

RAPPORT FRA STW 40

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på STW's sirkulasjonsliste, samt regionledere
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre
DATO: 23. februar 2009

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW 40); 2. -6. februar 2009

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Sjefsingeniør Rune Vikse, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG1
Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG2
Seniorrådgiver Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG3
Ass. Generalsekretær Bjørn Richard Gutterud, DNMF	Plenum/WG1/WG2
Seksjonsleder Johnny Tollefsen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG2/WG3
Radioinspektør Torill Overvåg Leirbekk Bui, Telenor Maritim Radio	Plenum/WG2
Høgskolelektor Harald Eide, Høgskolen i Ålesund	Plenum/WG1
Daglig leder Staale Brungot, ASK Safety AS	Plenum/WG2
Losinspektør Haldor Sæther, Kystverket	Plenum/WG2
Sjefsingeniør Per-Arne Waløen, DNV	Plenum/WG1

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
3.D)	Brief MEPC	Trenger en felles forståelse av SSR	TBS
3.F) 1	Koordinere korrespondansegruppen	I samarbeid med kystverket v/Sæther	TBS
3.F) 5	Vurdere mulig kommentardokumenter til neste møte		TBS/RVK
3.K)	Brief SLF		TBS

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 14. januar 2009. Det ble avholdt EU-formøte i Brussel 19.-20. januar der T. Stemre og R. Vikse deltok. Under selve sesjonen i London hadde EU flere koordinasjonsmøter der Norge v/ Stemre og Vikse deltok.

Under STW 40 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

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

Under STW 40 ble det opprettet følgende draftinggrupper:

- DG 1: Validation of Model Courses

Norske dokumenter:

- STW 40/7/23 Norge forslår å gjøre krav om opplæring i astro-navigasjon frivillig ved å flytte kompetansekravene til B-koden.
- STW 40/7/21 Norge foreslår tabeller for tankermannopplæring sammen med Malaysia og Nederland.
- STW 40/7/25 Norge foreslår obligatorisk krav til is navigasjon.
- STW 40/7/24 Norge foreslår tilhørende kompetansetabeller for is-navigasjon.
- STW 40/7/27 Norge foreslår retningslinjer for opplæring av offiserer og mannskap på Offshore Supply Vessel (OSV) som driver ankerhåndtering.

2. OPPSUMMERING

Den saken som skapte størst diskusjon på møtet var revisjon av hviletidsbestemmelsene. EU har sendt inn forslag om harmonisering med kravene i Maritime Labour Convention, men det diskuteres hvorvidt en slik harmonisering er sikkerhetsmessig forsvarlig. IMO og ILO har ulike fundamenter og STCW-konvensjonen er en minimums sikkerhetsstandard. Det er spesielt unntaksbestemmelsen som volder besvær. En kom ikke til enighet under møtet.

Forslag om obligatoriske krav til opplæring i is-navigasjon fikk blandet mottagelse. Etter lengre diskusjoner ble det enighet om å nedsette en korrespondansegruppe som skal rapportere til neste møte, eventuelt til det ekstra møtet i arbeidsgruppen, hvis besluttet avholdt. Norge påtok seg å koordinere korrespondansegruppen.

Det norske forslaget opp tilleggsopplæring for offiserer og mannskap involvert i ankerhåndteringsoperasjoner fikk støtte av flertallet som tok ordet. Imidlertid hadde India et forslag om tilleggsopplæring på alle OSVer. På grunn av tidsnød gikk begge forslagene videre, men det vil som et minimum bli et tillegg i B-koden om ankerhåndteringsoperasjoner i revidert kode.

Norge fikk, ikke uventet, liten støtte for forslag om å gjøre krav om opplæring i astronomisk navigasjon frivillig. Teksten i STCW-kodens del A blir stående uforandret.

Tabellene for tankermannopplæring ble godt mottatt og ble brukt som utgangspunkt for diskusjoner. Arbeidet ble imidlertid ikke ferdig og vil fortsette enten på et ekstra møte i arbeidsgruppen dersom Council godkjenner dette, eller på neste sesjon.

Også på grunn av tidsnød ble det ikke fattet noen beslutning med hensyn til re-trening i kapittel VI i STCW-konvensjonen. Endelig beslutning må fattes enten på ekstra møte eller neste sesjon.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

A) Decisions of other IMO bodies (agendapunkt 2)

Informasjon om beslutninger fattet av MSC og andre underkomiteer.
Der STW spesifikt er blitt bedt om å gjøre noe, tas dette opp under relevante agendapunkt.

B) Validation of model training courses (agendapunkt 3)

Det var ingen modellkurs oppe for validering under denne sesjonen. Imidlertid har NAV bedt om at modellkurs 1.34 oppdateres på bakgrunn av ikrafttredelse av 2004-tilleggene til MARPOL Annex II, 1. januar 2007.

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 40/3.

GlobalMET tilbød seg å gjøre en gjennomgang av alle modellkursene i etterkant av ferdigstillelse av arbeidet med revisjon av STCW Konvensjonen og koden for å identifisere behov for oppdateringer.

Norsk posisjon: Takke GlobalMET for tilbudet. Norge støttet beslutning om oppdatering av modellkurs 1.34 under NAV.

Utfall: Modellkurs 1.34 ble oppdatert.

Det ble utarbeidet en liste over de modellkursene som trenger oppdatering på bakgrunn av revisjonen av STCW-konvensjonen og koden, samt en plan for arbeidet.

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

Sekretariatet informerte om innrapporterte tilfeller av falske sertifikater. De informerte også om at system for sertifikatverifikasjon via IMOs hjemmeside blir flittig brukt.

D) Training for seafarer safety representatives (SSR) (agendapunkt 5)

Det forelå forslag fra ITF til opplæringskrav for SSR.

Norsk posisjon: Norge støttet i prinsippet forslaget fra ITF, men mener det går noe langt. SSR må defineres nærmere.

EU posisjon: Støttes i prinsippet, men bør gå til MSC/MEPCs arbeidsgruppe på Human Element.

Utfall: Flertallet mente dette kun skal være retningslinjer. Det ble besluttet å avvente utfallet av MSC/MEPCs arbeidsgruppe på Human Element vedrørende innføring av eventuelt krav om SSR i ISM-koden. Ber MSC utsette frist for ferdigstilling.

Oppfølging: Brief MEPC

E) Casualty analysis (agendapunkt 6)

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet.

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 kapittel I, II, III og VII og den andre gruppen kapittel IV, V, VI og VIII. Norge var representert i begge gruppene.

Norsk posisjon: Generelt må vi jobbe for at det ikke blir en senking av standard for opplæring. Må også vurdere udaterte krav.

Utfall:

1. Navigering i isfarvann

Dokumentet fikk full støtte fra Russland, New Zealand og Chile. USA ville avvente arbeidet i DE og utfallet av MSC. Ellers fikk ”sympati” for forslaget fra noen, men de mente at det var prematurt å innføre krav nå.

Takket være et positivt sekretariat, ble det nedsatt en korrespondansegruppe som skal jobbe videre med utvikling av kompetanser etc. men det er usikkert om det blir obligatoriske krav i Konvensjonen og A-koden eller om det blir retningslinjer i B-koden. Norge påtok seg å koordinere arbeidet for å sikre at saken ikke ”legges død”.

2. Astronomisk navigasjon

Det norske forslaget om å flytte opplæringskravene i astronomisk navigasjon fra A-koden til B-koden ble avvist. Vi fikk støtte fra Danmark, Frankrike, Tyskland, Nederland, Island og Belgia. 25 land og organisasjoner gikk mot, så her var det sterke følelser ute og gikk.

3. Tilleggskrav for OSV som driver med ankerhåndtering

Dokumentet fikk støtte fra alle som tok ordet, bortsett fra Japan. Den store støtten skyldtes nok at vi hadde foreslått tillegg i B-koden. USA tok i den forbindelse opp at offiserer på OSV stor sett opererte i kystnær farvann og ikke trengte like mye opplæring som andre navigatører. Norge gikk sterkt ut mot dette og fikk full støtte, så USAs forslag ble ikke tatt til følge.

4. Tankermanntabeller

Malaysia og Nederland meldte seg som medinnsendere på det norske dokumentet. Forslagene ble videreførdet i en splintergruppe der Norge deltok og revidert utkast ble besluttet inntatt i A-koden. Nederland varslet at de ville sende inn forslag til ytterligere retningslinjer i B-koden.

5. Generelt om revisjonen

Kapittel I:

- Reg I/9 om helsekrav – IMHA dokument ble presentert som et foreløpig utkast. Et revidert utkast hvor en samkjører ILO, WHO og IMO vil bli utarbeidet – IMHA koordinerer dette.
- Øvrige punkter under kap. I ble ikke diskutert, da disse bl.a. inkluderer definisjoner som må tas stilling til etter at de øvrige kapitler er klare.

Kapittel II

- Reg II/4 pkt 4 utgår da dette er overgangsordninger som ikke er relevante lenger.
- Tabell A-II/1 Note om ECDIS tas ut under kompetansen 'planlegge....' da dette er dekket i ny kompetanse om ECDIS. Videre er 'Charts' iht. SOLAS inkludert elektroniske kart - derfor ikke nødvendig med duplisering. Ny note tas inn i kolonne 1, da det er nødvendig å få dette presisert som begrensning på sertifikatet dersom vedkommende ikke innehar ECDIS kompetanse.
- Endringer vedr VTS tas inn i A-II/1, A-II/2 og A-II/3
- Visuell signalering – forslaget videreføres i [] i påvente av uttalelse fra NAV55
- Astronomisk navigasjon – som resultat av diskusjonen ble teksten stående i tab A-II/1 og A-II/2 (det ble antatt at en endring ville oppfattes som et tilleggskrav i forhold til eksisterende), og presiseringer ble gjort i B-II/1 for å forenkle opplæringen og muliggjøre bruk av moderne teknologi. Fokus skal være på den praktiske delen – få en 'god' høyde som danner grunnlag for beregningene (hvor for eksempel pc-basert programvare kan nyttes).
- EUs forslag om fokus på miljøbevarende opplæring ble tatt inn i tab. A-II/1
- Tabell A-II/2 Decca og Loran tas ut, men et mer dekkende generelt begrep for hyperbelnavigasjon tas inn, foreslår at NAV underkomite kommer opp med et dekkende begrep som også kan nyttes ifb. med e-navigasjon.
- Tar inn teksten fra 40/7/43 som innebærer at ARPA simulator trening fortsatt vil være obligatorisk.

Kapittel III

- Uenighet om hvorvidt fartstid på steam faktisk er påkrevd og hvorvidt det ligger krav om dette i konvensjonen i dag. Detaljer rundt dette ble ikke videre diskutert.
- Reg. III/1 – krav fartstid opp mot delvis ubemannet maskin, begrepet 'watchkeeping duties' harmoniserer ikke med ubemannet maskin. Dersom delvis ubemannet maskin er godkjent av flaggstaten, bør også denne type vakthold aksepteres som fartstidgivende.
- Kravet om 30 måneders opplæring strykes, opplæringskravene skal være kompetansebasert – ikke tidsbasert.
- Reg. III/2 – Det ble foreslått å ta inn krav om fartstid på fartøy med maskin >3000kW i minst 9 mnd. Dette fikk ikke tilslutning. Begrepet 'assistant engineer' tas ut i 2.1.1.1. En harmonisering med kap II foreslås i fartstidskravet i 2.1.1.2 (kan reduseres til 24 mnd ders 12 mnd som førstemasinist).
- Reg. III/3 – i punkt 3 tas kravet om 12 mnd tjeneste som ansvarlig maskinist ut.
- NCV i A-III/1, 2 og 3 – begrepet 'limited propulsion power' tas ut, uenighet om hvilket nivå en skal legge seg på, det ble ut fra 'synsing' foreslått [3000], [6000] og [8000] kW.
- EUs forslag om fokus på miljøbevarende opplæring ble tatt inn i tabell A-III/1

Kapittel IV

- Regel IV/1 og IV/2 om radiokommunikasjon - Uoverensstemmelser vedr. bruk av "GMDSS Radio Personel" og "GMDSS Radio Operator". Kun redaksjonelle endringer.

Kapittel V

- OSV-fartøy og krav til opplæring. Definisjon på Offshore Supply Vessel og Offshore Support Vessel mangler. Likeledes hvilken type operasjoner de er involvert i. Derfor syntes gruppen at det var for tidlig med obligatoriske krav til opplæring og sertifisering.
- Avsnitt B-V/e om ankerhåndtering på OSV fartøy. Retningslinjer for opplæring og sertifisering av OSV personell legges i B-koden og omfatter også ankerhåndtering.

Kapittel VI

- Security training: Uoverensstemmelser mellom gjeldende opplæring innen sikkerhet og forurensing og foreslåtte security opplæring. Foreløpig utkast til tekst for kompetansekrav fra STW 38 og MSC 83 ble ferdigstilt.
- Brannopplæring på tankskip: Uenighet om det skal være eget kurs el. inkludert i grunnkurset. Forslag til nye tabeller ble utarbeidet. Tabellene ble satt i [] til neste møte.

Kapittel VII

- Diskusjon rundt kombinasjon dekk/maskin skal gi reduserte fartstidskrav i forhold til tilsvarende krav i kap. II og kap. III for hhv. VII/4 og VII/5 (bro/maskinvakt og able seafarer deck/engine). Forslaget går videre med [] for hhv. 12 og 6 mnd dekkstjeneste i avsnitt A-VII/2 pkt 4

Kapittel VIII

- Fitness for duty: Unntaksregel i avsn.A-VIII/1 og hvordan denne skal tolkes skapte størst debatt. IFSMA mente at § 9 i forslaget teoretisk sett kan tillate 18 t. sammenhengende vakt og 6 t. hvile og pekte på fare for fatigue, alvorlige ulykker og uante konsekvenser. India og andre uttrykte bekymring over at unntaksregel i § 9 kan medføre brudd på minimum hviletid definert under A-VIII/1 § 2.1 da det kan innebære 48 t. sammenhengende vakter og 1 dag sammenhengende hvile og likevel tilfredsstillende 70 t. hvile i løpet av 7 dg. Sverige med andre ønsket å beholde unntaksregelen fordi den var kombinert med kompensasjon for hvile og at kompensasjonen ikke var av "sosial character". IFSMA hevdet i arbeidsgruppen at slik unntaksbestemmelsen forelå, kunne den teoretisk sett medføre 98 timers sammenhengende vakt. Konklusjonen ble at tekst i § 9 settes i [] for videre vurdering under neste møte.
- Ankervakt: Retningslinjer vedr. sikker ankervakt inkluderes i avsnitt B-VIII/2.
- Forebygging av medikament og alkoholmisbruk: Tekst i regel VIII/1, avsnitt A-VIII/1 og B-VIII/1 ble ferdigstilt
- BRM og ERM: Opplæringskrav ble overført fra B-VIII/2 til A-VIII/2. Gruppen kom fram til at det var likheter mellom prinsipper for BRM og ERM som gjorde at det var en fordel å kombinere prinsipper for "resource management", og var enig om å flytte bestemmelsene som foreslått, med noen tillegg.
- VTS: Opplæring av dekksoffiserer. Gruppen ble **ikke** enig om å inkludere obligatoriske krav for utveksling av informasjon om "navigation reporting" og VTS prosedyrer mellom kaptein og pilot i A-VIII/2.

Tentativ dato for diplomatkonferansen på Filippinene er satt til 21.-25 juni 2010

Oppfølging: Koordinere korrespondansegruppen (pkt. 1 over).

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

Korrespondansegruppen ble reetablert på STW 39. Gruppen har levert sin rapport, og denne sammen med andre innspill ble vurdert under møtet.

Problemstillingen vedrørende iverksettelsen av kravene inntatt i A.890(21) har hovedsakelig vært reist av havnestater som etterlyser en mer gjennomslutlig prosess for fastsettelsen av sikkerhetsbemanningen på SOLAS-skip.

Det var bred enighet om at det skulle utvikles en prosessbeskrivelse/rammeverk bestående av 4 hovedelementer:

- Innsendelse fra reder
- Evaluering av innsendelse (administrasjonen)
- Opprettholdelse av minimum sikkerhetsbemanning
- Kontroll av overholdelse

Det var også enighet om at rammeverket skal være målorientert jfr. SOLAS V regel 14 som sier at "all ships shall be sufficiently and efficiently manned", og at det følgelig ikke bør etableres et preskriptivt regime.

Hvor det inntreffer endrede forhold som berører forutsetningene for den fastsatte sikkerhetsbemanningens størrelse, skal dette umiddelbart meddeles administrasjonen.

Som en del av den overordnede prosessen, ble det foreslått at administrasjonen periodisk også skal se til at forutsetningene for bemanningssertifikatet fortsatt gjelder. Retningslinjer vedrørende hvordan og når dette skal gjøres ble ikke fastsatt. Det ble gjort et poeng av at det er flaggstatsadministrasjonen og ikke havnestaten som skal forestå overvåkingen.

Norsk posisjon:

Norge hadde sammen med DK, NL og JA sendt inn dokument STW 40/8/2 som ga uttrykk for at fastsettelse av sikkerhetsbemanningen bør skje på grunnlag av en helhetlig vurdering av alle forhold som berører sikker drift av skip jf. ISM-kodens seksjon 6.

Utfall: Utkast til nytt vedlegg V til Res.A.890(21) as amended ble godkjent. Det ble videre besluttet å oversende utkast til revidert resolusjon til underkomiteen Safety of Navigation for uttalelse. Arbeidet fortsettes på STW 41.

H) Measures to enhance maritime security (agendapunkt 9)

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet. Sekretariatet informerte om utfallet av MSC 85.

I) Mandatory requirements for determining safe manning (agendapunkt 10)

Det var ingen dokumenter på dette agendapunktet, men det ble besluttet å slå det sammen med agendapunkt 8.

J) Work programme and agenda for STW 40 (agendapunkt 11)

Arbeidsprogrammet og agenda for STW 40 ble justert ut fra beslutningene som ble fattet. Det ble besluttet å anbefale at det avholdes et ekstra møte i arbeidsgruppen i 2009, men dette forutsetter godkjenning av Council.

Neste møte (STW 40) er tentativt satt til **11.-15. januar 2010**

K) Election of Chairman and Vice-Chairman for 2009 (agendapunkt 12)

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

L) Any other business (agendapunkt 13)

1. Dispensations issued under Article VIII of the STCW Convention

Sekretariatet informerte om mottatte rapporter på utstedelse av dispensasjoner.

2. Measures to improve training on board

For å bedre situasjonen i forhold til at det er mangel på kvalifiserte sjøfolk, forslår India å "belønne" de skip som utstyres med lugarer til bruk for trainees med at volumene av lugarene kan trekkes ut av tonnasjeberegningen.

Norsk posisjon: Støtter bekymringen, men dette er ikke veien å gå. Tonnasje er ikke bare en avgiftsparameter, men også en sikkerhetsparameter.

Utfall: Dokumentet fikk støtte fra flertallet som tok ordet, men det er SLF som må ta den endelige beslutningen.

Oppfølging: Brief SLF.

3. Ensuring the appropriate application of Article VIII

Japan forslø å utgi et sirkulære som innskjerper at dispensasjoner/tillatelser utstedt etter denne artikkelen kun skal gis i eksepsjonelle tilfeller. Mangel på tilgang på kvalifiserte sjøfolk er IKKE et slikt eksepsjonelt tilfelle.

Norsk posisjon: Støttes.

Utfall: I følge retningslinjene for IMO arbeid, kan ikke underkomiteene utarbeide fortolkninger til bindende instrumenter uten godkjenning fra MSC. Japan sender inn dokument til MSC.

Haugesund 23. februar 2009

Turid Stemre
Delegasjonsleder