

# Rapport fra IMO, STW 35.

TIL: Sjøfartsdirektøren, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene,  
Sjømannsavdelingen, Nærings- og handelsdepartementet  
FRA: Rådgiver Espen Sending, delegasjonsleder  
KOMITE: STW 35 (26-30 januar 2004)

## Innledning

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

- Rådgiver Espen Sending, Sdir (Delegasjonsleder)
- Senioringeniør Bjørn R. Gutterud, Sdir
- Høyskolelektor Harald Eide, Høyskolen i Ålesund
- Seksjonsleder Arne K. Jørgensen, Norges Rederiforbund
- STCW koordinator Kjetil Kåsamoen, Det Norske Veritas
- Seniorskonsulent Truls K. Bui, Telenor AS Radioinspeksjonen

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 14. januar 2004 i Sjøfartsdirektoratets lokaler.

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fåes ved henvendelse til Espen Sending på telefon 22 45 47 42 eller på e-post: [espen.sending@sjofartsdir.dep.no](mailto:espen.sending@sjofartsdir.dep.no) Rapport fra komiteen STW 35 vil bli distribuert så snart den er offisiell fra IMO.

## Agendapunkt 1 – Generelt

Sesjonen ble åpnet av viseformann admiral Peter Brady (Jamaica) og etterfulgt av generalsekretæren som i sin åpningstale rettet oppmerksomheten mot arbeidet med "Maritime Security" og ISPS-koden og oppfordret alle medlemsland til å iverksette arbeidet med implementering frem mot fristen 1. juli 2004. Videre la generalsekretæren vekt på det fremtidige arbeidet med etterlevelse av bestemmelsen i STCW konvensjonen om kravet til rapportering av uavhengige evalueringer til IMO. Her ble det understreket at arbeidet med gjennomgang av rapportene som alle land skal oversende innen 1. februar 2004 vil være svært ressurskrevende for IMO og "Panels of Competent Persons", og derfor er det svært viktig at "Competent Persons" blir gjort tilgjengelig for IMO. Generalsekretæren rettet også oppmerksomheten mot tiltak som kan øke rekrutteringen av sjøfolk, samt en oppfordring til partene om å ratifisere STCW-F konvensjonen så snart som mulig da kun fire land har meldt om slik ratifisering.

## Agendapunkt 2 – Decisions of other IMO bodies

Det ble her presentert saker behandlet av andre IMO komiteer/organer med relevans til STW, herunder følgende saker: *Nye parter til den såkalte "whitelist" (MSC 75 og MSC 76), godkjenning av "Competent Persons" nominert av medlemslandene (MSC 75 og MSC 76), ny resolusjon for opplæring og sertifisering av loser (MSC 75), godkjenning av sirkulær angående CBT opplæring (MSC 75), revisjon av "Fishing Vessel Safety Code" (MSC 75), vedtagelse av ISPS-koden (MSC 76 og SOLAS konferansen), fokus på menneskerettigheter og havrettstraktaten under arbeid i IMO C 89 og informasjon om arbeidet med "Ballast Water Management" (MEPC 47 og MEPC 48).*

## Agendapunkt 3 – Validation of model training courses

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Oppdatering av IMO modellkurs – det ble forelagt fullstendig liste fra sekretariatet.
- b) Revisjon og oppdatering av modellkurs for GOC og ROC - Norge

Norsk posisjon:

- a) Til etterretning.
- b) Norsk dokument.

Konklusjon:

- a) Til etterretning.
- b) Dokumentet fra Norge om oppdatering og revisjon av modellkurs for GOC og ROC er ferdigstilt fra Telenor, og dette ble det opplyst om i plenum.

## Agendapunkt 4 – Watchkeeping at anchor

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Krav til vaktgående offiser på brua når skipet ligger for anker – Sekretariatet NAV 49
- b) Krav til vaktgående offiser på brua når skipet ligger for anker - Danmark
- c) Krav til vaktgående offiser på brua når skipet ligger for anker - Korea

Norsk posisjon:

- a) Norge støttet det opprinnelige forslaget fra Australia (STW 34/4/5) om krav til vaktgående offiser på brua når skipet ligger for anker og de nødvendige endringene/presiseringene i STCW koden. Det ble ikke oppnådd tilstrekkelig støtte for dette, men det ble heller besluttet å utarbeide et sirkulær om retningslinjer for bruk av ankervakt – etter anbefaling fra NAV 49.
- b) Dokumentet til Danmark støttet konklusjonene fra NAV 49.
- c) Dokumentet fra Korea inneholdt en analyse om vurderingstemaer ved bruk av ankervakt, men det ble ikke lagt vesentlig vekt på det materialet under diskusjonene i arbeidsgruppen.

Konklusjon:

*Det ble en omfattende diskusjon under dette punktet i arbeidsgruppen, men det ble enighet om et sirkulære (STCW.7 Circular) som fremgår av den offisielle rapporten i Annex 1. Det blir altså ingen endring av A-koden, men fortolkningen av A-VIII del 3-1 para. 51 er nå presisert*

– slik at det ikke er tvil om at det er vaktgående offiserer som til enhver tid er ansvarlig for sikker vakt hold på brua når skipet ligger fro anker.

## **Agendapunkt 5 – Unlawful practices associated with certificates of competency**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Sekretariatets rapport om progresjonen når det gjelder tiltak for å bekjempe falske sertifikater.
- b) Informasjon fra sekretariatet om spørreundersøkelsen som ble gjennomført i 2003 om administrasjonenes databaser, sertifikatutforming m.m..

Norsk posisjon:

- a) En svært viktig sak som berører flere aspekter ved bekjempelse av falske sertifikater. Her støttes alle tiltak som kan eliminere falskneri – men det må også tas hensyn til nasjonale bestemmelser om personvern.
- b) Til etterretning – men det er skuffende at kun 32 av 111 parter til STCW konvensjonen har respondert på spørreundersøkelsen.

Konklusjon:

- a) Sekretariatet har nå gjennomført alle punkter som ble vedtatt under STW 33 og fremhevet at øvrige punkter må gjennomføres av STW. Det ble derfor opprettet en arbeidsgruppe som utarbeidet et dokument som fastsetter minstekrav når det gjelder opplysninger som skal være tilgjengelige i kursbevis o.l. Se her annex 2 i den offisielle rapporten.
- b) Sekretariatet gjentok her at svært få hadde besvart spørreundersøkelsen om partenes databaser og sertifikater.

## **Agendapunkt 6 – Large passenger ship safety**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Dokument fra COMSAR 7 presentert av sekretariatet om tiltak som bør iverksettes relatert til store passasjerskip. Se annex 4 i den offisielle rapporten.

Norsk posisjon:

- a) Forslag til tiltak synes fornuftige (SAR-trening/øvelser, overbelastning av personell m.m.) og støttes.

Konklusjon:

- a) Tiltakene vil bli diskutert under arbeidsgruppen ”Large passenger ship” ved MSC 78.

## **Agendapunkt 7 – Training of crew in launching/recovering operations of fast rescue boats and means of rescue in adverse weather conditions**

Videre diskusjon av agendapunktet avventes inntil DE 47 (mars 2004) har avsluttet sitt arbeid. Saken kommer dermed opp til behandling under STW 36.

## Agendapunkt 8 – Measures to prevent accidents with lifeboats

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Forslag fra Hong Kong, Kina om å endre A-koden om opplæring av utsetningsutstyr for livbåter.
- b) Dokument fra sekretariatet med en 5 punkts oppfølgingsliste fra DE 46.

Norsk posisjon:

- a) Støttet dokumentet fra Hong Kong, Kina om å presisere opplæringskrav i tilknytting til utsetningsutstyr av livbåter, jfr. A-koden VI/2-2.
- b) En omfattende sak som det har vært omfattende diskusjoner om i DE. Det ble gitt støtte til forslagene fra DE, og saken ble sendt til arbeidsgruppe.

Konklusjon:

- a) Det ble vedtatt tillegg til A-koden VI/2-1 om opplæring innenfor utsetningsutstyr av livbåter i samsvar med forslaget, og endringene fremgår av annex 5.
- b) Omfattende diskusjoner i arbeidsgruppen som resulterte i endringer av ordlyden i dokumentet fra DE. Kommentarene fra STW 35 skal senere behandles av DE 47 (mars 2004). Forslag til endring fremgår av annex 6 i den offisielle rapporten.

## Agendapunkt 9 – Measures to enhance maritime security

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Utvikling av retningslinjer/modellkurs for bruk av AIS – dokument fra IFSMA
- b) Forslag fra USA om utarbeidelse av opplærings- og sertifiseringskrav for SSO med tanke på å implementere kravet i STCW konvensjonen.
- c) Diskusjon omkring opplæringskrav for CSO.

Norsk posisjon:

- a) Modellkurs for bruk av AIS bør snarest utvikles av IMO og innarbeides i STCW på lik linje med kravene til ECDIS og ARPA.
- b) Støtter at krav til SSO skal inn i STCW konvensjonen på lik linje med andre kurs som f. eks. HMOB, Medical Care, Fire Fighting etc.
- c) IMO bør ikke fastsette obligatoriske opplærings- og sertifiseringskrav til personell på land, men støtter at det kan utvikles retningslinjer for CSO. Men krav til CSO skal ikke inn i STCW.

Konklusjon:

- a) Det ble besluttet at sekretariatet skulle begynne med utarbeidelsen av slikt modellkurs på bakgrunn av eventuelle diskusjoner under MSC 78 og COMSAR 8.
- b) Krav til SSO kommer inn i kap. VI i STCW, tabell for kompetansekrav utarbeidet, krav til kursbevis som dokumentasjon på opplæring og enighet om overgangsordninger for personell som har slik kompetanse når kravene blir effektive i STCW. Det ble etablert en

korrespondansegruppe under ledelse av India som skal arbeide med teksten til STCW og eventuelt andre avklaringer i denne saken.

### **Agendapunkt 10 – Mandatory education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management.**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Forslag fra USA om utarbeide et modellkurs innen området som skal være frivillig.

Norsk posisjon:

- a) Støttet forslaget.

Konklusjon:

- a) Det var ikke flertall for innføring av et kurs innen "Fatigue prevention" under forrige møte (STW 34), men Norge støtter at det kan utarbeides retningslinjer/modellkurs som kan være frivillige. Flere store seriøse selskaper har slike kurs/opplæring på plass internt, men det kan være svært nyttig for mindre selskaper med mindre ressurser at IMO utarbeider denne type kurs. Det ble besluttet at partene skulle sende inn sin erfaring på området og vurdere videre fremdrift ved STW 36. Norge bør prinsipielt støtte slike tiltak når medlemsstater frivillig tilbyr seg utvikling av slike kurs (her USA).

### **Agendapunkt 11 – Requirements for knowledge, skills and training for officers on WIG craft**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Forslag fra Australia og USA om utarbeidelse av et MSC sirkulær om opplæringskrav for "WIG craft".

Norsk posisjon:

- a) Ingen synspunkter grunnet manglende kompetanse om slike "fartøy" i Norge

Konklusjon:

- a) Det var ikke nok informasjon tilgjengelig for utarbeidelse av et sirkulær og saken blir stående under STW 36 med oppfordring til medlemslandene om å komme med innspill.

### **Agendapunkt 12 – Development of requirements for training in ballast water management**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Informasjon fra sekretariatet om diplomatisk konferanse i februar 2004 slik at "target completion date" flyttes frem til 2007.

### **Agendapunkt 13 – Development of competence for ratings**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Utvikling av kompetansekrav for underordnet mannskap pågår i ILO og det forelå et dokument fra sekretariatet om status for arbeidet med rammekonvensjonen i ILO.

Norsk posisjon:

- a) Støtter prinsipielt at det bør fastsettes minimumskrav til opplæring/utdanning også for underordnet mannskap i STCW.

Konklusjon:

- a) Det var mye diskusjon i denne saken om videre fremdrift og kompromisset ble en åpning for å ha slike krav i STCW, men MSC må instruere STW om videre fremdrift samt overbringe synspunktene til ILO.

### **Agendapunkt 14 – Review of the implementation of STCW Chapter VII**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Det var her diskusjon om agendapunktet skulle strykes grunnet manglende interesse for bruk av alternative sertifikater, f. eks. ”kombi-utdanning” for dekk og maskin.

Norsk posisjon:

- a) Ønsker å stryke saken fra agendaen.

Konklusjon:

- a) Punktet blir strøket fra agendaen men oppretthold på arbeidsprogrammet som ”low priority item”.

### **Agendapunkt 15 – Training and certification requirements for company and port facility officers**

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Utarbeidelse av kompetansekrav for CSO og PFSO på grunnlag av dokumenter fra USA og ISF.

Norsk posisjon:

- b) Obligatoriske kompetansekrav/sertifisering av landbasert personell har et svakt hjemmelsgrunnlag i IMOs konvensjoner, herunder STCW konvensjonen, og Norge støtter dermed ikke slike krav. Norge støttet imidlertid fremtidig utarbeidelse av retningslinjer for slikt personell.

Konklusjon:

- a) Det var enighet om at det ikke er grunnlag for innlemmelse av krav til CSO i STCW konvensjonen, men at det bør utarbeides nærmere retningslinjer under STW 36.

## Agendapunkt 16 – Work programme and agenda for STW 36

Revisjon av ”**Work programme**” medførte følgende endringer:

Utvidelse av ”target completion date” til 2005 for sakene:

”Large passenger ship safety”

”Measures to enhance maritime security”

Utvidelse av ”target completion date” til 2006 for sakene :

”Training of crew in launching and recovery of fast rescue boat and means of rescue”

”Education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management”

Utvidelse av ”target completion date” med to sesjoner for saken:

”Review of implementation of STCW Chapter VII”

Revisjon av ”**Agenda**” medførte at følgende punkter ble strøket:

”Watchkeeping at anchor”

”Review of implementation of STCW Chapter VII”