



Dato: 13.5.2013

Arkiv: 2013/4160

Fra: Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 29.4. til 3.5.2013

Møteleder: Bradley Groves (Australia)

Referent: HST

Referat fra: Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping, 44. Sesjon

Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes at STW 44 vedtok å utvikle opplæringskrav for polar skipsfart og skip som bruker drivstoff med lavt flammepunkt i STCW kapittel V, som er på linje med de norske standpunktene.

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Seniorrydgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Sjefingeniør Jack-Arild Andersen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG1
<i>Senioringeniør Svein David Medhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	e-navigasjon
<i>Senioringeniør Terje Møgster</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG1
<i>Seniorrydgiver Hilde Stange</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG2
<i>Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG2
<i>Overingeniør Anne Magrete Utne</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG1
<i>Regiondirektør John Erik Hagen</i>	Kystverket	e-navigasjon
<i>Rådgiver Dag Silkoset</i>	Norges Rederiforbund	WG1
<i>Seniorspesialist Kirsten Rognstad</i>	DNV	WG2
<i>Studieleder Johanne Marie Trovåg</i>	Høgskolen Stord/Haugesund	DG1
<i>Høgskolelektor Harald Eide</i>	Høgskolen i Ålesund	DG2
<i>Losinspektør Hans Morten Midtsand</i>	Kystverket	WG1
<i>Juridisk seniorrydgiver Jorunn Clementsen</i>	Kystverket	e-navigasjon
<i>Leder for radioinspeksjonen Audun Tollum-Andersen</i>	Telenor Maritime Radio	WG1

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler onsdag 17. april.



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.

Forhandlingene

Det ble satt opp to arbeidsgrupper:

WG1: WORKING GROUP ON TRAINING MATTERS for agendapunktene 11, 12, 13, 17 (deler av) og 18. Den ble ledet av Sibrand Hassing (Nederland) Rapporten er i dokument STW/WP.3.

WG2: WORKING GROUP ON THE ROLE OF THE HUMAN ELEMENT (agendapunkt 10), ble ledet av Capt. Moises de Gracia (Panama). Rapporten er lagt frem som dokument STW 44/WP.4.

To drafting grupper ble opprettet:

DG1 skulle gå gjennom følgende modellkurs: New model course on Leadership and Teamwork; New model course on Electro-Technical Officer; Revised model course on Basic Training for Oil and Chemical Tanker Cargo Operations, Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operations and Basic Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations (se STW 44/WP.5, STW 44/WP.5/Add.1, STW 44/WP.5/Add.2).

DG2 skulle gå gjennom følgende modellkurs: Revised model course on Officer in Charge of a Navigational Watch; Revised model course on Officer in Charge of an Engineering Watch; Revised model course on Master and Chief Officer; Revised model course on Chief Engineer Officer and Second Engineer Officer (se STW 44/WP.6, STW 44/WP.6/Add.1, STW 44/WP.6/Add.2, STW 44/WP.6/Add.3, STW 44/WP.6/Add.4).

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

Agendapunkt 3 Validation of model training courses

Det er viktig å sikre at modellkursene holder høy kvalitet og at samsvarer med kravene i STCW. Selv om kursene i utgangspunktet er å betrakte som veiledning benyttes de i stor grad på verdensbasis. Norske skip er arbeidssted for mange utenlandske sjøfolk som tar sin utdanning basert på disse kursene.

Bortsett fra *Revised model course on Basic Training for Oil and Chemical Tanker Cargo Operations, Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operations and Basic Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations* ble de fremlagte modellkursene godkjent. De man ikke ble ferdige med blir sendt tilbake til kursutviklerne, og vil bli behandlet på nytt av STW 45 (2014).

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 Casualty analysis

Det ble ikke fremlagt noen dokumenter under dette agendapunktet.

Agendapunkt 6 Development of an e-navigation strategy plan

Formannen i korrespondansegruppen, regiondirektør John Erik Hagen i Kystverket, informerte om fremdriften i arbeidet. I tillegg holdt Kystdirektør Kirsti Slotsvik en presentasjon av e-navigasjonskosenptet, med påfølgende mottakelse.

Australia hadde avdekket en del svakheter ved HEAP-metoden (Human Element Analysis Process) under arbeidet med e-navigasjon. Imidlertid ble det påpekt at denne prosessen gjelder regelverksutvikling generelt og en eventuell revisjon må ta høyde for det.

Agendapunkt 7 Development of guidance for the implementation of the 2010 Manila Amendments

Det var kun to informasjonsdokumenter under dette agendapunktet, som ikke er gjenstand for behandling.

Agendapunkt 8 Promotion of the implementation of the 1995 STCW-F Convention

Det ble ikke fremlagt noen dokumenter under dette agendapunktet.

Agendapunkt 9 Development of guidelines for wing-in-ground craft

Sør Korea, som står bak denne saken, sa at de ikke hadde hatt mulighet til å sende inn noe forslag fordi produksjonen av disse fartøyene var blitt forsinket og ingen tester hadde vært mulig å gjennomføre som kunne ha vært grunnlag for retningslinjer.

Agendapunkt 10 Role of the human element

Det var to forslag relevant for ISM-koden. Canada og Sør Koreas forslag om et nytt krav i ISM-koden for å beholde vedlikeholds- og feilhistorikk om bord ved eierskifter ble skrinlagt fordi det ble påpekt for mange store praktiske og juridiske problemer med gjennomføringen av et slikt krav, samt at det ville bryte med et prinsipp om at ISM-koden skal være generell og fleksibel. Imidlertid ble man enige om forslag til nye retningslinjer om reaktivering av sikkerhetsstyringssystemet etter opplag og lignende driftsavbrudd. I tillegg ble man enige om retningslinjer ved overføring av personer til sjøs.

UK presenterte resultatene fra fatigue-prosjektet «Horizon» finansiert av EU. Dette kan gi grunnlag for forslag til gjennomgang av IMOs retningslinjer for forebygging av *fatigue*, men ikke noe videre ble gjort med saken under dette møtet.

Agendapunkt 11 Development of guidance for personnel involved with tug-barge operations

Malaysia og Sør Korea hadde sendt inn forslag til retningslinjer for personell involvert i slepebåt/lekteroperasjoner, og det ble oversendt arbeidsgruppen ettersom det var enighet om at det er behov for slike retningslinjer. Imidlertid klarte ikke arbeidsgruppen å komme til enighet, da forslaget ikke var modent nok.

Agendapunkt 12 Revision of the Recommendations on training of personnel on mobile offshore units (MOUs)

Næringsorganisasjoner som IMCA og IADC hadde lagt frem forslag til revisjon av IMO resolusjon A.891(21) med tanke på å harmonisere denne med 2010 Manila endringene til STCW. Norge mener at det er et godt initiativ men at man på norsk sokkel krever STCW-standard av relevant personell. Arbeidsgruppen ble enig om nødvendige endringer, og en revidert resolusjon vil ventelig bli vedtatt av IMOs Assembly i år.

Agendapunkt 13 Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters

Norge, sammen med Canada, USA og Island hadde lagt frem et forslag om å ta med opplæringskrav i STCW istedenfor Polarkoden, mens Argentina foreslo omfattende endringer i Polarkodens opplæringskapittel. Debatten i plenum delte seg i to leire, og arbeidsgruppen fikk kun i oppdrag å diskutere fordelene og ulempene med å ta opplæringskravene inn i STCW. Utfallet av arbeidsgruppens arbeid ble meget positivt sett med Norges øyne i og med at konkrete opplæringskrav skal tas med i STCW kapittel V. Et videre spørsmål var om man skulle begrense kravene til skipsførere og offiserer, siden det er disse gruppene som STCW konferanseresolusjon 11 refererer til; ingen beslutning ble tatt på dette punkt, men STCW kodens gjeldende retningslinjer B-V/g, *Guidance regarding training of masters and officers for ships operating in polar waters* kan benyttes som midlertidige bestemmelser. Man foreslår at polarkodens kapittel 13 som konsekvens refererer til STCW-bestemmelsene. Arbeidet med å utviklingen av konkrete opplæringskrav må imidlertid vente til polarkoden er kommet noe lengre i sin utvikling.

Agendapunkt 14 Review and modernization of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Ingen dokumenter ble fremlagt under denne saken. Det er ikke ventet noe arbeid med dette i STW før arbeidet i COMSAR er kommet lenger på vei.

Agendapunkt 15 Review of general cargo ship safety

FSA-studien gjennomført av IACS hadde blant annet kommet frem til RCO'er (Risk Control Options) som er av relevans for STW: krav til opplæring i ECDIS for alle vakthavende offiserer; simulator trening for økt bevissthet rundt situasjoner som kan oppstå («*situational awareness*»); og bedre forberedelse og navigering av skip i trange farvann. Det var en utbredt oppfatning om at 2010 Manila endringene allerede hadde tatt høyde for ECDIS-opplæringen og *situational awareness*, og at STCW kapittel VIII har bestemmelser om utveksling av informasjon mellom skipsførere og los. Det ble derfor besluttet å ikke gjøre noe mer med disse anbefalingene.

Agendapunkt 16 Biennial agenda and provisional agenda for STW 45

Det blir en korrespondansegruppe for opplæringskrav for skip dekket av IGF-koden (*international code of safety for ships using gases or other low-flash point fuels*).

Agendapunkt 17 Any other business

Code for the Implementation of IMO Instruments (IIIC)

Man ble enig om endringer i STCW konvensjonen og kode for å gjøre IIIC bindende. Revisjonsopplegget for STCW vil bli noe mer begrenset enn for SOLAS og MARPOL fordi man allerede har et eget overvåkingssystem på plass.

Low flash point fuels

En meget viktig sak for Norge er opplæring av personell på LNG og andre drivstoff med lavt flammepunkt. Norge hadde sendt inn forslag til konkrete opplæringskrav basert på de erfaringer som er gjort de senere år. Åpningsdebatten viste noe uenighet om hvor man burde plassere opplæringskrav, enten i STCW eller i IGF-koden. Arbeidsgruppen kom frem til at opplæringskravene bør stå i STCW kodens kapittel V, i tråd med det norske synet. Det haster med utvikling av krav da IGF-koden er kommet langt i utviklingen. Man foreslår at IGF-kodens kapittel 18 som konsekvens refererer til STCW-bestemmelsene.

Requirements for periodic servicing and maintenance of lifeboats and rescue boats

Man ble enige om at dette ikke faller inn under STCW's virkeområde.

ECDIS training and difficulties faced during port State control inspections

USA hadde uttrykt bekymring for at havnestatskontrollører var begynt å kreve egne kursbevis for gjennomført ECDIS-opplæring, noe det ikke er anledning til. Imidlertid kom man frem til at IMO sirkulæret STCW.7/circ.18 *Electronic chart display and information systems (ECDIS) training* egentlig dekker det USA påpeker.

Agendapunkt 18 Proposed amendment to the STCW Code's colour vision requirements

USA og Canada hadde fremlagt forslag om å endre en fotnote i forbindelse med krav om testing av fargesyn som ville ha gjort en bestemt type lanterne test bindende. Dette gjelder testen som benyttes dersom sjømannen ikke klarer Ishihara-testen. Etter forslag fra Norge ble det besluttet å utarbeide en endring som åpner for flere tester, samt et midlertidig sirkulære om retningslinjer for testing.

Oppfølging

Norge vil delta i den opprettede korrespondansegruppen og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill.