

RAPPORT FRA STW 38

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på STW's sirkulasjonsliste, samt alle distriktssjefene.
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre
DATO:

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW 38); 22. januar -27. januar 2007

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Helge Eik, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG2
Senioringeniør Rune Vikse, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG1
Rådgiver Gro Isaksen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seksjonsleder Reidar Norheim, Norges Rederiforbund	Plenum/WG3
Konsulent Bjørn Richard Gutterud, Det norske maskinistforbund	Plenum/DG2
Administrasjonssjef Hanne Jørgensen, Det norske maskinistforbund	Plenum
Seniorkonsulent Truls Bui, Telenor Networks AS	Plenum
Regelverks-koordinator, Conny Charmani, Telenor Networks AS	Plenum
STCW-koordinator Kjetil Kåsamoen, Det Norske Veritas	Plenum/WG 3
ILO-utvikler Helle Fløtaker, Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Høgskolelektor Harald Eide, Høgskolen i Ålesund	Plenum
Regnskapsmedarbeider Astrid Vik, Ålesund Sikkerhet og kompetansesenter	Plenum
Daglig leder, Ståle Brungot, Ålesund Sikkerhet	Plenum

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
3.L (Safe manning)	Delta i korrespondansegr.	I samarbeid med berørte parter	TBS/Tokheim
3E (Measures to enhance maritime security)	Brief MSC 83		TBS
3K (Comprehensive review)	Brief MSC 83		TBS/RVK

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 11. januar 2007. Det ble avholdt formøte i Brussel i desember, men Norge var forhindret fra å delta. Under selve sesjonen i London hadde EU flere koordinasjonsmøter der Norge v/ Stemre og Eik deltok.

Det ble opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1 Maritime Security
- WG 2 Training, certification and watchkeeping issues
- WG 3 Review of the principles for establishing safe manning

Det ble opprettet følgende draftinggrupper:

- DG 1 Validation of modell courses
- DG 2 Comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code

2. OPPSUMMERING

Det ble ikke fattet mange beslutninger under møtet.

De saker som ble ferdigstilt under møtet var krav til security-relatert opplæring, ref. pkt.3.E under samt revidert rapportskjema for rapportering av falske sertifikater, ref. pkt. 3.C under.

Underkomiteen anser seg også ferdig med arbeidet med sikkerhet på passasjerskip, i og med utgivelsen av reviderte modellkurs. Opplæring i "recover-teknikker" tas inn i revidisjonen av STCW-Konvensjonen og STCW-Koden.

Mye av arbeidet er i startgropa. De viktigste oppgavene er revisjon av STCW-Konvensjonen og STCW-Koden. Her har Norge fått med sitt "hjerdebarn" som et punkt i revisjonen, nemlig vurdering av retrening på land.

Gjennomgang av prinsipper for å etablere et sikkert bemanningsnivå (minimumsbemanning) er også en viktig sak som fortsetter i korrespondansegruppe fra mot neste møte.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

A) Decisions of other IMO bodies (agendapunkt 2)

Der STW spesifikt er blitt bedt om å gjøre noe, tas dette opp under relevante agendapunkt.

B) Validation of model training courses (agendapunkt 3)

Sekretariatet innformerte om status på produksjon av modellkurs og hvor langt en er kommet med oversettelser til fransk og spansk. En fullstendig liste over modellkurs er gitt i dokument STW 38/3. Det ble videre opplyst at modellkurs 1.02 og 1.04 er oppdatert som følge av endringer i MARPOL annex I og II og IBC-koden. Endringene trådte i kraft 1.januar i år.

Tre modellkurs ble vurdert under denne STW-sesjonen:

1. LPG cargo and ballast handling simulator
2. LNG cargo and ballast handling simulator
3. Chemical cargo and ballast handling simulator

Norsk posisjon: Støtter utgivelse av modell-kursene.

Utfall: Underkomiteen har ingen motforestillinger til publisering av de nevnte modellkursene. Kursene er ikke obligatoriske, og det understrekes at for disse kursene betyr ikke utgivelsen en godkjenning og er derfor ikke en offisiell fortolkning til Konvensjonen.

C) Unlawful practices associated with certificates of competency (agendapunkt 4)

Forfalskning av personlige sertifikat er og har vært et stort problem. UK har gjort en undersøkelse på hvilke typer forfalskning det er snakk om og rapporterte sine funn. De foreslo også en forbedring av rapport skjema som hittil er benyttet i forbindelse med forfalskning av personlige sertifikater.

Norsk posisjon: Støttet UKs forslag til endringer i rapport skjema.

Utfall: Det var enighet om at rapport skjema skulle forbedres basert på UKs forslag, og revidert skjema oversendes MSC for godkjenning. Viktigheten av verifisering av sertifikater ble understreket, og medlemslandene ble oppfordret til å svare prompte på forespørsler om verifisering. Redere ble oppfordret til ikke å mønstre mannskap uten at ektheten av deres sertifikater var verifisert.

D) Passenger ship safety (agendapunkt 5)

STW hadde fått i oppdrag å revidere opplæringskrav relatert til ”recovery techniques”, å gjennomgå opplæringskrav i førstehjelp for å sikre at de dekket behandling og forebygging av hypotermi samt å utvikle relevant standard for opplærings når DE er ferdig med å utvikle ”performance standard” for ”means of recovery” for alle skip.

I tillegg til dette har CLIA revidert modellkurs 1.28 og 1.29 for å inkludere safe area konseptet i modellkursene.

Kypros foreslo å utvide funksjonskravene gitt i MSC 81/WP 6 annek 1 pkt.5 til alle relevante modellkurs.

Norsk posisjon: Norge støttet instruksene fra MSC. Ingen innvendinger mot CLIAs endringsforslag i de nevnte modellkursene. Opplæring i recovery-systemer støttes, men må avvende utfall av DE.

Utfall: Opplæring i recovery-systemer tas inn i revisjon av STCW-konvensjonen. Opplæring i førstehjelp og behandling og forebygging av hypotermi er dekket av eksisterende moduler i modellkurs for førstehjelp og medisinsk assistanse. Sekretariatet ble instruert i å oppdatere modellkursene basert på input fra CLIA og Kypros. Punktet slettes fra arbeidsprogrammet, forutsatt MSCs aksept.

E) Measures to enhance maritime security (agendapunkt 6)

På bakgrunn av instruks fra MSC81 ble det forberedt forslag til endringer i STCW-konvensjonen for å inkludere ”security” opplæring.

USA hadde lagt fram et dokument. Dette bygger på MSC81/WP5 kapittel 6 (som beskriver de 6 grunnprinsipper for security opplæring). USA sier seg enig i grunntanken om at alt personell har tilfredsstillende kunnskap og forståelse til å assistere ship security officer (SSO) til å gjennomføre

security tiltak iht. ship security plan (SSP). Endringene i STCW-konvensjon og kode gjengis i forslaget annex 1 – 3.

Diskusjon:

Det var enighet om at det var nødvendig å inkludere hensiktsmessige bestemmelser i konvensjonen og i koden for å kunne ivareta ”security”- relatert trening og familiarisering for annet mannskap enn SSO.

Det var forskjellige oppfatninger i underkomiteen angående tilnærming og omfang av treningen, men flertallet kunne slutte seg til en tre-trinns modell. Denne modellen består i hovedtrekk av grunnleggende opplæring og innføring i safety-awareness, tilleggsopplæring for personell med designerte security-oppgaver og familiarisering om bord på hvert enkelt fartøy.

<i>alle sjøfolk uten dedikerte security oppgaver</i>	<i>sjøfolk med security oppgaver</i>	<i>SSO</i>
Grunnleggende trening og opplæring		
	Trening for personell med security oppgaver	
		Trening som fører frem til sertifikat som SSO
Familiarisering om bord	Familiarisering om bord	Familiarisering med spesifikke oppgaver iht. I/14.1.4

Grunnleggende trening og opplæring (for alle) og trening for personell med security oppgaver gjennomføres på land (treningscenter) en gang i sjømannens karriere. Familiarisering om bord gjøres for hvert fartøy. Familiarisering kan utføres av SSO.

Norsk posisjon:

Sammen med øvrige EØS medlemmer ønsker Norge å ivareta nødvendig fokusering og opplæring i security-relaterte oppgaver for alle sjøfolk.

Utfall:

Det ble utarbeidet forslag til endringer for å inkludere ”security”-relaterte bestemmelser i konvensjonen og koden. Endringene inkluderer security awareness A-VI/1-5 og personell med security oppgaver A-VI/6.

Det ble videre utarbeidet et forslag til MSC rundskriv for å fremskynde implementering av ovenstående.

F) Education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management (agendapunkt 7)

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet.

Utfall:

I framtiden skal saker relatert til ”fatigue” adresseres under agendapunktene ”review of the principle of establishing the safe manning level on ships” og/eller ”comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code”.Punktet slettes fra arbeidsprogrammet forutsatt aksept fra MSC.

G) Development of training requirements for the control and management of ship’s ballast water and sediments (agendapunkt 8)

På bakgrunn av diskusjoner i STW og FAL, er det besluttet at frivillige retningslinjer i form av etmodellkurs skal utarbeides. India har koordinert arbeidet, og modellkurset har vært forlagt validerings-panelet. Kommentarene fra panelet og sekretariatet er oversendt India for innarbeiding i endelig versjon av modellkurset.

Utfall: Modellkurset publiseres når endringene er innarbeidet og punktet slettes fra arbeidsprogrammet forutsatt aksept fra MSC

H) Development of competence for ratings (agendapunkt 9)

STCW konvensjonen skal utvides til også å sette kompetansekrav til underordnet besetning på dekk og i maskin. En korrespondansegruppe under ledelse av UK hadde utarbeidet et forslag til dette basert på anbefalinger fra STW 37. Kompetansekravene gjelder det vi hittil har kalt matros og motormann.

Den engelske stillingstittelen var foreslått å skulle være:

Able Seafarer Deck
Able Seafarer Engine

Noe det ble enighet om å bruke.

Fartstid:

Det ble noe diskusjon om hvorvidt fartstidskravet til ASDeck skulle begynne etter at en person hadde kvalifisert seg i henhold til Regel II/4 (rating taking part in a navigational watch) eller om fartstidskravet skulle være inklusiv denne kvalifikasjonen. Norge har dette inkludert i vår nåværende opplæring til matros, men det var flertall for at man først skulle kvalifisere til Regel II/4 før man "videreutdannet" seg til ASDeck. Fartstidskravet blir derfor min 18 mnd eller 12 mnd kombinert med et godkjent opplæringsprogram.

Fartstidskravet til Able Seafarer Engine vil likeledes begynne etter at vedkommende har kvalifisert seg til Regel III/2. Norge mente kravene til fartstid skulle være like for ASDeck og AEngine og fikk støtte fra mange, men da avstemmingen viste dødt løp, var det to land som gikk imot det norske forslaget og det endelige resultatet ble 12 mnd eller 6 mnd kombinert med godkjent opplæringsprogram.

Det var et par forsøk fra Danmark og Nederland om at det burde være rom for mer fleksibilitet i fartstidskravene, eksempelvis at 3-årig fagskole burde gi mulighet for avkorting. Flertallet var imot dette, og resultatet ble som foreslått av korrespondansegruppen.

Overgangsregler

Det ble foreslått en "grandfather clause" for å ivareta de som i dag er kvalifisert som matros eller motormann, og nytt pkt. 6 (Regel II/5) og pkt 4 (Regel III/5) ble tilføyet med stort flertall i arbeidsgruppen.

Kompetansetabellene

USA foreslo at det måtte være fleksibilitet når det gjaldt kompetansetabellene. Man burd ha anledning til å tilpasse opplæringen til hvilke type skip eller fartsområde man skulle læres opp til. Dette var for å tilfredsstille dagens amerikanske system. De fleste, også Norge, gikk imot

forslaget ut fra det standpunkt at vi ikke ville ha første, andre eller tredje klasses sjømenn, men en felles minimum standard som tilfredsstillende alle typer fartøy. Resultatet ble at det er laget en felles minimumsstandard.

Det ble gjort noen enkle endringer i innholdet i kompetansetabellene, og dette skapte ikke særlig diskusjon, de fleste stilte seg bak endringene.

Implementering

Norge og flere andre land ville at endringene skulle implementeres i konvensjonen og koden snarest mulig, uavhengig av den kommende revisjonen. Nederland og andre mente endringene ikke skulle implementeres nå, men være en del av den kommende revisjonen. Det ble til slutt et flertall for at endringene, slik de ble besluttet på dette møtet, skal implementeres på samme tidspunkt som endringer som følge av en revisjon av STCW-konvensjonen og STCW-koden.

General Purpose Ratings

Korrespondansegruppen hadde ikke hatt tid til å gå inn på kompetansekravene til GP Ratings, og arbeidsgruppen instruks om også å se på dette. Det var få i arbeidsgruppen som hadde erfaring med GP og det ble derfor anbefalt fra arbeidsgruppen at dette burde bli en del av den kommende revisjon, og at medlemsland og organisasjoner ble invitert til å komme med forslag til kompetansekrav etc. i denne forbindelse.

I) Casualty analysis (agendapunkt 10)

Under MSC 82 ble deler av en rapport fra en internasjonal industri arbeidsgruppe behandlet av joint MSC/MEPC arbeidsgruppen på human element. Konklusjonene fra denne arbeidsgruppen ble diskutert og STW sa seg enig i konklusjonene. Dette medfører en gjennomgang av kravene som fører til Dangerous Cargo Endorsement.

J) Identification of areas in chapter VI of the STCW Code where training cannot be conducted on board (agendapunkt 11)

Dette er en sak Norge har fått på agendaen, da vi mener det er deler av opprettholdelse av kompetanse som krever retrening på land. Iran hadde utarbeidet et dokument til møtet som inneholdt en gjennomgang av kravene i STCW-kodens tabell A-VI/1-5, der områder det ikke kan trenes på om bord ble identifisert. I den påfølgende diskusjonen foreslo Norge at identifiseringen av områdene og spørsmålet om retrening på land kunne tas som en del av ”comprehensive review” av Konvensjonen og Koden.

(Tyskland foreslo å snu tittelen på hodet og heller identifisere hvilken trening som kan utføres om bord ”uten at det nødvendigvis er krav om at den *må* utføres om bord”. Det er usikkert hva motivet bak forslaget var, men uansett er Norge av den oppfatning at trening som trygt og effektivt kan utføres om bord, bør utføres om bord. Tyskland fikk ikke støtte for sitt forslag.)

Utfall: Agendapunktet tas inn som en del av ”comprehensive review” av Konvensjonen og Koden og punktet slettes fra arbeidsprogrammet, forutsatt aksept fra MSC.

K) Comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code (agendapunkt 12)

Underkomiteen har i første omgang fått i oppgave å identifisere hvilke deler av Konvensjonen og Koden som skal være gjenstand for "comprehensive review".

MSC har besluttet at følgende punkter skal være en del av gjennomgangen:

- ECDIS opplæring og familiarisering
- LNG opplæring
- Innføring av promillegrenser

STW foreslo selv at opplæring i forbindelse med "means of rescue" (ref. 3.D) over), "fatigue" (ref. 3.F) over) og identifisering av områder der trening/opplæring må utføres på land (ref. 3.J) over) skal være en del av gjennomgangen.

Det var en rekke innspill til dette agendapunktet og etter en lang diskusjon ble det enighet om at gjennomgangen skulle begrenses av følgende prinsipper:

1. beholde struktur og mål for 1995 revisjonen
2. ikke senke gjeldende standard
3. ikke endre artikkelene
4. adressere uoverensstemmelser, fortolkninger, MSC instruksjoner, publiserte klargjøringer av krav, utdaterte krav og teknologisk utvikling.
5. adressere krav for effektiv kommunikasjon
6. legge til rette for fleksibilitet med hensyn til imøtekommelse av krav til opplæring og sertifisering og vakhold arrangementer grunnet nyvinninger i teknologi
7. adressere spesielle forhold rundt "short sea shipping" og offshore industrien.

Norsk posisjon: Norge støtter gjennomgangen og prinsippene som er lagt til grunn.

Utfall: På bakgrunn av forannevnte prinsipper ble det utarbeidet en omfattende liste over hvilke spesifikke paragrafer og punkter i Konvensjonen og Koden som skal inngå i gjennomgangen. Listen inkluderer områdene spesielt nevnt over og skal behandles av MSC før arbeidet igangsettes. Fullstendig liste blir vedlagt som annekset til hovedrapporten.

L) Review of the principles for establishing the safe manning levels on ships (agendapunkt 13)

Også til dette agendapunktet var det en rekke innspill og like mange meninger om hvordan oppgaven skal løses. Forslagene spente fra bemanningskalkulator til goal based approach. India foreslo krav om trainee-stillinger. Det ble også foreslått å se på følgende av black-out på automatiserte systemer, da slike systemer kan gi redusert bemanning.

Det var en lenger diskusjon om hvorvidt det skulle være obligatoriske krav til safe manning uten at det ble fattet noen beslutning. Et flertall var imidlertid av den oppfatning at det burde være en obligatorisk prosess. Formannen oppfordret land som ønsket obligatoriske krav om å ta dette opp gjennom MSC.

Norsk posisjon:

Norge støtter at det jobbes mot obligatoriske krav, men heller mer mot en obligatorisk prosess enn bemanningskalkulator e.l. Støtter ikke krav til trainee-stillinger om bord.

Utfall:

Resolusjon A.890(21) as amended skal gjennomgås for å identifisere nødvendigheten av en mulig omfattende revisjon som tar hensyn til diskusjoner og analyser av innsendte forslag. Gjennomgangen skal foretas av en korrespondansegruppe fram mot STW 39. USA koordinerer korrespondansegruppen.

Gruppen skal ta hensyn til følgende:

- det er behov for et entydig system for verifisering av både hvile- og arbeidstid
- bemanningskalkulator er ikke veien å gå, bør heller vurdere utvikling av "decision making aid" som rettesnor i fastsettelse av minimumsbemanning.
- en goal-based tilnærming for evaluering av minimumsbemanning bør utarbeides basert på re.A.890(21)
- tilleggsfaktorer som for eksempel feil i viktige systemer skal vurderes
- fleksibilitet i fordeling av administrative oppgaver må ikke resultere i redusert bemanning

Forslag om spesifikt å adressere bortfall av automatiserte systemer ved fastsettelse av bemanning fikk ikke støtte, da dette ble ansett å være dekket av res.A.890(21) as amended.

M) Work programme and agenda for STW 39 (agendapunkt 14)

Arbeidsprogrammet ble justert ut fra beslutningene som ble fattet. Neste møte er tentativt satt til

4.-8. februar 2008

N) Election of Chairman and Vice-Chairman for 2008 (agendapunkt 15)

Kontreadmiral Peter Brady (Jamaica) ble gjenvalgt som formann.

Herr A. H. Kayssi (Libanon) ble gjenvalgt som viseformann.

O) Any other business (agendapunkt 16)

1. Measures to prevent accident with lifeboats

Avventer utfall av diskusjoner på DE før STW foretar seg noe.

2. Measures to enhance the competency of GMDSS operators

Det ble framlagt informasjon fra Kina om resultatene av en undersøkelse av GMDSS operatørers kompetanse. Konklusjonen til Kina var at den er tilfredsstillende.

Norge gjentok funn fra egne undersøkelser som viser det motsatte.

3. PSC guidelines on seafarers' working hours

FSI 14 har utarbeidet retningslinjer for kontroll av sjøfolks arbeidstid og STW er bedt om å vurdere retningslinjene..

Utfall: Retningslinjene behandles på neste møte.

Haugesund 29. mars 2007

for
Turid Stemre
Delegasjonsleder