



**Dato:** 3.3.2014

**Arkiv:** 2013/48488

**Fra:** Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

**Møtested:** International Maritime Organization, London

**Møtedato:** 17.2.-21.2.2014

**Formann:** Bradley Groves (Australia)

**Referent:** HST

**Referat fra:** Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping, 1. Sesjon

## Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Opplæringskrav til IGF (LNG) fartøy
- Polarkoden

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Seniorrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Sjefingeniør Jack-Arild Andersen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1 og WG 2
<i>Seniorrådgiver Turid Stemre</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør Terje Møgster</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Juridisk seniorrådgiver Gro Isadora Isaksen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG 2
<i>Overingeniør Ingeborg Knapstad</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Regiondirektør John Erik Hagen</i>	Kystverket	Plenum
<i>Rådgiver Dag Silkoset</i>	Norges Rederiforbund	WG 2
<i>Bjørn Erik Kristoffersen</i>	Sjømannsforbundet	
<i>Seniorspesialist Kirsten Rognstad</i>	DNV GL	WG 1
<i>Studieleder Johanne Marie Trovåg</i>	Høgskolen Stord/Haugesund	DG1
<i>Høgskolelektor Harald Eide</i>	Høgskolen i Ålesund	WG 1
<i>Losinspektør Hans Morten Midtsand</i>	Kystverket	WG2
<i>Juridisk seniorrådgiver Jorunn Clementsen</i>	Kystverket	Plenum
<i>Senioringeniør Geir Vareberg</i>	Telenor Maritime Radio	DG 2
<i>Vilmar Æsøy</i>	Høgskolen i Ålesund	WG 1
<i>Direktør Ståle Brungot</i>	Ask Safety	



## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 5. februar.

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 17.2. i IMO.

## Forhandlingene

Det ble satt opp to arbeidsgrupper:

- WG1: WORKING GROUP ON TRAINING MATTERS for agendapunktene 5, 10, 17 (IGF). Den ble ledet av Marina Angsell (Sverige).
- WG2: WORKING GROUP 2 for agendapunktene 11 og 13), ble ledet av Nicholas Makar (Marshall Islands).

To drafting grupper ble opprettet:

- DG1 skulle gå gjennom følgende modellkurs: *Basic Training for Oil and Chemical Tanker Cargo Operations; Basic Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations; Advanced Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations* og *Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operations*.
- DG2 skulle gå gjennom følgende modellkurs: GMDSS GOC og ROC.

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.

Man ble ferdig med kursene bortsett fra *Advanced Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations* og *Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operations*. Det vil bli satt opp en korrespondansegruppe under USAs ledelse for å sikre at disse blir ferdige til validering til HTW 2.

### 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 Development of guidance for the implementation of the 2010 Manila Amendments

Det var tre konkrete saker her; Kina hadde foreslått å forenkle rapporteringsbyrden til IMO ved å foreslå å endre de relevante artiklene i STCW samt bruke GISIS i større grad. Det var liten støtte for å endre artiklene da dette er en tidkrevende prosess og forenklet endringsprosedyre kommer ikke til anvendelse. USA og andre viste til den nylig vedtatte IMO resolusjonen A.1074(28) som ga tilstrekkelig mandat. Dermed kan man forenkle gjeldende rapporteringskrav, men forenkling av kravene vil blant annet måtte vente på arbeidet til en arbeidsgruppe på Council-nivå.

Det andre store spørsmålet var at mange land ikke har klart å utstede ferdighetssertifikater i henhold til regel VI/6 innen fristen 1.1.2014. Enkelte land som Filippinene har sendt ut varsel om at de ikke vil være i stand til å utstede slike før 1.1.2015. Problemet med dette er at konvensjonen ikke gir noen hjemmel til avvik. Møtet godkjente et sirkulære som ber havnestatskontrollører om ikke å iverksette for strenge tiltak overfor sjøfolk som ikke har fått sine ferdighetssertifikater enda.

Singapore foreslo i tillegg i sitt dokument at sjøfolk som har gjennomført opplæring som Ship Security Officer i samsvar med regel VI/5 ikke skal trenge mer opplæring i henhold til regel VI/6, da førstnevnte er på et høyere nivå. Møtet godkjente derfor et sirkulære som skal klargjøre forståelsen av disse reglene.

Norge tok opp problematikken i arbeidsgruppen med SSO ferdighetssertifikater utstedt før 2010 Manila-endringene trådte i kraft, ettersom havnestatskontrollører ikke aksepterer disse. Imidlertid ble dette ansett for å være utenfor arbeidsgruppens mandat. Det er fullt mulig å reise problematikken til HTW 2 som avholdes i februar 2015.

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

Det var ikke lagt frem noen dokumenter til møtet. Japan kunne informere om at de ville fremme et forslag om en generell revisjon av konvensjonen, siden denne er begynt å bli ganske gammel. Norge støttet et slikt initiativ på generelt grunnlag.

#### Agendapunkt 7 Development of guidelines for wing-in-ground craft

Det ble ikke lagt frem noen dokumenter da Korea har hatt problemer med testingen av slike fartøyer.

#### Agendapunkt 8 Role of the human element

Kun to informasjonsdokumenter om henholdsvis *fatigue risk management system* og *safety culture* ble lagt frem. De ble ikke behandlet.

#### Agendapunkt 9 Development of guidance for personnel involved with tug-barge operations

Malaysia med fler hadde sendt inn den andre versjonen av retningslinjer. Problemet var imidlertid at de fleste andre mente at dette var en duplisering av kravene i STCW, at det gikk utover oppdraget fra hovedkomitéen og at det ikke syntes som om det var noen tilleggsverdi i de foreslåtte retningslinjene. Saken vil derfor bli strøket av agendaen.

#### Agendapunkt 10 Revision of guidance for model course development, updating and validation processes

USA mener at prosessen for å validere modellkurs bør forbedres, blant annet fordi den ikke sikrer at modellkursene er på linje med STCW. Når forslag til modellkurs oversendes IMO, gjenstår det ofte mye arbeid for å sikre kvaliteten. Kina hadde også forslag til hvordan prosessen kunne forbedres.

Modellkursene benyttes blant annet av medlemslandene som en hjelp i tolkningen av STCW, og å sikre at denne konvensjonen er gjennomført på en tilfredsstillende måte. Det er enighet om at slik bruk ikke var hensikten med modellkursene. Arbeidsgruppe 1 fikk i oppdrag å utvikle retningslinjer for hvordan modellkurs bør lages og oppdateres, og hvordan de bør valideres. Man kom riktignok ikke særlig langt i diskusjonene, og saken fortsetter under HTW 2.

## Agendapunkt 11 Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters

HTW 1 ble bedt om to ting: for det første å vurdere hvilket av de tre alternative utkastene til Polarkodens kapittel 13 (Argentina, Canada, USA) bør man jobbe videre med; og for det andre, komme frem til opplæringskrav i STCW kapittel V.

Grunnlaget for det første viste seg å bli det canadiske forslaget, mens grunnlagsdokumentet for opplæring skulle være det norske, og man skulle også ta hensyn til det argentinske dokumentet.

Når det gjelder opplæringskravene, blir disse svært forenklet i forhold til det norske forslaget. Det blir et system med to nivåer, *basic* og *advanced*. Slik det nå ser ut vil kun skipsfører og overstyrmann få krav om opplæring i henhold til de to nivåene. Arbeidsgruppen gjorde seg ferdig med selve reglene i kapittel V i STCW-konvensjonen og koden, men ble ikke ferdige med tabellene. Det antas at disse blir ferdigstilt under HTW 2.

Kapittel 13 i Polarkoden ble derimot klart til oversendelse til Sjøsikkerhetskomiteén (MSC). Funksjonskravet er nå kun en referanse til STCW konvensjonen og koden. Kravene som skal gjennomføres for å oppnå funksjonskravet er satt opp i følgende tabell:

<b>Ice conditions</b>	<b>Tanker</b>	<b>Passenger</b>	<b>Other</b>
Ice Free	Not applicable	Not applicable	Not applicable
Open Waters	Basic training for Master, chief mate and officers in charge of a navigational watch	Basic training for Master, chief mate and officers in charge of a navigational watch	Not applicable
Above open water [Ice-coverage above 10% ]	Advanced training for Master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch	Advanced training for Master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch	Advanced training for Master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch.

Norge er ikke helt fornøyd med resultatene under dette agendapunktet. Forslaget om å kreve opplæring for underordnet mannskap og maskinister (også offiserer) fikk lite gehør. Når det gjelder alternativene til kapittel 13 i Polarkoden, støttet Norge det argentinske forslaget da dette var det mest fleksible. Imidlertid ble det canadiske forslaget sterkt redusert, slik at det ikke er så langt fra en norsk ideal posisjon som det opprinnelige forslaget var.

## Agendapunkt 12 Review and modernization 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 2.

## Agendapunkt 13 Proposed review of STCW passenger ship specific safety training

USA hadde sendt inn omfattende forslag om gjennomgang av opplæringskravene for personell på passasjerskip, med vekt på store cruiseskip. Saken kan også ses på som en oppfølging av «Costa Concordia», selv om det er delte meninger om ulykken faktisk gir grunnlag for å se på opplæringskravene i STCW. Imidlertid skulle denne saken behandles av samme arbeidsgruppe som skulle behandle Polarkoden, og dermed var det ikke tid nok til å få til noen resultater denne gang. Det skal settes opp en korrespondansegruppe under USAs ledelse som skal rapportere til HTW 2.

## Agendapunkt 14 Training in hot work procedures on crude oil tankers

Denne saken har sin opprinnelse i en Formal Safety Assessment studie. Det var imidlertid ikke sendt inn noen dokumenter, og saken ble dermed utsatt til HTW 2.

## Agendapunkt 15 Develop guidelines for shipowners and seafarers for proper implementation of relevant IMO instruments in relation to the carriage of dangerous goods in packaged form by sea

Australia og noen havnestatskontrollregioner hadde lagt frem utkast til retningslinjer. Problemet var at de ikke var av spesielt høy kvalitet, og mye arbeid ville måtte gjøres for å dem til å bli brukbare. Australia ble bedt om å sende inn et nytt forslag til HTW 2.

## Agendapunkt 16 Development of a globally-consistent format for the certificate of training and education issued under the STCW Convention

Korea hadde sendt inn et forslag om å lage et slags opplæringssertifikat da de mente at en global harmonisering av slike dokumenter ville være fordelaktig, for eksempel i havnestatskontroll. Det var imidlertid ingen støtte til forslaget slik det ble fremlagt, fordi det ville kunne føre til flere administrative byrder, flere muligheter for forfalskninger, osv. Det ble derfor konkludert med at man ikke går videre med dette arbeidet.

## Agendapunkt 17 Development of the International Code of safety for ships using gases or low flash-point fuels (IGF Code)

Grunnlaget for arbeidet var rapporten fra korrespondansegruppen ledet av USA. Forslaget til opplæringskrav der var i stor grad basert på et norsk forslag. Arbeidsgruppen kom frem til et komplett sett av opplæringskrav som skal bli en del av STCW konvensjonen og kodens kapittel V, inkludert opplæring i brannslukking og slukkingssystemer spesifikke for IGF-skip. Øvelser og drills skal imidlertid bli en del av selve IGF-kodens del D. En utfordring kommer til å bli å finne tilstrekkelig antall sjøfolk til å bemanne alle skipene som er i ferd med å bli bygget, og overgangsordninger vil bli diskutert fremover. Endringene skal godkjennes av MSC 94 i november i år.

Singapore ønsket å få til opplæringskrav for personell involvert i bunkring av LNG, men det ble påpekt at bunkring som sådan ikke er en del av STCW per i dag. En rekke andre forhold ble tatt opp, og man besluttet å ikke gå videre med dette på det nåværende tidspunkt.

## Agendapunkt 18 Biennial agenda and provisional agenda for HTW 2

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

## Agendapunkt 19 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2015

Bradley Groves (Australia) og Mayte Medina (USA) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og nestformann for 2015.

## Agendapunkt 20 Any Other Business

### **Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats**

HTW 1 var blitt bedt om å vurdere hvorvidt det var nødvendig med endringer i utkastet til Guidelines on safety during abandoning ship drills in a lifeboat som er en del av pakken med endringer av regelverk og retningslinjer for livbåtkroker, og livbåtøvelser som skal vedtas av MSC 93 i mai i år. Det var imidlertid ikke noe ønske om å endre retningslinjene, ettersom øvelser er en del av SOLAS og ikke STCW.

### **Goal-based guidelines on the framework of requirements for ships' life-saving appliances**

HTW 1 hadde ingen kommentarer til dette arbeidet, som ledes av underkomitéen *Ship Systems and Equipment*.

### **Development of an e-navigation strategy implementation plan**

Korrespondansegruppen har søkt å redusere ambisjonsnivået for opplæring, ved for eksempel å foreslå integrering av eventuelle behov i eksisterende opplæringsmoduler. Imidlertid var til og med dette reduserte nivået betraktet som forhastet, og at man måtte vente til hele planen var ferdig. Når det er sagt er det ikke lenge til planen faktisk skal være ferdig, da den skal behandles for siste gang på underkomiténivå i NCSR 1 (*Navigation, Communication and Search and Rescue*) i begynnelsen av juli i år.

### **Consideration of casualty reports**

Det var kun én sak her, nemlig om *Deepwater Horizon*. Imidlertid ble det ikke noen diskusjon fordi både USA og Marshall Islands signaliserte at de ville foreslå et nytt agendapunkt for å vurdere endringer i 2009 MODU koden, LSA koden og MSC.1/Circ.1206/Rev.1. Dette er noe Norge bør følge godt med på.

### **Dispensations issued under article VIII of the STCW Convention**

Dette er en kun en informasjonssak. Medlemsstater som gir dispensasjoner er forpliktet å rapportere disse til IMO. Dersom rapporteringen er korrekt, gis det svært få dispensasjoner på verdensbasis.

### **Information on simulators available for use in maritime training**

En regelmessig informasjonspost. Medlemsland blir oppfordret til å registrere sine simulatorer i GISIS database.

### **Reports of independent evaluation pursuant to regulation I/8 of the STCW Convention and section A-I/8 of the STCW Code**

Dette ble tatt med kun for å mine medlemsstatene på sine forpliktelser i henhold til regel I/8.

## Oppfølging

Norge vil delta i den opprettede korrespondansegruppen for modellkurs. Deltakelse i korrespondansegruppen for opplæringskrav for personell på passasjerskip vil besluttes på et senere tidspunkt..

Haakon Storhaug