



**RAPPORT FRA STW 39**

**TIL:** Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på STW's sirkulasjonsliste, samt alle distriktssjefene.  
**FRA:** Delegasjonen v/Turid Stemre  
**DATO:** 28. mars 2008

**KOMITÉ:** IMO's Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW 39); 3. -7. mars 2008

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Sjefsingeniør Rune Vikse, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG1/WG2
Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG3
Førstekonsulent Elin Kvamsøy Sjurson, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG2
Seksjonsleder Reidar Norheim, Norges Rederiforbund	Plenum/WG1
Ass. Generalsekretær Bjørn Richard Gutterud, DNMF	Plenum/WG3
Seniorkonsulent Truls Bui, Telenor Networks AS	Plenum/WG2
Konsulent Torill Overvåg Leirbekk, Telenor Networks AS	Plenum/WG2
Høgskolelektor Harald Eide, Høgskolen i Ålesund	Plenum/WG3
Daglig leder Staale Brungot, ASK Safety AS	Plenum/WG3

## OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
F (agendapkt.7)	Delta på arbeidsgruppemøte (8.-12. sept.2008)	SDir. bør sende to representanter da det kan bli en deling av gruppen	SDir. v/TBS/RVK
F	Innsendelse av dokument om astronavigasjon til STW 40.		SDir v/TBS
F	Innsendelse av dokument til MSC 84 om veien videre i forbindelse med trening som ikke kan gjøres om bord.	Dokumentet er sendt	SDir.v/TBS
F	Vurdere mulige andre innspill til arbeidsgruppemøtet og/eller STW 40.	Hvis mulig avholde nasjonalt møte med interesserte parter for å vurdere dette	SDir. v/TBS/RVK
G (agendapkt. 8)	Delta i korrespondansegruppen	Avhengig av resurser	SDir. v/TBS/RVK
J (agendapkt. 11)	Kontrollere at Norge har sendt inn etterspurt informasjon.		SDir. v/GIA

## 1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 26. februar 2008. Det ble avholdt formøte i Brussel 12. februar, men Norge ble ikke invitert. Under selve sesjonen i London hadde EU flere koordinasjonsmøter der Norge v/ Stemre deltok.

Det ble opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1 Review of the principles for establishing safe manning
- WG 2 Comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code, Chapter IV, V og VII.
- WG 3 Comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code, Chapter I, II, III, VI og VIII.

Det ble ikke opprettet noen draftinggrupper:

## 2. OPPSUMMERING

Oppstilling av områder i STCW-konvensjonen der trening ikke kan foretas om bord ble ferdig på møtet og oversendes MSC 84 for videre instruks. Utover dette var det nærmeste enn kom ferdigstillelse av noe, agendapunkt 8, bemanning, der en gjorde seg foreløpig ferdig med revisjon av Res.A890(21). STW avventer imidlertid beslutning fra MSC 84 (mai 2008) på hvorvidt prinsipper for minimumsbemanning skal gjøres obligatorisk. UK har sendt inn forslag om dette til MSC 84. Dersom MSC beslutter at prinsipper for fastsettelse av minimumsbemanning skal gjøres obligatoriske, må resolusjon A.890(21) gjennomgås på nytt, da den ikke er egnet for å gjøres obligatorisk i sin nåværende form.

Det var kommet en rekke innspill til endringer av STCW konvensjonen og STCW koden, men ingen endelige beslutninger er fattet. Arbeidet vil fortsette i et arbeidsgruppemøte som skal avholdes før neste STW som forventes avholdt i februar 2009.

## 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)

1. Sekretariatet informerte 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 39/3.

Ett modellkurs var planlagt gjennomgått av en draftinggruppe under denne sesjonen:  
“Familiarization training for LNG tanker operations”

**Norsk posisjon:** Norge har ikke gjennomgått modellkurset i detalj, da vi ikke har hatt spesialister tilgjengelig.

**Diskusjon:** Underkomiteen hadde flere innvendinger til det forslåtte modellkurset. Det ble hevdet at det var tekniske feil i kurset, i tillegg til at det var alt for omfattende. Spesielt med tanke på at det var tiltenkt alle om bord.

**Utfall:** Kurset ble ikke godkjent for publisering. Det ble bedt om innspill til endringer til neste sesjon.

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

Sekretariatet informerte om innrapporterte tilfeller av falske sertifikater.

Nederland etterlyste et system for å få tak i originaler til falske sertifikater i og med at det kun er kopier av sertifikater som mottas for påtegning. Innhaver av falske sertifikater kan derved "Shoppe" hos ulike flaggstater, og sjansen er stor for at noen påtegner.

**Utfall:** Det ble ikke kommentert på Nederlands hjertesukk, men det ble fra formannens side oppfordret til å fortsette innrapportering, samt vurdere mulige tiltak for å få bukt med problemet.

#### **D) Training for seafarers safety representatives (agendapunkt 5)**

Det forelå forslag fra ITF om innholdet i opplæringen av seafarers representative. De foreslo at det skulle foretas en preliminær gjennomgang av forslaget, men at utviklingen av opplæringskrav skulle forgå parallelt med arbeidet i felles MSC/MEPC arbeidsgruppe på human element som også er instruert i å vurdere dette.

UK med støtte fra flere ønsket at også en overordnet skulle ha slik opplæring.

**Norsk posisjon:** Norge støttet i prinsippet forslaget fra ITF, da dette er i tråd med norske regler på området.

**Utfall:** Det ble ikke fattet noen beslutning på dette møtet. Saken går videre til STW 40.

#### **E) Casualty analysis (agendapunkt 6)**

Underkomiteen ble informert om FSI 15s diskusjon rundt rapporten om MV Cougar Ace som fikk slagside under ballastvannutskifting. Det ble stilt spørsmål om det ville være hensiktsmessig å innføre krav til opplæring i ballastvann-operasjoner i STCW-konvensjonen.

**Norsk posisjon:** Norge mener dette bør være dekket av stabilitetsopplæring, men har ingen innvendinger mot at det adresseres spesielt.

**Utfall:** Flere uttrykte støtte til å inkludere slik opplæring, og formannen oppfordret interesserte administrasjoner til å sende inn forslag til neste møte. anbefalingene fra studien på eksplosjonsulykker med produkt- og kjemikalietankskip ble behandlet under agendapunkt 7. Det ble imidlertid besluttet å sende dette dokumentet til MSC 84 også for behandling i felles MSC/MEPC arbeidsgruppen på human element.

#### **F) Comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code (agendapunkt 7)**

Under dette agendapunktet ble det nedsatt 2 arbeidsgrupper som arbeidet parallelt. En gruppe tok for seg kapitler IV, V og VI, og den andre gruppen de resterende kapitlene. Norge var representert

i begge gruppene. Under gjennomgangen av gruppenes arbeid, ble det understreket at selv om underkomiteen godkjente rapportene fra arbeidsgruppene, var det ikke fattet endelig beslutning på de reviderte forslagene til tekst som ble framlagt. Forslagene skal danne grunnlag for videre diskusjon og plenums kommentarer ble derfor ikke reflektert i de foreløpige utkastene. Det ble imidlertid oppfordret til å sende inn kommentarer og forslag til arbeidsgruppemøtet og neste sesjon.

**Norsk posisjon:** Arbeidet er i startgropa og det foreligger en mengde endringsforslag. Generelt må vi jobbe for at det ikke blir en senking av standard for opplæring. Må også vurdere udaterte krav.

**Utfall:**

**Foreløpige konklusjoner:**

### Kapittel I – General Provisions

#### *Regulation I/2*

Først var det enighet om at man skulle la definisjonene ligge til senere. Men da man begynte å diskutere de ulike forslagene fra EU-landene ("1 Certificates of competency shall be issued only by the Administration, etc") kom Iran inn og begynte å spørre om definisjonen av nettopp "certificates of competency". Således kom vi ikke særlig lengre på dette punkt, selv om USA mente at forslaget stred mot konvensjonen siden artikkel II c definerer "certificate" som utstedt enten av eller under administrasjonens myndighet. Forslaget til EU innebærer en innskrenking.

### Kapittel II - Master and deck department

#### *Utdaterte krav*

Her kom den mest dramatiske diskusjonen ettersom Norges dokument, som bl.a. foreslo å fjerne krav til opplæring i astronavigasjon feilaktig ble avvist i arbeidsgruppen da en representant for sekretariatet påsto at formannen for STW hadde besluttet at dokumentet ikke skulle diskuteres videre. Norge fikk støtte i arbeidsgruppen for at dette var feil, men dokumentet ble likevel ikke diskutert. Norge tok saken opp i plenum og fikk medhold fra formannen om at det skulle ha vært diskutert. Norge ble bedt om å sende inn dokumentet på nytt til neste sesjon. Det var enighet om at man burde fremme forslag til intersesjonal om foreldete bestemmelser.

### Kapittel III – Engine department

#### 30-måneders kravet

Saken som skapte størst debatt var forslag om å stryke 30-måneders kravet. Begrunnelsen var at man skulle harmonisere med kapittel II som ikke hadde noe 30-måneders krav. Under debatten ble det endog hevdet at forslag til og med innebar en oppgradering av opplæringen. Norge, India, ITF og IFSMA argumenterte med at forslaget kunne føre til en senking av standarden og at harmonisering ikke var så relevant fordi maskinist-utdannelsen er svært forskjellig av natur fra navigatør-utdannelsen. Ingen beslutning ble fattet.

#### Near-coastal voyages

Det var en del uenighet om forslaget som gjaldt harmonisering av krav til tjeneste i "near-coastal voyages" for maskinister i III/1 og III/3 med III/2. USA vil også ha enklere krav til maskinister i slik fart. Hovedargumentet mot var at kystfart i mange tilfeller er mer krevende enn internasjonal

fart. Tyskland, Danmark, Sverige, India og Norge var blant de land som ytret skepsis til forslagene. Ingen beslutning ble fattet.

#### **Kapittel IV Radiocommunication and radio personnel.**

GMDSS Radio operatører:

- Krav til familiarisering bør tas inn i avsnitt B-1/14, som veiledning.
- Utdaterte regler/bestemmelser i kapitlet skal fjernes og
- Samme betegnelser skal benyttes gjennom hele kapitlet (ref. GMDSS radio pers. og GMDSS radiooperatører).

#### ***Foreløpig revidert tekst i kap.IV av STCW Konvensjonen og koden:***

- Foreløpig revidert tekst i avsnitt B-1/14, må gjennomgå på nytt i forbindelse med ferdigstilling av revidert tekst til kapittel I i STCW-koden.
- Gruppen forberedte foreløpig revidert utkast til kapittel IV i STCW-Konvensjonen og koden relatert til standarder for radiopersonell. Utdaterte bestemmelser ble slettet og språket gjennomgått for å sikre at samme betegnelser benyttes gjennom hele kapitlet.

#### **Kapittel V – Special training requirements for personnel on certain types of ships**

##### ***Regel V/1***

- Det skal være to typer familiariseringsprogram, et for olje- og kjemikalietankskip og et for gastankere. I tillegg skal det være separate opplæringskrav for cargo-system for alle 3 typer tankskip, for å avspeile forskjeller i de ulike skipstyper og operasjon i ulik fart.
- Basert på dette ble det utarbeidet foreløpig revidert utkast til ny regel V/1-1 og V/1-2 i STCW-Konvensjonen. og avsnitt A-V/1-1 og A-V/1-2.

##### ***Regel V/2 og V/3***

- Regel V/2 og V/3 slås sammen(felles opplæringskrav for ro-pax og rene passasjerskip) men det tas hensyn til de tekniske forskjellene. Gruppen utarbeidet foreløpig utkast til revidert tekst av reg.V/2 og Avsnitt A-V/2 og B-V/2 i STCW-koden.

Obligatorisk minstekrav til opplæring for maskinpersonell som har ansvar for anlegg med spenning over 1000 volt.:

- Det skal ikke være obligatoriske minstekrav for maskinpersonell. som har ansvar for anlegg med spenning over 1000 volt. Utkast til ikke-obligatoriske krav ble for inkludering i avsnitt B, kap.V i STCW-koden ble utarbeidet. Utkast til ikke-obligatoriske krav for inkludering i avsnitt B, kap.V i STCW-koden ble utarbeidet.

#### ***Foreløpig revidert tekst av kapittel V i STCW-Konvensjonen og koden:***

- Foreløpig utkast til revidert tekst av kapittel V ble utarbeidet.

#### **Kapittel VI – Emergency, occupational safety, medical care and survival functions**

Diskusjonene om hvilken opplæring som ikke kan gjennomføres om bord fortsatte. Dette er en sak som er initiert av Norge.

Norge fikk gjennomslag for at man ikke kan gjennomføre en fullverdig øvelse med brannslukningsapparat om bord, fordi dette kun kan gjøres dersom man retter apparatet mot en faktisk brann.

Det ble besluttet å sende ”listen” over trening som ikke kan gjennomføres om bord til MSC 84 for å få instruksjoner om hva som skal gjøres videre med saken.

### ***Fatigue management***

Fatigue management foreslås inkludert i tabell A-VI/1-4 (Personal Safety and Social Responsibility – PSSR). Dette virker uproblematisk for Norge.

### ***Bridge and Engine Resource Management***

Ulike forslag ble behandlet. Det ble imidlertid klart at de fleste, selv om de var enige om prinsippene, mente at dette burde overføres til kapitlene II og III. Det gjaldt ”leadership and managerial awareness”; ”situational awareness”; og ”decision-making”. ”Cooperation and communication” foreslås tatt inn i A-VI/1-4 (PSSR).

### ***Basic training in environment awareness***

Det var enighet i nødvendigheten av opplæring i beskyttelse av det marine miljø men man følte at forslaget som forelå var for detaljert og omfattende. Norge sa seg enig i dette.

### ***Electronic officer / Electro-technical officer***

Det var enighet om at det var behov for slike offiserer men uenighet om hvilket kapittel de skal være i. Uenigheten går både på om det skal være egne stillinger eller kun tilleggsfunksjoner (hvilket er Norges standpunkt).

### **Kapittel VII- Alternative certification**

#### ***Foreløpig revidert tekst i kap. VII i STCW conv og koden:***

Det var enighet om endringer i regel VII/I og VII/2 og avsnitt A-VII/I og VII/2 og revidert tekstutkast til kapittel VII i STCW Konvensjonen og koden ble utarbeidet.

### **Kapittel VIII - Watchkeeping**

To tekster ble behandlet: Den første teksten er basert på eksisterende bestemmelser, mens den andre er basert på EU forslag. Forslagene er nå integrert i ett dokument Kun det første er gjennomgått. Man fikk altså ikke behandlet spørsmålet om arbeidstid bør behandles i STCW.

#### ***Regel VIII/1***

Det er ikke enighet om å endre tittelen.

I punkt 1 er det enighet om å utvide personkretsen som dekkes av dette kapittelet til personell utover vakthavende. Oppgaver rettet mot beskyttelse mot forurensning vil bli tatt med.

#### ***Seksjon VIII/1***

1 Utvidelse av personkrets.

2 harmonisering med ILO Maritime Labour Convention (MLC) til 77 timer

3 Tillegg av tekst etter forslag av Iran som også er en harmonisering med MLC.

.3 I dette avsnittet ble det enighet om å legge til tekst fra MLC etter forslag fra ITF

Det var enighet om å ta med bestemmelser om tabeller, noe som STCW har manglet.

Formannen tok med en bestemmelse (para. 7) som gir medlemsstatene anledning til å gjøre unntak fra konvensjonskravene (dvs 10 timers hvile i en 24 timers periode og 77 timer i en 7 dagers periode), dog slik at man ikke kan gå under 70 timers hvile i den samme syv dagers perioden. Denne blir problematisk blant annet fordi man har utvidet personkretsen. MLC i motsetning tillater unntak, men kun dersom arbeidsgivere og arbeidstakere blir enige seg i mellom.

Når det gjelder EU-forslaget, er det fremdeles med. Imidlertid hersker det noe tvil om arbeidstid i det hele kan tas med (kan gå noe utover mandatet for *comprehensive review*). Forslag om å be om en juridisk betenkning ble ikke fulgt opp.

### ***Regel VIII/2***

Det var enighet om å ta inn ECDIS i konvensjonen men diskusjon om hvor og hvordan. USA og Australia skal sammen produsere et forslag til intersessional basert på forslag innsendt til STW 39.

### ***Ny Regel VIII/3***

Det var stor enighet om at man bør ha bindende bestemmelser om å begrense misbruk av alkohol, narkotika og medisiner. Diskusjonene gikk på nivåene (noen mente forslaget var for strengt) og hvordan tilsyn skulle gjennomføres. I forslaget er det imidlertid en sammenblanding mellom nivåer og tilsyn, ettersom forslaget legger opp til enten kontroll med bruk av *breathalyzer* og blodprøver.

### **Linkage between chapters II, III, and VI**

Denne saken baserer seg på et forslag fra ISF om PSCO'er som krever dokumentasjon for kurs i kapittel VI som egentlig er grunnlag for kapitlene II og III og ikke har egne sertifikater. Det var forståelse for problemet men løsningen, legge til referanser i konvensjonens tabeller, virket merkelig ettersom man allerede hadde enkelte referanser som i sin tur hadde blitt oversatt av PSCO'er. Andre forslag inkluderte å ha det med i Regulation VI (USA) og klarere referanser i sertifikatet. Ingen beslutning ble fattet.

### **Arbeidet videre**

Det ble besluttet å avholde ett ekstra møte i arbeidsgruppene (usikkert om det blir en eller to grupper) tentativt 8.-12. september 2008. Sekretariatet sender ut invitasjon med dokumentfrister.

**Oppfølging:** Delta på arbeidsgruppemøte i september med to personer. Vurdere innspill til arbeidsgruppen og/eller neste møte i STW. Innsendelse av dokument om astronavigasjon til STW 40. Innsendelse av dokument til MSC 84 vedrørende trening som ikke kan foretas om bord.

## **G) Review of the principle for establishing the safe manning levels of ships** **(agendapunkt 8)**

Under dette agendapunktet ble det nedsatt en korrespondansegruppe under forrige STW. Gruppen har levert sin rapport, og denne sammen med andre innspill ble vurdert under møtet.

**Norsk posisjon:** Norge har støttet en målbasert tilnærming til minimumsbemanning.



## **Utfall:**

### ***Hensikt og betingelser for mål for fastsetting av minimum safe manning for fartøy som omfattes av res. A.890(21) med tillegg.***

Det var enighet om at målet med retningslinjer for prinsipper for fastsetting av minimum safe manning er å sikre at skip er tilstrekkelig, effektivt og rasjonelt bemannet for å ivareta sikkerhet, security, sikker navigering og operasjon i sjøen og i havn, forebygging av skader og tap av menneskeliv, forhindre ødeleggelse av det marine miljø og av eiendom, sikre sjømenns velferd og helse ved å unngå fatigue. Målene skal nås gjennom

- Målbasert tilnærming
- Standard prosedyrer for effektiv implementering
- Effektiv håndheving

I forbindelse med implementeringen ble det vurdert å innta "uniform implementation" som et av kriteriene. Flertallet mente det ville være vanskelig å gjennomføre dette og valgte heller å ta sikte på standard prosedyrer for effektiv implementering. Mindretallet foretrakk heller 'effektiv implementering' siden 'uniform' eller standard prosedyrer ikke er forenlig med målbasert tilnærming.

### ***Utvikling av rammeverk***

Det var enighet om følgende rammeverk for fastsettelse av minimum safe manning: Ensartet implementering av retningslinjene, fokusere innsats mot å innrette seg etter retningslinjene, systematisk tilnærming, vurdere etterlevelse, verifikasjon, reviderbarhet, gjennomsiktighet, objektiv vurdering av minimum safe manning, sammenlignbar praksis for bemanningsfastsettelse, internasjonalt aksepterte kriterier og effektiv implementering av lovfestede krav.

### ***Foreløpig revidert tekst av res. A.890(21) med tillegg.***

- Det var enighet om endre begrepet 'safe maning level' til 'minimum safe manning' gjennom hele dokumentet.
- Målsettinger i 2 avsnitt ble inkludert iht. ovenstående.
- Oppgaver knyttet til vakter i havn skal inntas bemanningsfastsettelsen, i tillegg til navigasjons-, maskin- og radiovakthold iht VIII/2.
- Faktorer som skal hensyntas ved bemanningsfastsetting skal også inkludere fartøyets grad av automasjon og også grad av landbaserte støttefunksjoner. Det var imidlertid ikke flertall for å ta inn korrespondansegruppens forslag om å inkludere intensive lasteoperasjoner, situasjoner hvor det er påkrevd at fører er på bro over lengre tid (lang losing, ugunstig vær) og mannskapets seilingsperioder som faktorer i bemanningsfastsettelsen.
- Det ble ikke enighet om hvorvidt en skulle ta inn teksten: "The Administration should consider the circumstances very carefully before allowing a safe manning document to contain provisions for less than three qualified deck officers, while taking into account all the principles for establishing safe manning".

### ***Re-etablering av korrespondansegruppen***

Det var uenighet om hvorvidt det var nødvendig og riktig å re-etablere korrespondansegruppen. Noen delegater mente det ville komme opp nye momenter forbindelse med UK's forslag om obligatorisk Safe Manning document (MSC 84/22/22). Andre ønsket å vente til MSC 85, da også utfallet av ILO møter vedr. flaggstatsimplementering av MLC vil være kjent. Atter andre mente det var viktig for fremdriften at korrespondansegruppen ble re-etablert nå, dette ble også utfallet av den påfølgende diskusjon.

ToR for korrespondansegruppen ble utarbeidet. Gruppen skal starte sitt arbeid etter MSC 84 og ha sin rapport klar til STW40.

Det ble besluttet å be MSC om å utsette frist for ferdigstilling av arbeidet til 2010.

## **H) Work programme and agenda for STW 40 (agendapunkt 9)**

Arbeidsprogrammet og agenda for STW 40 ble justert ut fra beslutningene som ble fattet. Neste møte (STW 40) er tentativt satt til

**2.-6. februar.2009**

## **I) Election of Chairman and Vice-Chairman for 2009 (agendapunkt 10)**

Peter Brady (Jamaica) og A.H. Kayssi (Libanon) ble enstemmig gjenvalgt som henholdsvis formann og vise-formann for 2009.

## **J) Any other business (agendapunkt 11)**

### *1. Outcome of SLF 50*

Saken gjelder retningslinjer for små fiskefartøy og STW var bedt om å uttale seg om de delene av retningslinjene som ligger under STWs kompetanseområde. Hellas mente det var urealistisk å kreve noen form for opplæring på så små fiskefartøy. Tyskland kommenterte at ansvaret for instruksjoner i forbindelse med evakuering skulle ligge hos eier, ikke hos administrasjonen.

**Norsk posisjon:** Støtter utkastet slik det foreligger.

**Utfall:** Kommentarene fikk ingen støtte, så det antas at de aktuelle delene av retningslinjene vil bli returnert til SLF uten kommentarer. Det er ingen konklusjon på dette i den foreløpige rapporten.

### *2. Retningslinjer for PSC av sjøfolks arbeidstid*

Retningslinjene er utarbeidet av FSI. Det var ingen innvendinger til retningslinjene da disse ble behandlet av FSI, så den sterke motstanden som ble uttrykt på STW var litt overraskende.

**Norsk posisjon:** Støtter retningslinjene "in general"

**Utfall:** Det anses ikke riktig å utgi retningslinjer for kontroll av instrumenter som andre har utarbeidet (MLC). IMO regulerer ikke arbeidstid.

### *3. Outcome of BLG 11*

STW var bedt om å uttale seg om forslag til opplæring av personell som skal tjenestegjøre på skip som drives med gass. BLG er i ferd med å avslutte arbeidet med utarbeidelse av foreløpige retningslinjer for skip som drives med LNG. I retningslinjene ligger det også anbefaling om opplæring.

Selv om Norge er enig i at alle krav til opplæring skal ligge i STCW-konvensjonen, understreket vi at dette er midlertidige retningslinjer som kun gjelder LNG. Når arbeidet med kode for skip som drives med gass generelt (ulike typer), vil det være riktig å inkludere opplæringskrav i STCW-Konvensjonen, men ikke på bakgrunn av frivillige, interim retningslinjer.

**Norsk posisjon:** Støtter retningslinjene slik de foreligger.

**Utfall:** Norges innlegg ble tatt til følge og ingen endringer gjort. Returneres til BLG uten kommentarer.

*4. Anvendelse av STCW-Konvensjonen på FPSO og FSU.*

I tråd med norsk posisjon var det enighet om at konvensjonen gjelder når de er underveis.

*5. Informasjon om tilgjengelige simulatorer for maritim opplæring.*

Medlemslandene ble minnet om MSC.1/Circ.1209 som ber medlemsland melde inn slik informasjon slik at dette kan legges inn i GISIS. Medlemslandene ble oppfordret til å sende inn slik informasjon.

**Oppfølging:** Kontrollere at Norge har sendt inn etterspurt informasjon.

Haugesund 28.mars 2008

Turid Stemre  
Delegasjonsleder