

Dato: 23.7.2018
Arkiv: 2018/45309

Fra: Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 16.7. til 20.7.2018

Formann: Mayte Medina (USA)

Referent: HST

Referat fra: Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping, 5. Sesjon

Prioriterte saker for Norge:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Revisjon av STCW-F konvensjonen
- Revisjon av retningslinjer for fatigue

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
Seniorrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Per Otto Årland	Sjøfartsdirektoratet	WG STCW-F
Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen	Sjøfartsdirektoratet	DG modellkurs
Seniorrådgiver Elisabeth Vaagen	Sjøfartsdirektoratet	WG Guidelines on fatigue
Seniorspesialist Kirsten Rognstad	DNV GL	WG Guidelines on fatigue
Johanne Marie Trovåg	Høgskolen Vestlandet	DG modellkurs
Anne Isabelle Robbestad	Høgskolen Vestlandet	DG modellkurs
Losinspektør Hans Morten Midtsand	Kystverket	WG Guidelines on fatigue

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 4. juli.

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

Forhandlingene

Det ble satt opp to arbeidsgrupper:



Working Group 2 on Training Matters

- Agendapunkt 6 Comprehensive review of the STCW-F Convention

Working Group 1 on Human Element Issues;

- Agendapunkt 8 (Revision of the guidelines on fatigue)

Drafting Groups 1, 2 and 3 on Validation of Model Courses.

- Agendapunkt 3

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 6. 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:

- Electro-technical rating; and
- Ratings as able seafarer engine in manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room;
- Use of leadership and managerial skills;
- Safety training for personnel providing direct service to passengers in passenger spaces;
- Passenger ship crowd management training;
- Crisis management and human behaviour training;

Eksisterende kurs:

- 1.36 on *Liquefied natural gas (LNG) tanker cargo and ballast handling simulator*;
- 1.19 on *Proficiency in personal survival techniques*
- 1.34 on Automatic Identification Systems (AIS);
- 1.08 on Radar Navigation at Management Level (RADAR, ARPA, Bridge Teamwork and Search and Rescue)

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 6 finne en løsning på dette spørsmålet.

Etter norsk initiativ, ble teksten for *entry standards* standardisert, da det var stor variasjon i modellkursene som viste at det ikke var noen gjennomgående forståelse av opptakskrav.

Det ble besluttet at vektning av ulike deler i kursene som før hadde blitt fremstilt i timetabeller, skulle heretter gjøres ved å angi antatt timeforbruk ved intervaller. En rekke prinsipper for utvikling av timetabell ble også utviklet. Dette ble gjort ved å vedta endringer i IMOs retningslinjer for kursutviklere, MSC-MEPC.2/Circ.15.

Terms of Reference for course developers ble vedtatt for følgende kurs:

- Revidert modellkurs 1.22 on *Bridge Resource Management*;
- nytt modellkurs: *Engine-room resource management*.
- Passenger safety, cargo safety and hull integrity training

Disse kommer på agendaen for validering i 2019.

Agendapunkt 4 Unlawful practices associated with certificates of competency

Dette agendapunktet er i utgangspunktet ment å rapportere antall av forekomster av falske og forfalskede sertifikater og andre ferdighetsdokumenter som sjøfolk skal ha. Imidlertid har Ukraina benyttet anledningen for å fortsette kritikken av Den russiske føderasjonen for dens ulovlige okkupasjon av Krim-halvøya.

Agendapunkt 5 Guidance for STCW Code, section B-I/2 (5.2.2.1)

Det er klart at denne tabellen, som er en liste over påkrevde sertifikater, vil bli revidert og oppdatert. Det har tilkommet nye krav i konvensjonen, med tilhørende dokumentasjonskrav. Tabellen er først og fremst ment til bruk for administrasjoner som utsteder sertifikater, men brukes nå også av inspektører i havnestatskontroll.

Fram til HTW 6 vil arbeidet foregå i en korrespondansegruppe ledet av India. HTW 5 besluttet at Singapore sitt dokument gikk for langt i detaljeringsgrad og det ville bli vanskelig å kartlegge alle muligheter for begrensninger som konvensjonen tillater, og det fikk ikke nok støtte til å danne grunnlag for det videre arbeid. Kinas forslag vil derfor danne grunnlaget. Norge støtter revisjonen, men er bekymret blant annet for et av Kinas forslag som går ut på at dispensasjoner skal telle som «documentary evidence».

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.

Begrepet *limited waters* diskuteres fortsatt, men HTW 5 besluttet at man skulle be *Legal Division* om en juridisk betenkning.

Etter forslag fra New Zealand, ble det bestemt at man skal vurdere å ta med inn opplæringskrav til *advanced fishing deck hands*. I dag har man kun Resolusjon 4 i STCW-F-konvensjonen som beskriver grunnleggende opplæringskrav. New Zealand foreslår at dette bør oppgraderes til en valgfri ordning innenfor konvensjonen. Norge støtter dette initiativet. Det er imidlertid en del uenighet, og det skal diskuteres videre.

Canadas forslag om å kutte ut opplæringskrav i bruk av sekstant er basert på at det ikke er noe krav til å ha sekstant om bord, samt at dette navigasjonsinstrumentet ikke er i bruk. Norge fremmet et lignende forslag under Manila-forhandlingene men dessverre ble opplæringskravet beholdt. Forslaget ble møtt med de sedvanlige motforestillingene (at man må ha navigasjonsmuligheter i nødtilfeller o.l.) Problemet er at opplæringen tar av tid som kunne vært brukt til annen opplæring.

Japans forslag om tjeneste på spesielle opplæringskip ble også diskutert, men foreløpig ble det ingen enighet. Fartstidskrav diskuteres også inngående, uten enighet foreløpig.

Arbeidsgruppen kom ikke lenger enn regel II/2 og seksjon A-II/2., men diskusjonene også under disse vil fortsette under HTW 6.

Korrespondansegruppen under Japans koordinering fortsetter.

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. MSC 96 har godkjent at HTW utvikler veiledning i så måte under dette agendapunktet. Saken fortsetter under HTW 6.

Agendapunkt 8 Revision of the Guidelines on Fatigue

Retningslinjene for fatigue ble endelig fastsatt av HTW 5, etter en lengre diskusjon om hvilket grunnlagsdokument man skulle bruke. USA hadde sendt inn et revidert forslag, mens man allerede hadde kommet frem til et ganske komplett forslag under HTW 4. Imidlertid kom plenum frem til at USAs dokument ville danne det beste grunnlaget for å ferdigstille arbeidet, men at man skulle trekke på det tidligere arbeidet, om nødvendig. Det viste seg at man klarte å komme frem til omforente retningslinjer, selv om det var noe misnøye med at enkelte fatigue-relaterte verktøy og metoder måtte tas ut for å oppnå enighet. Retningslinjene vil derfor ventelig bli endelig vedtatt av MSC 100. Enkelte land, deriblant Frankrike og Australia, vil forsøke å føre arbeidet videre med verktøyene.

Agendapunkt 9 Review of SOLAS chapter II-2 and associated codes to minimize the incidence and consequences of fires on ro-ro spaces and special category spaces of new and existing ro-ro passenger ships (5.2.1.29)

Etter instruks fra MSC 98 holder SSE på med å utvikle SOLAS-endringer på dette området. Da dette ikke er blitt gjort, ble ikke HTW bedt om råd.

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

CCC hadde foreløpig ikke bedt om råd fra HTW, således var det ikke noe å gjøre under dette agendapunktet.

Agendapunkt 11 Revised SOLAS regulation II-1/3-8 and associated guidelines (MSC.1/Circ.1175) and new guidelines for safe mooring operations for all ships

SDC hadde foreløpig ikke bedt HTW 5 om råd, derfor var det ikke noe arbeid under dette agendapunktet.

Agendapunkt 12 Measures to harmonize port State control (PSC) activities and procedures worldwide

III hadde foreløpig ikke bedt HTW 5 om råd, derfor var det ikke noe arbeid under dette agendapunktet.

Agendapunkt 13 Biennial agenda and provisional agenda for HTW 5

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 2019

Mayte Medina (USA) ble gjenvalgt som formann, og Farrah Fadil (Singapore) gjenvalgt som nestformann

Agendapunkt 15 Any Other Business

Transitional arrangements for future amendments of the STCW Convention and Code

Kina ville ta opp problemet med overgangsperioder i forbindelse med ikrafttredelse av nye krav. Manila-endringene førte til en del utfordringer da mange medlemsstater ikke klarte å overholde de ulike ikrafttredelsesdatoene med tilhørende krav om utstedelse av sertifikater. HTW 5 kunne imidlertid bare si seg enig og sørge for å ta alle mulige faktorer i betraktning neste gang nye opplæringskrav ble utarbeidet.

Limitation of propulsion power for officer in charge of an engineering watch on near coastal voyages

India sendte inn et forslag som ville innebære en endring av konvensjonen, og det er det ikke muligheter til på det nåværende tidspunkt. En slik instruks må komme fra Sjøsikkerhetskomiteen. Norge støtter ikke forslaget fra India.

Proposal for amendments to the Guidelines on the medical examination of seafarers (STCW.7/Circ.19)

Dette var et forslag fra Nord Korea. Da retningslinjene er et felles prosjekt mellom IMO og ILO, er det ikke så enkelt å endre selv åpenbare feil. Imidlertid ble man enig om å instruere IMO-sekretariatet å korrigere enkelte redaksjonelle feil, mens man ikke kunne gjøre noe med de feil Nord Korea påpekte med tanke på anke-/klageprosedyrene. Dette får uansett ingen betydning for Norge da klageretten er godt innarbeidet i norsk regelverk og prosedyrer.

Minor editorial correction of footnotes in section B of the STCW Code

Japan hadde funnet en del foreldete referanser i B-koden, men å rette dem viste seg ikke å være like enkelt. IMO-sekretariatet vil ta seg av enkelte, mens andre må vedtas formelt.

Draft unified interpretation of regulation I/2 of STCW Convention

Russland og Belarus foreslo en omforent forståelse (UI) av begrepet «original form» for å muliggjøre utstedelse av fullt ut elektroniske sertifikater. HTW 5 var enige i at det var viktig å gi medlemsstater muligheten til å utstede elektroniske sertifikater, særlig da dette ville gjøre verifikasjon enklere og sikrere. Imidlertid ble det påpekt at man i STCW-sammenheng ikke benytter UI'er, men velger andre måter å tolke visse bestemmelser, blant annet i rapporten til Sjøsikkerhetskomiteen. Russland ble bedt om å fremme et forslag til Sjøsikkerhetskomiteen for å instruere HTW i å se på alle konsekvensene av et slikt forslag.

Draft unified interpretation on the use of a consolidated form of certificates pursuant to the STCW Convention and Code

Forslaget fra Russland om en omforent forståelse om at det er mulig å utstede konsoliderte sertifikater ble støttet, men HTW 5 besluttet at siden konvensjonen allerede tillot en slik fortolkning, var det unødvendig å foreta seg noe mer.

Proposal for limitation on certificates for training in high-voltage requirement

Forslaget fra India ville ha medført at enkelte maskinister ville ha fått en utdanning med store begrensninger. Norge var blant dem som ikke kunne støtte dette forslaget. Forslaget ville uansett ikke kunne realitetsbehandles uten at Sjø sikkerhetskomiteen (MSC) har satt det på agendaen for HTW.

Neste møte

HTW 6 er foreløpig fastsatt til 29. april til 3. mai 2019.

Haakon Storhaug
delegasjonsleder
26. juli 2018