

RAPPORT FRA STW 42

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.

FRA: Delegasjonen v/Haakon Storhaug

DATO: 3. februar 2011

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW 42) 24.-28. januar 2011

Den norske delegasjonen bestod av følgende: Funksjon:

Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder) Plenum

Underdirektør Rune Vikse, Sjøfartsdirektoratet Plenum/WG 2

Senioringeniør Svein David Medhaug, Sjøfartsdirektoratet Plenum/WG 1

Overingeniør Elin Kvamsøy Sjursen, Sjøfartsdirektoratet Plenum/DG 1

Overingeniør Kjersti Jørgensen, Sjøfartsdirektoratet, hospitant

Høgskolelektor Harald Eide, Høgskolen i Ålesund, WG 2

Stipendiat Helle Oltedal, Høgskolen Stord Haugesund, WG 1

Rådgiver Bent Christian Christoffersen, Norges Rederiforbund, Plenum/WG 2

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig S.Dir
3.6	Delta i korrespondansegruppe og arbeidsgrupper for e-navigasjon		Svein David Medhaug
3.13	Passenger ship tender operators	Implementering av retningslinjene når DE er ferdig med saken og MSC har vedtatt retningslinjene	Rune Vikse
3.13	Code for the implementation of mandatory instruments	Delta korrespondansegruppe, samt eget møte etter FSI 19	Haakon Storhaug/ Linda Bruås
3.10	Approved seagoing service	Mulig oppfølging av saken i MSC 89	Haakon Storhaug/Rune Vikse/Turid Stemre

Det ble opprettet følgende arbeids- og draftinggrupper under STW 42:

e-Navigation (WG 1) (Norge v/Hagen)

Training matters (WG 2) (Nederland)

Model courses (DG 1) (India)

Det ble ikke opprettet noen korrespondansegrupper av STW 42.

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 12. januar 2011. Det ble avholdt EU-koordinering i London 24. januar 2011 der Storhaug og Vikse deltok.

2. OPPSUMMERING

Møtet bar preg av at det var det første STW etter Manila konferansen. Således var arbeidsmengden mye mindre enn det man har vært gjennom mellom 2008 og 2010. De største sakene var e-navigasjon og utvikling av enhetlig fortolkning av ”approved seagoing service”. Generalsekretæren fokuserte mye på årets tema, piratvirksomhet. På onsdag 26. januar ble det avholdt et dagsseminar om piratvirksomhet som Storhaug var med på.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

Formann var Admiral Brady fra Jamaica.

1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer.

2. Decision of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av Komiteene og andre underkomiteer der disse berører STWs arbeid. Der STW hadde fått spesifikke instruksjoner, ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

3. Validation of model training courses

Norges interesse og posisjon:

Modellkursene utgjør en viktig del av opplæringen i og med at de er tilpasset kravene i STCW vedlegget og koden. Norges posisjon var å støtte Nederlands miljømodellkurs.

Diskusjon:

Det var noe diskusjon omkring Nederlands forslag om modellkurs for miljøbevissthet. Denne diskusjonen var hvorvidt det burde være et stand-alone kurs eller som del av sertifiseringsutdannelsen. Et annet aspekt var om det burde dekke alle sjøfolk, ikke bare offiserer. USA påpekte at kurset kanskje gikk noe

lengre enn STCW krever, og nevnte kravene i kapittel II og III, samt den nye ratingskravene. Nederland presiserte imidlertid at de så for seg kurset som en del av sjømannens opplæring og ikke som et eget kurs. Norges innlegg støttet modellkurset og at det burde dekke alle sjøfolk.

Tyskland vil forberede kurs for GOC og ROC. Polen vil utvikle ETO-kurs med uformell gruppe.

Konklusjon: Rapporten fra DG 1 er i dokument STW 42/WP.5. Modellkurset i miljøbevissthet ble validert av STW 42.

Agendapunkt 4 Unlawful practices associated with certificates of competency

Norges interesser og posisjon:

Dette er et agendapunkt som er fast og er mest for informasjon. Norge har for øvrig ikke kommet over noen tilfeller av svindel, og således ingen rapportering til IMO.

Diskusjon:

Bahamas støttet av andre foreslo at informasjon relatert til falske sertifikater bør publiseres på GISIS. Dette kan være problematisk å støtte dersom personlige data publiseres.

Konklusjon: STW ber MSC om å vurdere muligheten for publisering av informasjon relatert til falske sertifikater på GISIS.

Agendapunkt 5 Casualty analysis

Ingen dokumenter var fremlagt og heller ikke hadde FSI 18 bedt om uttalelser fra STW 42. Således ingen diskusjon. Saken videreføres til STW 43.

Agenda punkt 6 Development of an e-navigation strategy implementation plan

Norges interesse og posisjoner:

Norge har hittil valgt å være avventende med å ta en fast posisjon ettersom arbeidet i arbeidsgruppene og korrespondansegruppen ikke har vært særlig konkret eller strukturert. Dette er i ferd med å forandre seg. Norske rederier er interessert i dette på grunn av den rivende teknologiske utviklingen på kommunikasjons- og it-siden. Direktoratet har besluttet at Svein David Medhaug skal følge med på arbeidet i alle de tre underkomiteene, samt korrespondansegruppen.

Diskusjon:

Det ble en lang diskusjon i plenum spesielt om de to scenariene som ble fremsatt i rapporten fra korrespondansegruppen (STW 42/6). Flertallet av landene mente at man burde fokusere på navigatøren som navigatør. Mange var enig i Bahamas syn at man måtte sette godt gammeldags sjømannskap i sentrum og det måtte ikke bli for mye opplæring i teknologi, som kunne ta oppmerksomheten vekk fra det en sjømann egentlig skal holde på med. UK gikk også sterkt ut med å kritisere det andre scenariet, navigatøren som overvåker. Norge sa at man burde ikke på dette tidspunktet velge mellom det ene eller det andre scenariet, men ha et mer langsiktig fokus. Foruten dette spørsmålet ga plenum sterke føringer på de fleste punktene til diskusjon i dokument STW 42/6, avsnitt 18. Kun tre av ni punkter ble referert til WG 1. Kun spørsmål 1, 2 og 4 i avsnitt 18 i korrespondansegruppens rapport ble sendt videre til arbeidsgruppen.

1 Iboende risiko for å stole for mye på teknologi

STW 42 mente at på den ene siden var det vanskelig å svare klart på dette, og på den andre siden er STCW forberedt på dette;

Det ble i arbeidsgruppen diskutert flere faktorer som kunne oppstå ved for stor tillit til e-navigasjon . bl.a Utstyrets redundans ved evt. feilkilder, jamming eller misstolkning av informasjon. Det ble også diskutert simulerings trening, hvor opplæring ved bortfall av elektroniske hjelpemidler må vektlegges.

2 Standardisering av brodesign

Utvikling av S-modus samt standard driftsprosedyrer var nok veien frem. Opplæring bør fokusere på anomalier i driften.

I arbeidsgruppen ble det presisert at man må skille mellom standardisering av bro design og standardisering av utstyr tilknyttet E-navigasjon, og det ble påpekt på viktigheten av en standardisering av det utstyret som vi hadde til rådighet ved elektronisk navigering. Utstyr som Radar/ARPA, AIS, Elektroniske karter og annet integrert utstyr som var til hjelp ved elektronisk navigering.

3 Maritimt engelsk

STW mente at man allerede hadde kravene i STCW samt modellkurs.

4 Standardmodus for navigeringsdisplayer

Dette øker ikke nødvendigvis kompetanse, men kan bedre sikkerheten.

I arbeidsgruppen var det bred enighet om at en evt. standardiserings modus (s-mode) var ønsket velkommen. S-mode må fungere som en standardiserings modul hvor alt e-navigerings utstyr eller anvendt/ spesifikk utstyr kan med et enkelt taste trykk (reset knapp) stilles tilbake til utgangspunktet. Dette vil kunne hindre menneskelig svikt forårsaket av operatører som ”kludrer” til informasjon med egne innstillinger som kan forvirre losere, og offiserer som overtar brovakt. Dette vil føre til at en enklere kan få tilbake ønskelig informasjon raskt og effektivt om noe skulle inntreffe. Det må selvsagt ikke eliminere muligheten til å bruke en mer avansert modell hvis det er ønskelig.

5 Navigerende navigatør og overvåkende navigatør

Man foretrekker den navigerende navigatøren; sjømannen bør fokusere på ”first principles”, grunnleggende sjømannsskap.

6 Maritime instruktørers kompetanse

STCW dekker allerede dette punkt.

7 Type-spesifikk familiariseringsopplæring (skipstype etc)

Det er allerede dekket gjennom krav om familiarisering i STCW.

8 Opplæring for landbasert personell

Det er generell skepsis til å stille krav til landsiden i IMO. Kan imidlertid se på ship-port interface.

9 Fremtidige endringer av STCW konvensjon og kode

Det ble vedtatt en resolusjon i Manila om at ny endringssyklus kan først begynne i 2015.

Kystverket holdt en presentasjon som var oppklarende for en del av delegatene. Dessverre kom den etter plenumsdebatten som nok var preget av en viss skepsis til e-navigasjon.

Konklusjon: Rapporten fra WG 1 ble godkjent av STW 42 og blir formelt oversendt korrespondansegruppen for e-navigasjon.

Agendapunkt 7 Revision of the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships

Norges interesse og posisjoner:

Norge har valgt å ikke prioritere arbeidet med denne resolusjonen (A.864(20)) i DSC og har derfor ikke deltatt i utformingen av den. Norge har imidlertid gitt arbeidet sin støtte.

Diskusjon:

Det forelå utkast til assembly resolusjon fra DSC 15. En rekke land deriblant UK og Nederland mente at disse retningslinjene egentlig var mer relevant for last som tilsynelatende ikke er farlig. Nederland kom med et eksempel hvor fire sjøfolk døde etter å ha gått inn i et lasterom med løk, som hadde redusert oksygennivået til farlig lavt nivå. Kina, India og Singapore hadde i tillegg forslag til endringer i teksten. Cook Islands argumenterte for at man burde la denne resolusjonen gå uendret til MSC og videre til Assembly, ellers ville man ikke klare å få den vedtatt ved denne anledningen og man vil måtte vente enda lengre før man fikk på plass nødvendige retningslinjer. STW 42 aksepterte dette argumentet og følgelig ble det ikke noen endringer.

Konklusjon: Da STW har med opplæring å gjøre og det derfor er det formelle begrensninger i hva STW kan foreslå av endringer. Stater som har forslag bør gjøre disse direkte til MSC da de ikke kan behandles av STW. STCW dekker allerede opplæringskrav under dette punktet i kapittel V og VI i STWC Koden.

Agendapunkt 8 Development of model procedures for executing shipboard emergency measures

Norges interesser og posisjon:

Da dette berører ISM, er det i Norges interesse at ISM benyttes i størst mulig grad. Av dette følger det at Norge støttet dokumentet fra ICS og ISF.

Diskusjon:

Saken gjelder forslag til generiske prosedyrer fremmet av Korea under STW 41. Imidlertid var det lite støtte til Korea den gang. ICS og ISF argumenterte denne gang for at slike prosedyrer er en del av ISM-systemet til rederiene under seksjon 8 i ISM Koden, og at uansett var det umulig å lage felles prosedyrer for enkelte skipstyper uavhengig av rederi. ICS og ISF foreslo i sitt dokument mulig tilleggsguidance men det fikk ikke noe støtte i STW. Vi tok også til orde for at det måtte være en del av ISM og at vi ikke trengte ytterligere retningslinjer.

Konklusjon: Ikke behov for prosedyrer fordi ansvaret ligger hos ISM-rederiet.

Agendapunkt 9 Development of training standards for recovery systems

Norges interesser og posisjon:

Norge har hatt som posisjon at ISM er det naturlige instrument å bruke i denne sammenheng. Norge er ikke for å kreve spesifikt utstyr installert på alle skip. Saken ledes av DE som har besluttet å utvikle funksjonelle krav.

Konklusjon: saken overføres til STW 43 fordi saken ikke er ferdigbehandlet av DE 55.

Agendapunkt 10 Development of unified interpretations for the term "approved seagoing service"

Norges interesser og posisjoner:

Denne saken ble satt på agendaen av MSC etter norsk initiativ.

Diskusjon:

Flertallet av medlemslandene var ikke interessert i å utvikle noe som helst, det være seg en Unified Interpretation eller annen form for guidance. Ledende motstandere var Bahamas, UK og Danmark. Danmark mente at selv guidance ville være problematisk fordi administrasjonen kunne bli spurt om hvorfor man ikke følger eventuelle guidelines. Argumentene mot var mange, men det viktigste var nok at man mente det var for komplekst, dvs at forskjellene mellom tolkningene var for store. UKs argumenter var at vårt forslag kunne føre til administrative byrder, at det ikke var noen definisjon av arbeidsdag i STCW og at det uansett ikke var nødvendig å bryte ned arbeidsdagen i timer, at lovlige ekvivalenser var på plass, og at, som Australia sier, at man lot konvensjonen være vag med vilje.

Vi fikk støtte fra Sverige, Cook Islands, Iran og Portugal. Sør Afrika ytret også meninger som lenet i vår retning. Sverige fokuserte på revalidering av sertifikater, og at den nye ordningen med 30 dager måtte bety 30 dager – og at én dag betyr én dag. Cook Islands støttet vår argumentasjon ved at det var merkelig at når man satser på å harmonisere kravene til sjøfolks utdanning, så burde man også gjøre det for fartstid.

Konklusjon: Flertallet var imot enhetlig tolkning av fartstid og det var ikke behov for å gjøre mer under denne saken..

Agendapunkt 11 Biennial agenda and provisional agenda for STW 43

Mulige arbeids- og draftinggrupper på STW 43:

- e-navigasjon
- training matters

Draftinggruppe:

- validering av modellkurs

Tentative datoer for STW 43 er enten 30 april til 4 mai, alternativt 10 til 14 desember 2012.

Agendapunkt 12 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2012

Både formann og vise-formann ble gjenvalgt.

Agendapunkt 13 Any Other Business

Guidelines for passenger ship tender operator

Norges interesser og posisjon:

Mange cruiseskipanløp langs norskekysten fører til en viss trafikk av hjelpefartøyer. Bedre oppfølging av disse er viktig da det kan være mange passasjerer om bord. Saken ligger under DE med tittel "Guidelines for passenger ship tender".

Diskusjon:

Alle land som tok ordet støttet i prinsippet CLIAs dokument, men støttet UK i at førstehjelp bør tas med i opplæringen. Norge tok ordet for å støtte UK på dette punktet.

Konklusjon: Rapporten fra WG 2 er i dokument STW 42/WP.4, og blir oversendt DE, som har det overordnede ansvaret i denne saken.

Dispensasjoner under konvensjonens artikkel VIII

Fast sak på agendaen. Informasjon i dokument 42/13 notert.

Code for the implementation of mandatory IMO instruments becoming mandatory

Norges interesser og posisjon:

Norge har siden starten vært en støttespiller for systemet for frivillige IMO-revisjoner, og støtter således også å gjøre slike revisjoner obligatoriske (for Norges del blir de uansett obligatoriske gjennom EUs flaggstatsdirektiv) Norge deltar i korrespondansegruppen etablert av FSI.

Diskusjon:

FSI 18 rettet en forespørsel til STW 42 om hvordan man kunne ta med STCW i det generelle opplegget for obligatoriske revisjoner av medlemsland. STCW regel I/7 og I/8 gir allerede krav om blant uavhengig evaluering ved jevne mellomrom. Disse reglene ble også endret under Manila-konferansen. Dette systemet hadde fungert godt som grunnlag for gjensidig godkjenning av sertifikater siden det trådte i kraft i 1998, og dermed impliserte at det kanskje ikke hastet så veldig med å ta med STCW i det nye regimet.

USA var bekymret fordi det bare var få uker mellom MSC 88 og STW 42. STCW Regel I/7 og I/8 må kanskje endres totalt. USA foreslo derfor om at land fremmer eventuelle dokumenter til STW 43.

Konklusjon: USAs forslag ble akseptert og saken blir dermed ikke behandlet før STW 43.

Annet

World Maritime Day 2011 tema: "Piracy: Orchestrating the Response"

Onsdag 26. januar var viet et heldagsseminar om piratvirksomhet (årets IMO-tema: "Piracy: Orchestrating the response") og hva som kan gjøres for å bekjempe denne virksomheten. En rekke foredragsholdere belyste ulike aspekter av dagens problemer og utfordringer. Klare signaler var at IMOs medlemsstater ikke gjør nok, ikke bevilger nok penger og ressurser deriblant militære, i denne langvarige

kampen. I tillegg ble rederier og skip kritisert for ikke å følge *best management practice* (BMP) og at de ikke leser MSI meldinger som kunne hindret dem fra å havne i farlige situasjoner. Et videre problem som EUNAVFOR nevnte er at piratene nå operer utenfor de områder som marinestyrkene har mandat til å operere i, ved hjelp av moderskip. Det ble derfor uttrykt ønske om at BMP nå måtte bli bindende. Det ble også bekreftet at holdningene til væpnete vakter om bord er i ferd med å endre seg og ICS sa at de kunne anbefale det under visse betingelser og omstendigheter, om enn motvillig. Det kan derfor være mulig at krav om å gjøre obligatorisk BMP blir et tema på MSC 89.

Haakon Storhaug

delegasjonsleder

Haugesund, 31.01.2011