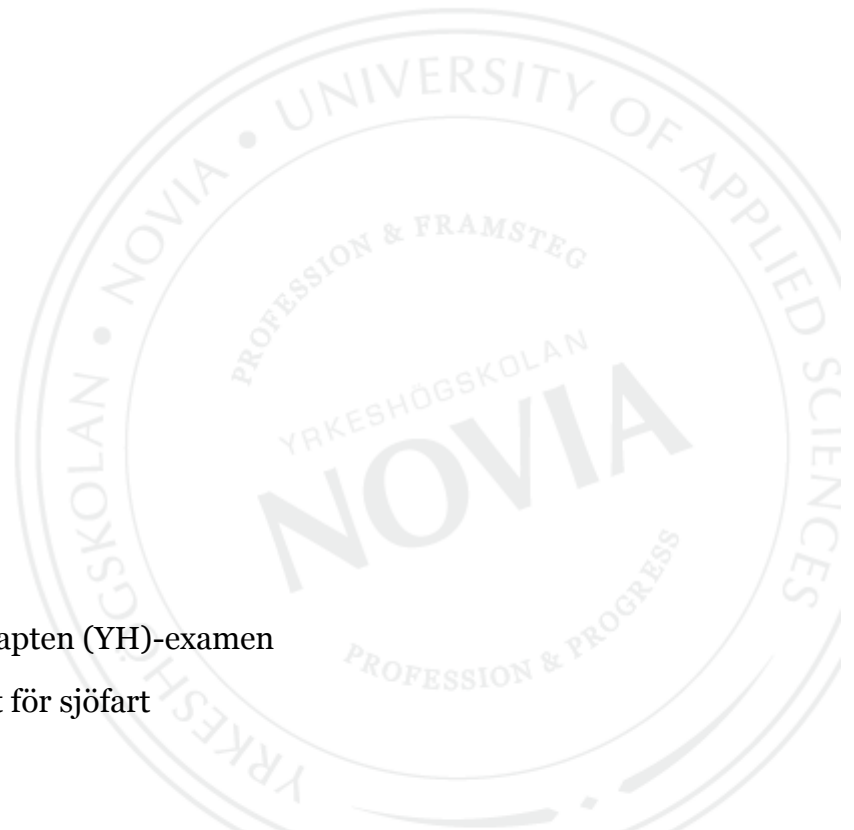


YRKESHÖGSKOLAN
NOVIA

STCW- MANILA 2010 OCH DESS INVERKAN PÅ ÅLANDS SJÖSÄKERHETSCENTRUM

Stephan Husell

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen
Utbildningsprogrammet för sjöfart
Åbo , 2013



EXAMENSARBETE

Författare: Stephan Husell

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Anton Westerlund

Titel: STCW- Manila 2010 och dess inverkan på Ålands sjösäkerhetscentrum

Datum	Sidantal	35	Bilagor 1
-------	----------	----	-----------

Abstrakt

Meningen med detta arbete har varit att se på vilket sätt de så kallade Manilaändringarna påverkar kurscentrum och deras utbildning. Fokus har varit att se i vilken omfattning Manilaändringarna leder till omarbetande av kurser och då speciellt de kurser som anordnas på Ålands sjösäkerhetscentrum. Ålands sjösäkerhetscentrum är skribentens arbetsplats. Innehållet i dessa kurser behandlas och beskrivs också. Jag gör en kort tillbakablick gällande STCW konventionens historia och dess uppkomst, samt en överblick gällande själva Manilaändringarna och deras implementerings period och faser.

I bilagorna hittas intervjuer med två anställda på Ålands sjösäkerhetscentrum, den ansvariga chefen och en instruktör. Där berörs frågorna rörande hur Manilaändringarna har påverkat själva centrets verksamhet och de anställda.

Språk: Svenska Nyckelord: STCW, Manilaändringarna

Examensarbetet finns tillgängligt i webb biblioteket Thesus.fi eller i biblioteket

BACHELOR'S THESIS

Author: Stephan Husell

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Anton Westerlund

Title: STCW- Manila 2010

Date

Number of pages 35

Appendices 1

Summary

The purpose of this thesis has been to look at the way the so called Manila Amendments has affected course centers and their training. I have studied how the Manila Amendments affect the courses, and then in particular the courses Ålands sjösäkerhetscenter provides. Ålands sjösäkerhetscenter is also the author's current place of work.

The content of the affected courses is also addressed. I make a brief description of the history of the STCW Convention and how it was founded, as well as an overview on the Manila Amendments and their implementation period and phases. In the annexes I include two interviews made with the responsible Manager and one instructor from Ålands sjösäkerhetscentrum. In the interviews issues relating to how the Manila Amendments has had an impact on the operation of the center and its employees.

Language: Swedish

Key words: STCW, Manila Amendments

The examination work is available at the electronic library Thesus.fi or in the library

FÖRORD

Ålands sjösäkerhets centrum har beställt detta arbete av mig, nämnda plats är även min arbetsplats där jag jobbar som instruktör.

Avsikten med arbetet är att se på vilket sätt de förändringar som de så kallade Manilaändringarna för med sig, påverkar de kurser som finns på Ålands Sjösäkerhetscentrum. Vad innehåller Manilaändringarna, kursinnehåll, kurslängder, vad som kan göras ombord, vad som måste göras på ett kurscentrum, är de saker som jag speciellt inriktat mig på.

I bilagan hittas två intervjuer, en med chefen på Ålands sjösäkerhetscentrum Jerry Bergman och en med en Instruktör från samma plats Jarkko Gestranus.

Eftersom mitt arbete påverkas direkt av Manilaändringarna, har ämnet varit av stort intresse, det har varit mycket intressant att få insikt i varför de kurser vi utför ser ut som de gör.

Ett stort tack vill jag framföra till mina kollegor på Ålands sjösäkerhets centrum Jerry Bergman (Chef) och Jarkko Gestranus (Instruktör), Patrick Donner Associate Academic Dean & Associate Professor vid WMU (World Maritime University) i Malmö och till min handledare Anton Westerlund, samt till Magnus Winberg för den hjälp och stöd de gett mig under den här examensarbetsprocessen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	1
1.1 Målsättning	2
1.2 Problemformulering	2
1.3 Avgränsning	2
1.4 Metoder.....	2
2. Historisk tillbakablick	3
3. Teoretiska referensramar	4
4. Myndighetskrav	4
4.1 Nationella myndighetskrav	5
4.2 Internationella myndighetskrav	5
5. 1995-STCW revideras	6
5.1 De viktigaste förändringarna	6
6. Manilaändringarna 2010 (25/6).....	7
6.1 De viktigaste punkterna i Manilaändringarna	7
6.2 Kurser som berörs.....	8
6.3 Övergångsbestämmelser	9
7. Regler för att vara i ”arbetsfört skick”.....	9
8. Manila ändringarnas implementerings period	12
8.1 Ändringar som träder i kraft den 1 januari 2012	12
8.2 Ändringar som träder i kraft den 1 juli 2013	12
8.3 Ändringar som träder i kraft den 1 januari 2014	13
8.4 Ändringar som träder i kraft den 1 januari 2017	13
9. Transportstyrelsens och Trafiksäkerhetsverkets ändringar gällande STCW Manilaändringarna.....	14
9.1 Implementeringsfas	14
9.2 Utbildningsfas.....	14
9.3 Utbytesfas	15
10. IMO Modellkurser	15
11. Kurser som påverkats av Manilaändringarna gällande för kurscenter	16
11.1 Grundläggande säkerhets utbildning	16
11.2 Förebyggande av bränder och brandbekämpning.....	17

11.3 Minimikrav för grundläggande kompetens för Första hjälp.....	17
11.4 Personlig säkerhet och socialt ansvar	18
11.4.1 Bidra till en effektiv kommunikation ombord.....	18
11.4.2 Bidra till effektiva mänskliga relationer.....	19
11.4.3 Förståelse för utmattning och nödvändiga åtgärder hur man förhindrar det	19
11.4.4 Kunskap om skador på den Marina miljön.....	19
11.5 Livbåtsmans kurs.....	19
11.6 Snabba beredskapsbåtar (FRB – Fast rescue boats)	21
12. Intervjuerna.....	22
13. Sammanfattning.....	23
Källförteckning.....	25

Intervjufrågor med Jerry Bergman (Chef) och Jarkko Gestranus (Instruktör) vid Ålands Sjösäkerhets Centrum.....	Bilaga1
---	---------

1. Inledning

Syftet med detta examens arbete är att ta reda på vilket sätt STCW Manila Ändringarna 2010 påverkar kurserna på Ålands sjösäkerhets centrum.

Jag har använt mig av STCW regelböcker och hämtat material/information från internet, även en del information från WMU i Malmö har jag fått, samt intervjuer av anställda på Ålands Sjösjäkerhets centrum har också gjorts.

Då dessa ändringar, som STCW Manila Konventionen medför, just trätt i kraft, är det relativt svårt att redan nu kunna bedöma helheten av vad dessa medför. Kraven i dessa är minimikrav, så vissa olikheter kan förekomma nationellt.

Jag tar i detta arbete upp de kurser/certifikat som kommer att kräva förnyande efter fem år. Intervjuerna hittas i bilagorna och IMOs (International Maritime Organisation) modell kurser, de vilka redan finns och de vilka är under arbete, finns även de i bilagorna.

Detta arbete är ett beställningsarbete av Ålands Sjösjäkerhets centrum som kompletterings material, när man implementerat Manila Konventionen 2010 i kursverksamheten.

1.1 Målsättning

Målsättning med detta arbete har varit att se på vilket sätt och hur Manilaändringarna påverkar de kurser som bedrivs vid Ålands sjösäkerhets centrum.

1.2 Problemformulering

Arbetet har gått ut på att ta reda på vilka ändringar som måste göras för vissa specifika kurser, för att uppfylla Manilaändringarnas krav.

Finns det saker som måste läggas till eller rent av tas bort.

Påverkar förändringarna kursernas tidslängd, i sådant fall hur, måste de göras längre eller kan de göras kortare.

1.3 Avgränsning

Jag har valt att avgränsa mitt arbete till att beröra de kurser som Ålands sjösäkerhets centrum bedriver. Dessa kurser är bland annat Livbåtsmanskurs, Snabb beredskapsbåt (FRB), Grundläggande säkerhets utbildning, för att nämna några.

Jag har också gått igenom implementeringsperiodens olika faser gällande Manila ändringarna, när de träder i kraft och vilka ändringarna är och så vidare.

Alla de som bedriver kursverksamhet i dagens läge har varit tvungna att överse de kurser de erbjuder, för att kunna fortsätta sin verksamhet och vara attraktiva för branschen.

1.4 Metoder

För att ta reda på vilka åtgärder som krävs för att uppfylla de förändringar som Manilaändringarna 2010 för med sig har jag använt mig av *STCW Convention and STCW code- Including 2010 MANILA AMENDMENTS (bok)* och *STCW 95 Convention/STCW Code (bok)*, även intervjuer med min chef och med min medarbetare vid Ålands sjösäkerhetscentrum har gjorts i frågeformulär form vilka hittas i arbetets bilaga.

Information från TRAFI (Trafiksäkerhetsverket) och Transportsstyrelsens webb sidor har också hämtats, vilka innehållit olika sorters informationsblad och utkast till föreskrifter. Enklaste sättet att se vilka de största förändringarna som skett är var att jämföra gamla STCW konventions bok, med den nya, vilken innehåller Manilaändringarna.

Detta var ett gott råd, vilket min chef Jerry Bergman visade mig. Sedan måste ju inväntas vilka föreskrifter angående ändringarna som de olika beslutande organen i respektive länder gjort/gör.

Vilket är mer en byråkratisk fråga och vilket jag själv inte kan påverka.

Det har varit till en stor hjälp att jag via mitt arbete har tillgång till allt kursmaterial, nytt som gammalt, vilket jag då har kunnat jämföra med varandra.

2. Historisk tillbakablick

STCW är en förkortning av ”Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers”. I denna konvention regleras de behörigheter som sjömän måste inneha för att vara berättigade att segla på fartyg, genom olika bestämmelser och krav på utbildning, certifiering och vakthållning. Här bestäms även vilka lagar som gäller för vilotider ombord. STCW konventionen *kom till* (antogs) 1978 efter att en konferens hållits i London vid IMO (International Maritime Organisation) och den trädde i kraft 1984, stora ändringar i konventionen gjordes 1995.

I juni 2010 ytterligare en revision i Manila, Filipinerna. Samtliga medlemstater i IMO godkände den.

IMO är ett FN (Förenta Nationerna) organ, det är här frågor gällande internationell sjöfart avgörs. Dessa kan gälla t.ex. säkerhetsfrågor, utbildningsfrågor eller miljöpåverkan 1978 års STCW konvention var den första att sätta en internationell standard för grundläggande krav på utbildning, krav på olika certifikat, samt krav på hur vakthållning skall hållas på handelsfartyg.

Tidigare hade dessa standarder bestämts av olika länders regeringar, utan att ta i beaktande- eller samråd mellan de olika ländernas myndigheter (IMO 2013a).

Vilket ledde till att utbildningar och krav kunde variera mycket från land till land. Fast sjöfarten är så internationell syssla som den är, 90 % av världens transporter sker via sjötransporter (Jegou, 2008, s.1).

Manilaändringar har uppstått som en direkt följd av att dagens sjöfart utvecklas så snabbt som den gör, vad gäller tekniska och operativa krav på sjömännen i dagens läge.

3. Teoretiska referensramar

I denna del beskriver jag de lagar och förordningar som bestämmer samt de normer som gäller för att ett kurscenter skall vara certifierat för att kunna bedriva kursverksamhet. Jag tar även upp vilka dessa bestämmande myndigheter är, internationellt och nationellt i respektive länder.

4. Myndighetskrav

Ålands sjösäkerhets centrum är certifierat för att bedriva kursverksamhet vilken berättigar till certifikat både i Finland och i Sverige.

De bestämmande myndigheterna är, i Finland- Trafiksäkerhetsverket (TRAFI) och i Sverige Transportstyrelsen.

Det är IMO (International Maritime Organisation) som styr sjöfarten internationellt, detta är ett organ som är underställt FN (Förenta Nationerna). Både Finland och Sverige är medlemmar i IMO.

Kurserna vid Ålands sjösäkerhetscentrum är certifierade och godkända av både Trafi i Finland och av Transportstyrelsen i Sverige.

4.1 Nationella myndighetskrav

Transportstyrelsen i Sverige har 22/2 2013 gett ut en konsekvensutredning ”Förslag till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal”.

I denna konsekvensutredning hittas de krav som sätts för vad olika kurser skall innehålla, samt vilka tidsramar de har, hur utbildningen skall se ut gällande de nya Manilaändringarna. Trafiksäkerhetsverket (TRAFI) Finland utfärdade 26/2 2013 en föreskrift om fartygspersonalens behörigheter, (TRAFI/23173/03.04.01.00/2012) och det utfärdades samtidigt även tre anvisningar.

En gällande sjötjänstgöring, en gällande handledd praktik och godkännande av utbildning (TRAFI/2920/03.04.01.01/2013), och en om fartygspersonalens specialbehörigheter (TRAFI/2921/03.04.01.01/2013). Samt en anvisning om förnyande och byte av behörighetsbrev i enlighet med Manilaändringarna (TRAFI/2922/03.04.01.01/2013).

De kommer även att senare publicera en anvisning gällande inskolning.

4.2 Internationella myndighetskrav

”STCW Including 2010 Manila Amendments STCW Convention and STCW Code” är den internationella konvention som innehåller de föreskrifter som angetts av IMO.

Det är i denna som den internationella standarden för hur sjöfolk skall utbildas, certifieras, hur vakt skall hållas på ett fartyg i handelstrafik.

I denna finns allt om hur utbildning skall göras, vad kurser skall innehålla, vilka krav som finns för kompetens och så vidare. Det är alltså denna bok/konvention som bestämmer hur allting skall göras. Där dessa krav är minimum krav, vilket betyder att vissa länder kan ha strängare regler än de som STCW konvention kräver (IMO 2013b).

5. 1995-STCW revideras

Den 7 juli 1995 gjordes av IMO en betydande revidering av STCW konventionen. I vilken det ingick ett förslag att utveckla en ny STCW kod, vilken skulle innehålla även de tekniska detaljerna för bestämmelserna i konventionen. Detta gjordes eftersom många tyckte att den behövde uppdateras, och de hade kommit kritik angående svagt formulerade fraser som till exempel "Till Administrationens belåtenhet", vilket hade lett till olika tolkningar i olika länder. Även klagomål på att konventionen inte var skriven på ett enhetligt sätt och att den inte satte strikta skyldigheter på medlemsländerna hade framförts (IMO 2013a).

A- delen i konventionen är obligatorisk och B- delen är rekommendationer. Ändringarna trädde i kraft 1 Februari-1997. Datum för slutligt genomförande sattes till den första februari 2002 (IMO 2013a).

Sjömän med gamla certifikat hade möjlighet att förnya dessa, enligt 1978 års regler, ända fram till 1 februari 2002. De som började sin utbildning, eller deltog i kurser efter 1 augusti 1998, måste uppfylla kraven enligt STCW-95 (IMO 2013a).

5.1 De viktigaste förändringarna

- Förbättringar av "Port State Control" (hamnstatskontroll)
- Ställa till förfogande information till IMO, för att möjliggöra ömsesidig tillsyn och konsekvent tillämpning av konventionens standarder.
- Ett kvalitetssystem (QSS), tillsyn över utbildning, bedömning och certifieringsförfaranden. Ändringarna kräver att sjöfarare skall genomgå "förtroghetsutbildning" och "grundläggande säkerhetsutbildning", vilken skall inkludera grundläggande brandbekämpning, grundläggande första hjälp, personlig överlevnadsteknik och även personlig säkerhet samt socialt ansvar.

Meningen med denna utbildning är garantera att sjöfolk är införstådda med riskerna som kan finnas på ett fartyg, och kan handla på ett korrekt sätt i en nödsituation.

- Placering av ansvar på parterna, inkluderande de som utfärdar certifikat, och flaggstater som anställer utländska medborgare, för att säkra att sjöfarare uppfyller objektiva standarder för kompetens.

- Krav på vilotider för vaktgående personal.

6. Manilaändringarna 2010 (25/6)

I STCW konventionen antogs ett antal förändringar år 2010 i Manila, kallad "Manila Konventionen". Dessa ändringsförslag var nödvändiga att göra för att hålla utbildningsstandarden enligt nya tekniska och operativa krav som sätts på de ombordanställdas kompetens.

Den första januari 2012 trädde "Manila Konventionen" i kraft och det är den första stora revideringen sen Konventionen och Koden blev uppdaterad 1995 (IMO 2013b).

Från och med 1 januari 2012 måste Maritim Utbildning följa dessa krav, enligt Manila ändringarna. Övergångsperioden pågår till 2017, då alla sjöfarare skall ha certifikat och vara utbildade enligt de nya reglerna i "Manila Konventionen" (IMO 2013b).

6.1 De viktigaste punkterna i Manilaändringarna

- Förbättrade åtgärder för förhindrande av bedrägerier gällande behörighetscertifikat och att förbättra utvärderingsprocessen (övervakning att parterna följer konventionens krav).
- Nya vilotiders bestämmelser för sjöfarare
- Nya bestämmelser för kompetenskrav gällande matros och motorman.
- Nya krav för Uppdaterings och repetitions utbildningar
- Obligatorisk säkerhets utbildning
- Ytterligare Medicinska krav
- Specificerade Max Alkoholmängd i utandning och i blodet
- Uppdaterade krav för medicinsk lämplighet på sjöfarare
- Nya krav angående utbildning med modern teknik, t.ex. moderna elektroniska sjökort (ECDIS) och elektroniska informations system.
- Nya elektrotekniska kompetenser, en på manskapsnivå och åtminstone en på befälsnivå.
- Ny utbildnings vägledning för personal i Dynamisk positionerings operativsystem (DP)

- Introduktion i modern utbildning inkluderande distans utbildning och webb baserad utbildning.
- Ny utbildnings vägledning för personal som jobbar ombord på fartyg i Polar vatten.
- Uppdatering av kompetenskrav för personal på alla sorters tankfartyg, inkluderat nya krav för personal på "Flytande Gas" tankfartyg.
- Nya krav på Säkerhets utbildning, samt bestämmelser för utbildning där man kan säkerställa att sjöfolk är korrekt utbildade för att klara av en situation där fartyg blir attackerade av pirater.
- En annan viktig förändring är att flertalet lagstadgade kurser kommer att kräva uppdaterad utbildning vart femte år.

6.2 Kurser som berörs

- Grundläggande säkerhetsutbildning.
- Krishantering och mänskligt beteende.
- Hantering av folkmassor.
- Passagerarsäkerhet, Lastsäkerhet och Skrovhållfasthet.
- Yrkeskunnande i snabba beredskapsbåtar(FRB).
- Yrkeskunnande i Livräddningsfarkoster och Beredskapsbåtar, andra än snabba beredskapsbåtar.
- Utbildning i avancerad Brandbekämpning.

Dessa kurser kommer att vara i en förkortad form, gentemot de ursprungliga kurserna. I vissa fall kan det till en viss del duga med webb baserad utbildning, ombord gjord träning/övningar eller med övningar gjorda iland. Exakt hur man kommer att gå tillväga bestäms av respektive administrationer i de olika länderna. Ifall att medlemsländerna har frågor och behöver mera vägledning angående detta skall de kontakta IMOs skadeförebyggande departement (IMO 2013b).

6.3 Övergångsbestämmelser

Även om de nya reglerna trädde i kraft 1 januari 2012, finns två olika övergångsbestämmelser gällande certifikat som utfärdats med den gamla konventionens krav:

- Framtill 1 januari 2017, kan ett medlemsland utfärda, stödja och erkänna certifikat godkända enligt bestämmelserna i konventionen omedelbart före 1 januari 2012, för de sjömän som påbörjade godkänd utbildning eller godkänt utbildningsprogram, godkänd utbildningskurs samt de som hade påbörjat godkänd tjänstgöring före 1 juli 2013.
- T.o.m. 1 januari 2017 får ett medlemsland fortsättningsvis förnya och förlänga giltighet för certifikat och intyg i enlighet med konventionens regler som gällde före 1 januari 2012.

7. Regler för att vara i ”arbetsfört skick”

En av de största förändringarna på STCW koden som direkt påverkar ombordarbete, är kraven på ”Arbetsfört skick” och vilotiden, vilka finns i kapitel VIII- Regler för Vakthållning. Dessa har samordnats med kraven i ”International Labour Organisation” konventionen, vilken väntas träda i kraft under första halvåret 2013.

För nu varande kräver reglerna i STCW-95 koden, gällande ”Arbetsfört Skick” följande (STCW 95, 1996):

1. ”Alla personer som tilldelas tjänstgöring som vakthavande officer eller som vaktmanskap på en vakt, skall tillhandahållas med minst 10 timmars vila under en 24 timmars period.
2. Vilotimmarna kan indelas i inte mer än två perioder, vilken den ena måste vara minst sex timmar lång.
3. Kraven för viloperioder som fastställs i punkterna 1 och 2 behöver inte upprätthållas vid en beredskapsövning eller andra övergripande operativa förhållanden.

Trots bestämmelserna i punkterna 1 och 2, kan minimum perioden minskas till minst sex sammanhängande timmar, förutsatt att en sådan minskning inte pågår längre än två dygn och att man får minst 70 timmars vila under en sjudagarsperiod.

Ett antal förändringar har gjorts och ytterligare krav har lagts till de reviderade ”Arbetsfört skick” reglerna i STCW koden 2010. Från och med 1 januari 2012 måste sjöfolk uppfylla följande föreskrivna krav:

”Myndigheterna måste ta hänsyn till den fara trötthet medför för sjöfolk, särskilt de vilkas uppgifter som omfattar den säkra och trygga driften av ett fartyg.

Alla personer som tilldelas tjänstgöring som vakthavande officer eller vaktmanskaper på vakt och vilkas uppgifter omfattar utsedda säkerhetsuppgifter, förebyggande av föroreningar och andra säkerhetsuppgifter skall förses med en viloperiod på inte mindre än:

1. Minst 10 timmars vila under en 24 timmarsperiod.
2. 77 timmars vila under varje 7dagars period.
3. Vilotimmarna får delas upp i högst två perioder, vilken en måste vara minst sex timmar lång och intervallen mellan på varandra påföljande viloperioder får inte överskrida 14 timmar.
4. Kraven för viloperioder som fastställs i punkterna 2 och 3 behöver inte upprätthållas vid nödfall, eller i andra övergripande operativa förhållanden. Mönstringar, brandbekämpning och livbåts övningar och övningar som föreskrivs i nationella lagar och förordningar och av internationella dokument, skall genomföras på ett sätt som minimerar störningar för viloperioder och inte framkallar trötthet.
5. Administrationerna skall kräva att vaktsceman sätts upp där de är lättåtkomliga. Vaktscemat skall skrivas i ett standardiserat format på fartygets arbetspråk eller på engelska.
6. När en sjöman har ”jour”, t.ex. för ett obemannat kontrollrum, skall denna ha en tillräckligt kompenserad viloperiod om den normala perioden störs av att han blir kallad på arbete.
7. Administrationerna skall kräva att dokumentation över vilotiden förs i ett standardiserat format, på fartygets arbetspråk eller på engelska, så att man kan övervaka och kontrollera att bestämmelserna i detta avsnitt följs. Sjöfararen skall få en kopia över dokumentationen

som berör dem, vilken skall vara undertecknad av befälhavaren eller av denne utsedd person och även av sjömannen själv.

8. Ingenting i detta avsnitt skall försäkra befälhavarens rätt på ett fartyg att kräva av en sjöman att arbeta de timmar som krävs för fartygets omedelbara säkerhet, personers eller lastens eller för att bistå andra fartyg och personer i sjönöd. Befälhavaren kan således upphäva vilotidsplanen och kräva att en person utför de arbetstimmar som krävs tills situationen återgått till det normala. Så fort som möjligt efter att situationen har återgått till det normala, skall befälhavaren försäkra sig om att de personer som utfört arbete i för dem schemalagd viloperiod, får en likvärdig period av vila.

9. Administratörer får tillåta undantag från de obligatoriska vilotimmarna i punkterna 2.2 och 3 med förutsättning att viloperioden inte understiger 70 timmar under varje 7-dagars period.

Undantag från den veckliga viloperioden stadgad i paragraf 2.2 skall inte vara tillåten i mer än två påföljande veckor. Intervallen mellan två perioder av undantag, skall inte vara mindre än två ggr varaktigheten av undantaget. Vilotiden i paragraf 2.1 får delas upp i högst tre perioder (under undantags period), vilken den ena skall vara minst sex timmar lång och ingen av de andra två perioderna får vara under en timme långa. Intervallen mellan påföljande viloperioder får inte överskrida 14 timmar. Undantags period får inte överskrida två 24 timmars perioder under en 7 dagars period. Man måste så långt det är möjligt ta i beaktande vägledningen när det gäller förebyggande av trötthet i avsnitt B-VIII/1”.

Det bör noteras att flertalet förvaltningar inte anser ”Övergripande operativa förhållanden” till att omfatta rutinmässiga aktiviteter i samband med ett fartygs normala drift, t.ex. avgång och ankomst till hamn eller lasthantering. Överträdelse av STCW kodens ”Arbetsfört skick” bestämmelser, kan leda till brister som tas upp av en ”Port State” kontrollant, och beroende på hur allvarlig överträdelsen är, kan det leda till att fartyget hålls kvar i hamn. Allvarliga kränkningar av dessa bestämmelser kan leda till åtal i vissa länder.

8. Manila ändringarnas implementerings period

Manila ändringarna i STCW konventionen träder i kraft 1 januari 2012. Genomförandet av ändringarna är en progressiv process. Här nedanför är de största förändringarna och datumen för när de träder i kraft (ANCO, 2011).

8.1 Ändringar som träder i kraft den 1 januari 2012

Vilotiden ökar från 70 timmar till 77 timmar under en 7 dagars period, med minimum 10 timmar vila/24 timmar. De 10 timmar vila kan inte fördelas i mer än 2 viloperioder, av vilken den ena måste vara minst 6 timmar lång. Intervallen mellan viloperioderna får inte överskrida 14 timmar (ANCO, 2011).

Nya krav för förebyggande av drog och alkohol användning. Specificerad max. mängd alkohol i utandning(0,25mg/l) och blodet(0,05 %).

8.2 Ändringar som träder i kraft den 1 juli 2013

All ny utbildning som påbörjas efter detta datum, bör följa de nya standarderna nedan:

- Matros (RegII/5) och Motorman (RegIII/5) skall ha behörighetcertifikat, det här en ny typ av certifikat.
- Nya krav på utbildning i elektroniska sjökort och informations system (ECDIS).
- Ny utbildning för elektroteknisk officer (RegIII/6) och elektroteknisk befattning (RegIII/7).
- Ny utbildning för personal som jobbar på fartyg i polarvatten.
- Ny utbildning för ”Dynamic positioning systems” (DP utbildning)
- Nya krav för att upprätthålla kompetens och för repetitionsutbildning.

- Introduktion av modern utbildnings metodik, inkluderande distans utbildning och webb- baserad utbildning.
- Uppdatering av kompetenskrav för personal som tjänstgör på alla typer av tankfartyg, inbegripet nya krav på personal som tjänstgör på gastanfartyg.
- Uppdatering av kompetenskrav för däck och maskin officerare.
- Nya krav på medvetenhet angående havsmiljön och utbildning i ledarskap och teamarbete.

8.3 Ändringar som träder i kraft den 1 januari 2014

Nya krav på säkerhetsutbildning:

- ”Familiarization” (förtrogenhets) utbildning gällande säkerhet enligt RegVI/6 och A-delen sektion A
VI/6.1
- Utbildning i säkerhetsmedvetenhet enligt STCW RegVI/6 och A-delen sektion A-VI/6.4
- Utbildning för sjömän utsedda att ansvara för säkerhetsuppgifter (RegVI/6 och A-delen VI/6.6)
- Ombord eller i land utbildning skall ske via en av den utfärdande myndigheten godkänd kurs.

8.4 Ändringar som träder i kraft den 1 januari 2017

- Alla ovanstående krav skall tillämpas på alla nya sjömän, samt de sjömän med certifikat utfärdade förrän 1 januari 2012.
- Uppdaterade standarder angående medicinsk lämplighet för sjöfolk.

- Bemannings certifikat bör omfatta följande nya kvalifikationer. (Dessa bör bekräftas av berörd flaggstat.)
- Reg. II/5 Matros (kommer att bli nytt namn på befattningen)
- Reg. III/5 motorman (kommer att bli nytt namn på befattningen)
- Reg. III/6 elektrotekniker, befäl.
- Reg. III/7 elektrotekniker, manskap (Anco, 2011)

9. Transportstyrelsens och Trafiksäkerhetsverkets ändringar gällande STCW Manilaändringarna

Transportstyrelsen är Sveriges motsvarighet till Finlands Trafi (Trafiksäkerhetsverket), dessa är de myndigheter i respektive land, vilka arbetar med och beslutar om ändringarna gjorda STCW Manila.

Implementeringen av STCW Manila ändringarna började i juni 2011 och avslutades 1 januari 2012. Förändringarnas implementering gällande STCW Manila kan indelas i tre faser:

9.1 Implementeringsfas

Medlemsstaterna i de olika länderna fick i uppdrag att identifiera och implementera de ändringar som gjordes i STCW Manila in i sin egen nationella lagstiftning. Implementeringsfasen tar slut 1 januari 2012, vilket är det datum då medlemsstaternas lagstiftning ska vara i överensstämmelse med STCW Manila (Transportstyrelsen, 2013).

9.2 Utbildningsfas

Medlemsstaten skall ta reda på vilka tänkbara utbildningsbehov som kan förekomma för sjömännen. Efter den 1 juli 2013 får inte utbildningar ske, vilka inte är gjorda enligt kraven i STCW Manila (Transportstyrelsen, 2013).

9.3 Utbytesfas

Efter 1 januari 2017 måste all utbildning för sjömän uppfylla STCW Manilas krav. Vilket betyder att om man behöver vidareutbildning, måste den ha utförts före detta datum för att vara gällande (Transportstyrelsen, 2013).

10. IMO Modellkurser

Själva programmet för modellkurser uppstod från förslag som kom från flera av IMOs medlemsstaters regeringar, efter grundandet av STCW 1978.

Med stöd i form av bidrag från flera av IMOs medlemsstater, utformades olika sorters kurser som hjälpmedel att driva igenom konventionen, samt underlätta tillgången till färdigheter och kunskaper som behövs för att bedriva sjöfart med den allt mer avancerade maritima teknik som finns i dagens läge. Modellkurserna kan användas på flera olika sätt, sjöfartsläroverk med sina lärare kan använda sig av dessa för att organisera, införa nya kurser, förbättra redan existerande kurser eller uppdatera kurser (IMO 2013c; IMO 2013d).

Varje modellkurs innehåller en ram som beskriver kursens omfattning, dess mål, förkunskaper som behövs, tidtabell, vad kurs deltagaren skall kunna/veta efter genomgången kurs, riktlinjer för instruktören och beskrivning av hur kursutvärderingen skall genomföras.

I många av kurserna ingår bakgrundsinformation i kompendieform, som kursdeltagarna kan använda sig av. För vissa titlar måste dessa kompendier köpas separat. När STCW koden 1995 reviderades, reviderades även flertalet modellkurser. 2010 års Manila ändringar av konventionen har också lett till att flertalet modellkurser uppdaterats och ett antal revideras för tillfället. Dessa kurser finns att köpa från IMO, och de finns på flera olika språk, engelska, franska och spanska (IMO 2013c; IMO 2013d).

11. Kurser som påverkats av Manilaändringarna gällande för kurscenter

Här nedan nämns några av de kurser som bedrivs av Ålands sjösäkerhetscentrum.

I väntan på att de nya modellkurserna från IMO skall komma, har jag använt mig av det kursmaterial med dess innehåll som finns i dagens läge, samt av de förslag till ändringar som Transportstyrelsen och TRAFI har utfärdat i sina konsekvensutredningar.

11.1 Grundläggande säkerhets utbildning

Denna kurs blir sådan att certifikatet skall förnyas vart femte år, man kan också godkänna ombord utförda övningar samt erfarenhet därifrån, som tillräckliga för att upprätthålla kompetensen för dessa certifikat.

Det här kommer att vara upp till respektive medlemsländer vad de godkänner. Här följer de minimi krav som finns för Safety familirization, Basic training och instructions for all seafarers (STCW, 2011, s. 217).

Förrän man kan börja arbeta ombord, måste alla som skall arbeta, eller ha ngn sorts syssla ombord på ett fartyg, förutom passagerare, ha genomgått godkänd utbildning i personlig säkerhet och familirization träning eller fått tillräcklig information och undervisning, med beaktande av riktlinjerna B- delen av konventionen, för att kunna (STCW, 2011):

1. Kunna kommunicera med andra personer ombord gällande grundläggande säkerhetsfrågor och förstå säkerhetsinformations symboler, skyltar och alarm signaler.
2. Veta vad man gör i fall:
 - 2.1 Någon faller överbord.
 - 2.2 Man upptäcker eld eller rök, eller;
 - 2.3 ”Brandalarm” eller ”Fartyget överges” alarmeret hörs.
3. Kunna lokalisera samlingsstationer och evakuerings stationer, samt nödutgångar;

4. Lokalisera och ta på sig Räddningsväst;
 5. Alarmera och ha grundkännedom i hur man använder brandsläckare.
 6. Hur man omedelbart går tillväga om man upptäcker en olycka eller medicinsk nödsituation, före man kallar på hjälp;
- Hur man hanterar eldsvåda i öppna och slutna utrymmen, användning av vattentäta eller vädertäta dörrar, sådana som inte är till skrovöppningar.

11.2 Förebyggande av bränder och brandbekämpning

1. Bemästra användande av slutna andningsapparat; och
2. Kunna utföra en räddning av person i ett rökfyllt utrymme, med andningsapparat på sig. För att rökfylla ett område ombord använder man sig av en godkänd rökalstrare (STCW, 2011, s. 231)

Förbehåll:

Administrationen får, för andra fartyg än passagerarfartyg och fartyg på mer än 500 bruttoton som används på internationella resor och tankfartyg, i fall den anser att fartygets *storlek, längd* eller *typen av resa* är sådan att tillämpning av kraven i detta avsnitt är *ogenomförbara* eller *orimliga*, undanta sjöfolk på dessa fartyg, med beaktande på säkerheten ombord för människor, själva fartyget, egendom och skyddet av den marina miljön.

11.3 Minimikrav för grundläggande kompetens för Första hjälp

Med denna kurs förväntas man kunna bedöma vilka olika behov olycksoffer kan ha samt bedöma eventuella hot mot egen säkerhet (STCW, 2011, s. 233).

Dessutom även ha en viss uppskattning av kroppens struktur och dess funktioner och förståelse för vilka omedelbara åtgärder som kan krävas i en nödsituation, däribland inräknat;

1. Att kunna lägga offret i rätt position
2. Kunna tillämpa återupplivnings tekniker

3. Klara av att vidtaga lämpliga grundläggande åtgärder för behandling av chock
4. Kunna kontrollera blödning
5. Klara av lämplig behandling av skållskador och brännskador, även elektriskt orsakade brännskador.
6. Räddning och transport av en skadad.
7. Improvisera olika bandage läggningar och kunna använda utrustningen i första hjälp väskan.

För godkännande av en sådan här utbildning, skall man kunna uppvisa bevis för att man gått en godkänd kurs eller fått utbildning vid ett godkänt Kurscenter.

11.4 Personlig säkerhet och socialt ansvar

I denna kurs går man igenom sådant som kan sägas falla under kunskap, förståelse och färdighet (STCW, 2011, s. 223).

1. Känna till olika typer av nödsituationer som kan uppstå, t.ex. brand, förlisning eller kollision.
2. Lärdom om ombordvarande beredskapsplaner för insatser vid en nödsituation.
3. Nöd signaler och de specifika arbetsuppgifter som tilldelats personalen i mönstringslistan, samlings stationer, korrekt användande av personlig säkerhetsutrustning.
4. Åtgärder som skall tas vid upptäckt av möjliga nödsituationer, sås som brand, kollision, förlisning eller att det läcker in vatten i fartyget.
5. Vad göra om man hör Alarmsignaler, känna igen dem.
6. Värdet av övningar och utbildning.
7. Kunskap om utrymningsvägar, alarmsystem och intern kommunikation.

11.4.1 Bidra till en effektiv kommunikation ombord

Kunna förstå principerna för god kommunikation, mellan personer och grupper ombord, och även kunna upptäcka hinder för detta, samt förmåga att skapa och upprätthålla effektiv kommunikation.

11.4.2 Bidra till effektiva mänskliga relationer

Grundläggande lagarbets principer och konfliktlösning. Socialt ansvar; anställningsförhållanden, individuella rättigheter och skyldigheter, faror av drog och alkohol missbruk.

11.4.3 Förståelse för utmattning och nödvändiga åtgärder hur man förhindrar det

Betydelsen av hur viktigt det är med tillräcklig vila. Effekterna av hur sömn, scheman och dygnsrytmen påverkar trötthet. Hur fysisk stress påverkar sjöfolk. Miljörelaterade stressfaktorer i och utanför fartyget, hur de påverkar sjöfolk. Schemaändringars effekt på sjömäns trötthet.

11.4.4 Kunskap om skador på den Marina miljön

Grundläggande kunskaper om komplexiteten och mångfalden i den marina miljön, samt huvudsakliga kunskaper om Sjöfartens effekter på den marina miljön, samt effekterna av driftsutsläpp eller oavsiktliga utsläpp i den marina miljön.

11.5 Livbåtsmans kurs

Denna kurs blir också att gälla i fem år, därefter måste certifikatet förnyas. Medlemmar av konventionen kan själva bestämma, hur mycket av de uppgifter som skall klaras av för förnyandet av certifikat, som kan göras ombord (STCW, 2011, s. 225).

Regler för Kompetens:

1. Varje person som söker Livbåtsmans certifikat skall kunna uppvisa sin kompetens genom att utföra arbetsuppgifter, uppdrag och ansvarsuppgifter som föreskrivs i kolumn 1 i tabell A-VI/2-1.

2. Kunskapsnivån i de ämnen som finns förtecknade i kolumn 1 i tabell A-VI/2-1 skall vara så pass att personen klarar av att sjösätta och ta hand om en livflotte eller livbåt i en nödsituation.
3. Utbildning och erfarenhet för att uppnå de nödvändiga teoretiska kunskaper som krävs, skall ta i beaktande de riktlinjer som är fastställda i del B i denna kod.
4. Alla som ansöker om certifikat skall kunna bevisa att de klarar av de krav som satts för godkänd kompetens genom att:
Demonstrera sin kompetens genom att utföra de uppdrag, arbetsuppgifter och det ansvar som finns angivet i kolumn 1 i tabell A-VI/2-1, enligt föreskrivna metoder för hur man evaluerar kompetens i kolumn 3 och 4 i tabellen och genom skriftligt prov eller motsvarande utvärdering som led i ett godkänt utbildningsprogram som omfattar det material som anges i kolumn 2 i tabell A-VI/2-1
5. Sjöfolk utbildade i överensstämmelse med punkt 4 i livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar, andra än snabba beredskapsbåtar skall krävas, vart femte år, att lägga fram bevis för att de har kvar de standarder som krävs för behörighet att utföra arbetsuppgifter, skyldigheter och befogenheter som anges i kolumn 1 i tabell A-VI/2-1
6. Ombord träning för att upprätthålla kompetens för certifikatet, enligt A-VI/2-1:
7. Ta ansvar för en livbåt, under och efter sjösättning.
8. Kunna tyda markeringarna på en livbåt, t.ex. hur många passagerare den är avsedd för.
9. Ge rätt kommandon för sjösättning och ombordstigning av livbåt, manövrera livbåten säkert bort från fartyget, samt på ett säkert sätt ta hand om och ilandsätta personer från livbåten.
10. På ett säkert sätt kunna sjösätta och manövrera bort från fartyget, och
11. Även på ett säkert sätt kunna manövrera tillbaks till fartyget och återställa livbåten på dess plats i fartyget.
12. Ta hand om överlevande och livbåt/livflotte efter att fartyget övergetts.

13. Ro och styra en båt, även efter kompass.
14. Använda utrustningen ombord på livbåt/livflotte, utom pyroteknisk utrustning.
15. Sätta upp positions bestämnings hjälpmedel;
 - 15.1 Använda sig av dessa, inkluderande kommunikations och signalerings apparatur;
 - 15.2 Använda bärbar radioutrustning för livbåt/livflotte;
 - 15.3 Och kunna bistå med första hjälp för överlevande.

11.6 Snabba beredskapsbåtar (FRB – Fast rescue boats)

Denna kurs är en sådan som krävs för de personer som skall ansvara för de beredskapsbåtar man använder sig av då till exempel någon fallit överbord och behöver bärgas. Man måste inneha ett certifikat för att få ingå i besättningen för dessa båtar (STCW, 2011, s. 226).

1. Varje sökande för certifikat gällande snabba beredskapsbåtar ska kunna påvisa kompetens för att utföra arbetsuppgifter, skyldigheter och det ansvar som förtecknas i kolumn 1 i tabell A-VI/2-2.
2. Den nivån av kunskap om ämnet som anges i kolumn 2 i tabell A-VI/2-2 skall vara tillräcklig för att den sökande skulle kunna sjösätta och ta ansvar för en snabb beredskapsbåt i nödsituationer.
3. Utbildning och erfarenhet för att uppnå den nödvändiga nivån av teoretiska kunskaper, förståelse och skicklighet skall ta hänsyn till de riktlinjer som ges i del B i denna kod.
4. Alla som ansöker om certifikat skall kunna uppvisa bevis för att de uppnått den kompetens standard som krävs genom att:
 - 4.1 Demonstration av kompetens för att utföra de uppgifter och skyldigheter som förtecknas i kolumn 1, i enlighet med de metoderna för att visa kompetens och

kriterier för att utvärdera kompetens tabellerade i kolumnerna 3 och 4 i tabellen; och

- 4.2 Genom skriftligt prov eller motsvarande utvärdering som led i ett godkänt utbildningsprogram som omfattar det material som anges i kolumn 2 i tabell A-VI/2-2.
5. Sjöfarare utbildade i överensstämmelse med paragraf 10 i FRB skall vara skyldiga att vart femte år kunna uppvisa bevis för att de fortfarande innehar den kompetens som krävs för behörigheten, genom att kunna utföra de arbetsuppgifter skyldigheter och befogenheter vilka anges i kolumn 1 i tabell A-VI/2-2.
6. Parterna kan godta ombord utförd utbildning och erfarenhet för att upprätthålla den standard som krävs för behörigheten enligt tabell A-VI/2-2 , i följande områden;
 1. Ta kommandot över en FRB, under och efter sjösättning.
 - 1.1 kontrollera säker sjösättning och ombordstigning av en FRB.
 - 1.2 hantera en FRB i rådande väder- och sjöförhållanden;
 - 1.3 använda kommunikations- och signalsystem mellan FRB och en helikopter och ett fartyg;
 - 1.4 använda sig av första hjälp utrustningen som finns ombord; och.
 - 1.5 utföra olika sökmönster, med beaktande av miljöaspekter.

12. Intervjuerna

Intervjuerna som hittas i bilagan i detta arbete utfördes genom att jag intervjuade chefen och en instruktör från Ålands sjösäkerhetscentrum, Jerry Bergman (chef) och Jarkko Gestranus (instruktör).

Meningen med frågeformuläret jag sammanställde till dessa herrar, var att få en överblick på deras personliga åsikter och synpunkter på hur Manilaändringarna har påverkat kurscentret.

Jag ville få reda på omfattningen, vilken tid det tagit för omarbetningen, hur det påverkat arbetsrutiner och så vidare.

Man bör komma ihåg att det är två personliga intervjuer det rör sig om, och även om dessa svar innehåller till stor del fakta baserade svar, ville jag sträva till att få deras personliga åsikter och synpunkter angående de frågor som ger rum för det.

13. Sammanfattning

Efter sammanställningen av detta arbete har jag kommit fram till att, då Manilaändringarnas implementeringsperiod sträcker sig över en femårsperiod, går det inte med säkerhet att redan i dags läget säga vad dessa betyder i sin helhet och till vilken grad de kommer att påverka kurscentrum och den enskilde sjömannen.

Sista implementeringen görs som nämnts tidigare i detta arbete 01.01.2017, då alla som skall arbeta till sjöss skall vara skolade och inneha certifikat som uppfyller och är i överensstämmelse med dessa ändringar.

För Ålands sjösäkerhetscentrums del, har en del ändringar uppkommit gällande kurserna som bedrivs, några av dessa är inte ännu helt bekräftade och väntar på svar från respektive lands myndigheter, för att säkerställa att det inte kan röra sig om tolkningsfel mellan myndighet och kurscentrum.

Implementeringsdatumet för när all utbildning skall vara enligt Manilaändringarna är 01.07.2013, vilket är också då det slutliga datumet för när allt skall vara uppdaterat angående de kurser som bedrivs på Ålands sjösäkerhetscentrum.

Största förändringen för Ålands sjösäkerhetscentrum del, är nog den att sådana kurser som tidigare varit tre dagars kurser, nu utförs på två dagar. För att ge ett exempel på en kurs som påverkats av Manilaändringarna:

En livbåtsmanskurs som tidigare var tre dagar, med start 08.30 på morgonen och slut vid 16.00 tiden, är i dag två dagar, med start 08.00 och pågår fram till 21.00 på kvällen. Detta gjorde tidigare att en kursinstruktör kunde hålla en livbåtsmanskurs per kalender vecka, mot idag två per kalendervecka.

Detta betyder i praktiken att det blir längre arbetsdagar för de anställda, vilket också kommer att leda till att personal antalet med fast anställning, högst antagligen kommer att öka. Detta har redan getts som förslag, men är något som beslutas av styrelsen för kurscentrumet och Ålands landskapsregering.

Då sista implementerings datum för Manilaändringarna är 01.01.2017, tycker jag att ett arbete som tar upp var detta slutar kunde vara av intresse.

Man kunde då med säkerhet se vad dessa ändringar fört med sig och hur deras påverkan varit i sin helhet för sjöfarten, där inberäknat också navigations skolor och kurscentrum. Man kunde utforska om någon viss del av en implementering lett till något problem, eller hur har sjöfolk reagerat på att en stor del certifikat måste uppdateras vart femte år.

Även hur har det i praktiken löst sig med vad och vilka delar av övningar som kan göras ombord för att hålla certifikaten i kraft, vore en intressant aspekt.

Källförteckning

ANCO Maritime Activities ltd (2012) *The Manila Amendments* URL:

http://www.ancomaritime.com/files/Manila_Amendments_STCW_new_requirements.html

(hämtat: 15.2.2013)

Finlex (2013) *Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet* URL: <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130166#Pid1909988>

(hämtad: 29.2.2013)

Jegou, Ingrid I. (2008). *Handel och hållbar utveckling. Hur påverkar internationell handel klimatet genom transporter?*

http://www.nek.lu.se/ainter/Hur_paverkar_internationell_handel_klimatet_genom_tranporter.pdf (hämtat: 10.2.2013)

Jonsson, Fredrik., Handläggare (22.2.2013) *Fartygsoperativa enheten*

Sjöpersonalsektionen Transportstyrelsen - Konsekvensutredning. (hämtat: 2.3.2013).

IMO (2013a) *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* URL:

<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx> (hämtat 1.6.2013)

IMO (2013b) *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978* URL:

<http://www.imo.org/ourwork/humanelement/trainingcertification/pages/stew-convention.aspx> (hämtat 14.2.2013)

IMO (2013c) *Technical Assistance sub-programme in maritime safety and security.*

<http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/16-1.pdf> (hämtat: 14.2.2013).

IMO (2013d) *IMO Model Courses*.

<http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/ModelCourses.aspx> (hämtat: 14.2.2013).

IMO (1996) *STCW 95 Convention & STCW Code*. Printed by International Maritime Organization, London

IMO (2011) *STCW Convention 2010 Manila Amendments*. CPI Group (UK) Ltd, Croydon

STCW - Manila Amendments to the STCW Convention and Code

<http://navis-odessa.com/articles/stcw-manila-amendments-to-the-stcw-convention-and-code> (hämtat: 28.2.2013).

Trafiksäkerhetsverket (senast uppdatering 16.05.2013) *Begränsningar i giltighetstiden för sjöfolks behörighetsbrev*

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemannning_och_behorigheter/behorighetsbrev_och_certifikat (hämtat: 31.5.2013).

Trafiksäkerhetsverket (senast uppdaterad 16.5.2013) *Behörighetsbrev och certifikat*.

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/bemannning_och_behorigheter/behorighetsbrev_och_certifikat (hämtat: 31.5.2013).

Trafiksäkerhetsverket (senast uppdaterad 16.5.2013) *Remiss angående utkast till föreskrift om fartygspersonalens behörigheter*.

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/forfattningar_och_foreskrifter/remisser (hämtat: 31.5.2013)

Transportstyrelsen (senast uppdaterad 16.5.2013) *Nya regler beträffande läkarintyg för sjöfolk*.

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Ombordanstallda/lakare/STCW-for-lakare/> (hämtat: 31.5.2013).

Transportstyrelsen (senast uppdaterad 16.5.2013) *Transportstyrelsens arbete med STCW Manila*. <http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Ombordanstallda/STCW-Manila/Transportstyrelsens-arbete-med-stcw-manila/> (hämtat: 31.5.2013).

Bilaga

Intervju med Jarkko Gestranus Instruktör vid Ålands sjösäkerhetscentrum

1) Hur har manila ändringarna påverkat Ålands sjösäkerhetscentrum?

Ändringarna har tagit emot positivt med tanke på att det gjorts en del ändringar, däremot har det inte funnits så mycket att gå på förutom nya STCW manilla utgåvan samt en del tolkningar av boken som respektive sjöfartsmyndighet gjort. Generellt kan man säga att vi jobbat i ca 4 månader då vi nu måste tänka om och modifiera våra tidigare kurser.

2) Tid det tagits för att göra ändringarna enligt STCW Manila 2010?

Som sagt har det igenom snitt arbetats ca 4 månader med normala arbetsveckor 08:00-16:00.

3) Ändringarnas omfattning samt vilka förändringar har gjorts?

Ändringar samt uppdateringar har gjorts i material på följande utbildningsspråk (Svenska och finska) det som återstår för tillfället att även få det till engelska vi har dock aldrig dragit en kurs på engelska men som sagt är det alltid bra att ha på alla språk, nya scheman samt också en del uppdaterade undervisningsmaterial från Wallport i England (Livbåtsfilm + undervisningsmaterial).

4) Skillnad i undervisning, gammalt gentemot nytt?

Skillnaderna är ganska stora från tidigare, som t.ex. att om man skall gå en livbåtsmanskurs så skall man ha en Basic safety i bagaget, livbåtskursen körde vi tidigare på 3 dagar motsvarande kurs gör vi nu på 2 dagar totalt 19,3 timmar, ser man på helheten så tycker jag personligen att de kommer att bli mycket jobb i framtiden men med mycket variation vilket också är bra. Ser man på helheten så är ju tanken med STCW manila att man skall kunna uppdatera sina kurser på en period om 5 kursdagar dock inkluderade kvällar, som t.ex. 2 dagar Basic safety 2 dagar livbåt och 1 dag FRB på så vis har man fått 3st kurser uppdaterade enligt manila 2010.

5) Har arbetsrutinerna förändrats?

En del förändringar ha gjorts redan och i takt med att kurserna ökar så kommer det säkert andra förändringar att göras, man måste som sagt bygga upp detta från början samt även arbeta enligt ett visst schema för att se hur det fungerar, vad jag dock hoppas på personligen är att en del kurser skall göras ombord heller rättare sagt vissa delar av kursen, för vad vore bättre vid t.ex. en livbåtskurs att kursdeltagarna övar med sin egen livbåt ombord heller FRB båt då blir det också lite mera realistiskt, men där igen ökar det arbete för oss som utbildningssamordnare genom att alltid behöva vara ombord och kontrollera att det sköts enligt gällande föreskrifter.

Intervju med Jerry Bergman Chef vid Ålands sjösäkerhetscentrum/ Befälhavare på skolfartyget Mikael Sars.

1) Hur har Manila Ändringarna påverkat Ålands Sjsäkerhetscentrum?

Lett till att kursupplägg och kursmaterial måstets gå igenom för att uppfylla Manila Ändringarna. Tids mässigt har det tagit cirka 1.5 månader att göra dessa.

2) Ändringarnas omfattning?

Grundläggande säkerhets kurs har blivit längre (5dagargare). Ytterligare kursers innehåll har dessutom noggrant specificerats.

3) Hur kommer Manilaändringarna att påverka centrets verksamhet?

Verksamheten kommer att öka på sikt speciellt då fortbildningskurserna kommer att träda i kraft.

4) Innebär Manilaändringarna förändringar för personalen?

Utökade kurser betyder mer arbete, vilket leder till utökat personalbehov.

5) Hur har informationen varit angående Manilaändringarna, från respektive myndigheter(TRAFL, Transportstyrelsen)?

Bra- men korta ledtider(från förslag till beslut). Nya utbildningskrav träder i kraft från 1a juli 2013.

6) Hur ser samarbetet ut kurscenter, kursutbildare sinsemellan, finns ett sådant?

Finns i Finland, Finlands STCW- utbildnings kommitté som arbetar med att samordna de olika utbildarnas åsikter och tolkningar av myndigheternas beslut. Liknande organisation finns i Sverige. Ålands Sjösäkerhets centrum är medverkande i båda länder då vi drar kurser för både svenska och finska sjömän.

7) Hur har responsen angående Manilaändringarna varit från rederiernas sida?

De tycker att det blir både resurskrävande och dyrt. Rederierna eftersträvar kortare kurslängder, då detta blir billigare för dem.

8) Hur har rederiernas framförhållning till Manilaändringarna varit?

Redarna har bra framförhållning, men den enskilde sjömannen har sämre framförhållning.

9) Vilka delar av Manilaändringarna kan göras ombord på fartygen?

Det är för riskfyllt att öva ombord. För att uppfylla Manilaändringarnas krav borde dessa göras iland vid anläggningar utrustade för ändamålet där det finns behöriga instruktörer och utrustning avsedd för ändamålet.