøres på en gjennomtenkt måte slik at de reflekterer hvordan konvensjonen kan implementeres. HTW 4 kom ikke særlig lengre enn modul 2, selskapets ansvar. Det gjenstår fire moduler, og det er vanskelig å se hvordan dette kan ferdigstilles av HTW 5 i 2018. Det blir ingen korrespondansegruppe eller noe annet organisert arbeid i mellomtiden. Det blir opp til enkelte land å samarbeide om eventuelle løsninger.

En viktig diskusjon var om «drills» er arbeidstid eller ikke. I modul 2 i retningslinjene står drills listet opp som arbeidstid. Imidlertid er det flere land, deriblant Marshall Islands støttet av Hellas, Liberia og ISC som hevder at «drills» ikke er arbeidstid i STCW og MLC. UK sa for øvrig at de regner «drill» som arbeidstid. Det riktige er at hverken STCW eller MLC tar stilling til om hvorvidt «drills» er arbeidstid når hviletid blir avbrutt på grunn av drill. Begge instrumentene sier imidlertid at «drills» skal utføres på en måte som i minst mulig grad forstyrrer hviletiden.

Man ble imidlertid ikke enig om hvordan arbeidet med retningslinjene skulle videreføres, da det ikke blir noen korrespondansegruppe denne gangen. Det vil sannsynligvis bli en arbeidsgruppe under HTW 5, og fristen for å ferdigstille arbeidet ble forlenget til 2018.

Agendapunkt 9 Draft Modernization Plan of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Behandling av deler av rapporten til korrespondansegruppen for moderniseringen av GMDSS. Det ble besluttet at arbeidet med selve moderniseringen ikke har kommet langt nok til at HTW kunne gi effektive råd. Arbeidsgruppen fikk dermed ikke anledning til å diskutere saken.

Agendapunkt 10 Amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels (5.2.1.2)

Ingen dokumenter ble sendt inn. Saken ble dermed utsatt da man venter på eventuelle spørsmål fra CCC 4.

Agendapunkt 11 Revision of requirements for escape route signs and equipment location markings in SOLAS and related instruments (5.1.2.3)

Kinas forslag ble besluttet oversendt til SSE 4, slik Kina hadde bedt om.

Agendapunkt 12 Revised SOLAS regulation II-1/3-8 and associated guidelines (MSC.1/Circ.1175) and new guidelines for safe mooring operations for all ships

Det var ikke lagt frem noen dokumenter under dette agendapunktet. Saken ble utsatt til neste gang i påvente av forespørsel fra SDC.

Agendapunkt 13 Biennial agenda and provisional agenda for HTW 4

Under dette punktet ble agenda og arbeidsplan for neste år behandlet, for senere godkjenning av MSC 98.

Agendapunkt 14 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2018

Gjenvalg av Mayte Medina (USA) til formann og Farrah Fadil (Singapore) nestformann.

Agendapunkt 15 Any Other Business

IMCA har oppdatert sin opplæringsstandard for DP, og foreslo derfor å oppdatere referansen i STCW B koden samt MODU koden. IMO-sekretariatet fikk i oppdrag å foreta endringene.

Japans forslag om å utstede et sirkulære med en ny og mer korrekt tabell i Polar koden skapte en del diskusjon om hvordan man best kunne få frem det eksakte kravet til kvalifikasjoner for sjøfolk på andre skip i farvann med mer enn 2/10 iskonsentrasjon. Salen var delt mellom de som mente det var nyttig å utstede et sirkulære med en ny tabell, og de som mente det var unødvendig. Norge mener at det ikke burde være nødvendig å gjøre det ettersom teksten i Polarkodens kapittel 12 er klar nok, og man bør unngå å utstede tolkninger i slike tilfeller. Medlemsstatene ble imidlertid bedt om å sende inn forslag HTW 5. Dette var et uheldig utfall ettersom det dreier seg om en bagatell.

Guidelines for port State control officers on certification of seafarers, hours of rest and manning

skulle også gjennomgås av HTW 4, men formannen begrenset arbeidet til kun å slette en tabell; retningslinjene ble oversendt underkomitéen III uten videre endringer. Dette blir et nytt kapittel 11 i den generelle IMO-resolusjonen om havnestatskontroll A.1052(27).

Neste møte

HTW 5 er foreløpig fastsatt til 16 til 20. Juli 2018.

Haakon Storhaug
delegasjonsleder
10. februar 2017