

RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.

FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel.

DATO: 16. februar 2005

KOMITE: **IMO's Sub-committee on Standards of Training and Watchkeeping 36. sesjon (STW 36); 11. – 14. januar 2005.**

I INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

	<u>Funksjon:</u>
➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder)	Plenum
➤ Senioringeniør Helge Eik	Plenum, DG 2
➤ Høgskolelektor Harald Eide, Høyskolen i Ålesund	Plenum, WG 1
➤ Seniorkonsulent Truls Bui, Telenor Networks AS	Plenum
➤ Seksjonsleder Arne Jørgensen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
➤ Training Manager Gunnar Dybesland, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1

WG 1: Working group on Maritime Security

WG 2: Working group on Training Matters

DG 1: Drafting Group on Validation of Model Training Courses

DG 2: Drafting Group on requirements for officers of WIG Craft

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 21. desember 2004 i Sjøfartsdirektoratet. EU hadde et koodineringsmøte 11. januar 2005 hvor Trygve Scheel og Truls Bui deltok.

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Trygve Scheel tlf. 22 45 44 04, eller på e-mail: trygve.scheel@sjofartsdir.dep.no. Distriktssjefene bes kontakte ovennevnte for distribusjon av offisiell rapport.

II OPPSUMMERING

Sett med norske øyne var hovedsakene på STW 36 følgende:

- Vurdering av kravene til demonstrasjon av kompetanse i STCW kapittel VI; se pkt 14 a) under del III i rapporten
- Vedlikehold av GMDSS-opertørenes kompetanse; se pkt 14 b) under del III i rapporten.
- Trening med "fast rescue boats" under dårlige værforhold; se pkt 4 under del III i rapporten
- Tiltak for å forhindre ulykker under livbåtøvelser; se pkt 5 under del III i rapporten
- Utvikling av IMO-krav til underordnet personell; se pkt 10 under del III i rapporten

III GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Validation of model training courses (agendapunkt 3)

Det forelå to nye modellkurs til validering:

- a) Operational use of IBS
- b) Safety of fishing operations (support level)

Norsk posisjon:

a) Vi stiller oss positive til dette modellkurs, men har en del synspunkter: Tittelen bør utvides til å inkludere "Integrated Navigational Systems (INS), fordi også dette tema er behandlet inngående i kurset. Vi mener også at kurset burde innholdt mer om bruk av GMDSS og AIS. Selv om det ikke blir mulig å ta inn ny tekst om disse temaer, så bør det i det minste refereres til andre modellkurs om disse temaer.

b) Fiskefartøysavdelingen hadde hatt kurset til gjennomgang, og mente det ville være ønskelig å utvide kurset med flere tilleggsmoduler. Kursets formål er bl.a. å bidra til at flere land tiltrer STCW-F, slik at konvensjonen kan tre i kraft. Det er derfor viktig at kurset kommer på plass så snart som mulig. Vi valgte derfor å ikke argumentere for utvidelse av kurset på det nåværende tidspunkt. På et senere tidspunkt kan Norge eventuelt foreslå konkrete tilleggsmoduler til modellkurset.

Konklusjon:

Det ble etablert en Drafting-gruppe som gjennomgikk begge modellkursene og gjorde en del mindre endringer, bl.a. basert på Norges forslag. Begge kursene ble akseptert som "validerte".

2. Unlawful practices associated with certificates of competency (agendapunkt 4)

Sekretariatet la frem to dokumenter vedrørende dette spørsmål:

a) Det ene dokumentet ga en oppsummering av de informasjoner Sekretariatet hadde mottatt fra 51 medlemsland vedrørende "Current databases standards, records systems and anti-fraud measures." Det er forholdsvis stor forskjell mellom de forskjellige land, ikke minst vedrørende tiltak for å forhindre muligheten for å lage falske sertifikater. Også innholdet i databasene varierer en god del, og ikke alle dekker de informasjoner som ligger i minimumskravene i STCW-konvensjonen.

b) Det andre dokumentet fra Sekretariatet dreide seg om eventuell offentliggjørelse fra IMOs side av navn/identifikasjon av personer som har vært i besittelse av et falskt sertifikat. På STW 35 ble dette foreslått av enkelte land, og Legal Division i IMO fikk i oppgave å utrede spørsmålet. Dokumentet inneholder denne vurdering som konkluderer med at det ikke kan anbefales at IMO tar inn i sin database navn/identifikasjon av personer som har vært i besittelse av et falskt sertifikat.

Norsk posisjon:

a) Etter Norges oppfatning bør det etableres en minimumsstandard både i forhold til databaser, registreringssystemer og tiltak på linje med de minimumskrav som fremgår av STCW-konvensjonen.

b) Vi støtter vurdering og konklusjon fra IMOs Legal Division.

Konklusjon:

- a) Det var enighet om at Sekretariatet hadde fullført den oppgave de var blitt pålagt. Det ble ikke trukket konklusjoner ut over dette.
- b) STW sluttet seg til konklusjonene fra IMOs Legal Division. Kypros forslø at IMO burde offentliggjøre *nasjonaliteten* på personer som blir tatt med falske sertifikater, for å være sikker på at vedkommende land ble kjent med problem og omfang. Dette ble støttet av flere land og Legal Division i IMO fikk i oppgave å utrede spørsmålet til neste sesjon. Lite tyder på at problemet med falske sertifikater noen gang vil finne sin endelige løsning. På denne bakgrunn forslø STW å omgjøre dette tema til et "continuous item" på STWs agenda.

3. Large passenger ship safety (agendapunkt 5)

STW ble informert om at MSC 79 hadde besluttet å endre dette agendapunkt til "Passenger ship safety"; dvs stryke "large".

Følgende hovedsaker ble behandlet under dette agendapunkt:

- a) Endre Part B i STCW-koden ved å ta inn anbefalinger vedrørende "engine-room resource management". MSC 79 hadde besluttet at dette skulle gjøres, og Singapore hadde sendt inn et forslag til STW 36. Det skal tas hensyn til at kravet kan bli gjort gjeldende også for andre skipstyper enn passasjerskip.
- b) Revidere modellkurset for "Crisis and crowd management" ved å ta inn "the safe haven concept".

Norsk posisjon:

Støtter forslagene.

Konklusjon:

- a) I arbeidsgruppen (WG 2) som skulle utarbeide detaljert forslag, uttrykte flere at "bridge resource management" og "engine-room resource management" har klare fellestrekk og bør ses på samlet. Det ble også påpekt at det ikke finnes en klar og entydig definisjon av "resource management", og at dette fører til at det tilbys ulike kurs med svært varierende innhold. Disse forhold ligger imidlertid utenfor mandatet, og bør tas opp på et senere tidspunkt. Arbeidsgruppens forslag til endring av del B i STCW-koden ble godkjent, og oversendes MSC for vedtak.
- b) Saken ble diskutert i detalj i arbeidsgruppen (WG 2), og man identifiserte en rekke steder i modellkurset der det bør gjøres endringer. Sekretariatet fikk i oppgave å utarbeide konkrete endringsforslag. Saken skal også forelegges COMSAR 9, og STW var derfor enig om at saken ikke kan avsluttes før på neste sesjon.

4. Training of crew in launching/recovering operations of fast rescue boats and means of rescue in adverse weather conditions (agendapunkt 6)

Diskusjon av denne saken startet på STW 33. Til dette møtet hadde UK sendt inn et dokument som påpekte at det er forutsatt at "fast rescue boats and means of rescue" skal kunne settes ut og tas opp i dårlig vær. Imidlertid er det hittil ikke stilt klare krav til at mannskapet må få *trening* i slike operasjoner i dårlig vær. UK forslø derfor utvidede krav i STCW som stiller krav om at mannskapet skal trenes under værforhold som inkluderes dårlig vær ("adverse weather conditions"). UK forslø dessuten et sirkulære som pålegger skip å sørge for at treningen om bord inkluderer øvelser i dårlig vær.

Norsk posisjon:

Vi har en viss forståelse for UKs synspunkter, men er meget bekymret for at UKs forslag kan innebære at mannskap blir utsatt for stor risiko i forbindelse med trening i dårlig vær. Vi hevdet derfor at UKs forslag må omformuleres i betydelig grad før vi kan støtte forslaget. Slik trening må alltid foregå ”under strictly controlled conditions”, slik at treningen innebærer minimal risiko. Trening under dårlige væreforhold bør derfor ikke finne sted om bord i skip, men kun i spesielle treningssentra med de nødvendige fasiliteter og sikkerhetsarrangementer.

Konklusjon:

Norges synspunkter fikk bred støtte i Plenum. Saken ble senere drøftet i detalj i WG 2, som ble enig om betydelige endringer i UKs forslag. Det ble fastslått at det finnes få landbaserte treningssentra som kan arrangere realistisk øvelser i dårlig vær uten at dette innebærer fare for liv og helse. I de reviderte kravene ble trening i dårlig vær derfor fjernet, og det ble innskjerpet at trening ikke må sette liv og helse i fare.

Plenum aksepterte forslagene fra arbeidsgruppen til endring av STCW samt MSC-sirkulære, som sendes til MSC 80. Det forutsettes at endringene i STCW blir vedtatt på MSC 81 (i mai 2006).

5. Measures to prevent accidents with lifeboats (agendapunkt 7)

På tidligere møter har diskusjonene om ulykker under livbåtøvelser primært dreiet seg om vanlige livbåter. Tidligere diskusjoner endte med enighet om å endre kravene i SOLAS slik at det ikke behøver å være mannskap om bord ved øvelser med vanlige livbåter. Disse endrede krav ble vedtatt på MSC 78, men er ennå ikke trådt i kraft.

På denne sesjonen var fritt-fall livbåter hovedtema. Saken var diskutert på DE 47, som konkluderte med at SOLAS-kravene på dette punktet ikke burde endres; dvs. at man opprettholder at mannskap skal være om bord i fritt-fall livbåter ved øvelse hver 6. mnd (kan utvides til hver 12. mnd. på visse betingelser.)

Norsk posisjon:

Erfaring har vist at flere personer er blitt skadet ved øvelser ombord i fritt-fall livbåter. Dette er selvfølgelig ikke akseptabelt, og man bør derfor vurdere om det er mulig å legge om øvelser slik at mannskapet får fullgod trening, samtidig som faremomentene unngås. For livbåter plassert i mer enn 20 m høyde, er det allerede akseptert at man benytter *simulerte* utsetninger. Det samme bør være mulig også når høyden er mindre enn 20 meter.

Konklusjon:

Under diskusjonen i Plenum ga flertallet uttrykk for synspunkter som var sammenfallende med Norges. I arbeidsgruppen (WG 2) var det også enighet om at fritt-fall øvelser med personer om bord var ”inherently dangerous”, og burde unngås. Arbeidsgruppen konkluderte derfor med at det bør tillates – uansett fallhøyde – at fritt-fall livbåter kan fires ned ved øvelser, forutsatt at det gjennomføres *simulerte* utsetninger minst hver 6. mnd.

Under sluttbehandlingen i Plenum ga Norge uttrykk for at vi støttet denne konklusjonen. Vi gjorde imidlertid oppmerksom på at DE 47 hadde kommet til motsatt konklusjon, og at DE derfor burde bli gjort oppmerksom på at STW 36 var klar over dette, og dessuten klar over at STWs syn var i strid med gjeldende krav i SOLAS. Møtet sa seg enig i at dette burde sies klart i rapporten fra STW 36, og tok dessuten inn en oppfordring til MSC om å instruere DE om å revurdere någjeldende krav i SOLAS på dette punkt.

6. Measures to enhance maritime security: training and certification requirements for ship and company security officers (agendapunkt 8)

Hovedoppgavene for STW 36 var å utarbeide krav i STCW-konvensjonen og STCW-koden til "Ship Security officers (SSOs)".

Det forelå et forslag til slike krav fra en korrespondansegruppe ledet av India.

Norsk posisjon:

Vi støtter i prinsippet forslaget fra korrespondansegruppen, men mener at basiskravene til SSO bør skjerpes til følgende: "Have approved seagoing service as a certified Deck or Engine Officer for not less than 12 months".

Konklusjon:

Flertallet støttet ikke det norske forslaget til skjerpede krav. Imidlertid var det enighet om at aldersgrense på 18 år synes urimelig lav for denne type stilling. Det var vanskelig å bli enig om hvordan kravet burde utformes, og man endte opp med å stryke aldersgrensen og si følgende om tidligere erfaring: "Have approved seagoing service of not less than 12 months or appropriate seagoing service and knowledge of ship operations".

Forslag til nye krav i STCW-konvensjonen og STCW-koden til "Ship Security officers (SSOs)" ble godkjent av STW 36 og sendes videre til MSC 80 for godkjenning og MSC 81 for vedtak.

7. Education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management (agendapunkt 9)

Dette tema har vært på STWs agenda siden STW 34. Det har vært diskusjon om IMO bør satse på bindende krav eller kun anbefalinger på dette viktige men kompliserte område.

Til dette møtet hadde Danmark sendt inn et dokument som beskriver dansk lovgivning og praksis for å unngå "fatigue-problemer".

Norsk posisjon:

Norske regler og systemer på dette området er temmelig lik Danmarks.

Konklusjon:

Enkelte land sa seg uenig i de systemer/regler Danmark har etablert, fordi landene mente dette ville skape enda flere arbeidsoppgaver om bord. UK mente "fatigue-problemer" ikke kan løses ved trening, men ved at bemanningen er tilstrekkelig stor i forhold til oppgavene. UK vil sende inn forslag til nytt agendapunkt for STW til MSC 80, som vil ta opp dette problemet.

STW 36 mente saken ikke var moden for å trekke konklusjoner. Den tas opp på nytt på neste møte, og medlemslandene anmodes om å sende inn synspunkter/forslag til neste sesjon.

8. Requirements for knowledge, skills and training for officers on WIG craft (agendapunkt 10)

"WIG craft" er fartøy i grenseland mellom skip og fly. Hittil er det få land som beskjeftiger seg med "WIG craft", men særlig Russland har jobbet for å få saken på IMOs agenda. MSC 76 besluttet at "Requirements for knowledge, skills and training for officers on WIG craft" skulle behandles av STW. Til STW 36 forelå et forslag fra Russland, og det forelå et dokument fra Australia som støttet Russlands forslag i prinsippet, men foreslo en del endringer.

Etter at dokumentene var introdusert holdt USA og UK innlegg som ga uttrykk for at de ikke var enig i at STW har den nødvendige kompetanse til å utarbeide slike krav for fartøy som også kan operere i "airborne mode". Imidlertid er instruksjonen fra MSC klar, og STW må utføre den pålagte

oppgaven. Det ble nedsatt en ”Drafting Gruppe” på saken, og på oppfordring fra Sekretariatet påtok Helge Eik, Norge, seg oppgaven å lede gruppen.

Norsk posisjon:

Hittil er det liten/ingen interesse for WIG craft i norske farvann, så vi holder en lav profil i saken. Imidlertid kan det være grunn til å føle bekymring for sikkerheten til sjøs (og trolig også i luften) dersom slike fartøy/farkoster – som kan oppnå en fart på flere hundre kilometer pr. time – begynner å operere i farvann trafikkert med vanlige skip.

Konklusjon:

På bakgrunn av foreliggende dokumenter utarbeidet Drafting Gruppen et utkast til ”Guidance” for offiserer til ”WIG craft”. Det faktum at oppgaven fra MSC om å lage ”requirements” er utført ved å utarbeide ”guidance” ble ikke tatt opp av noen under behandlingen i Plenum.

UK og USA gjentok/forsterket sine sikkerhetsmessige betenkeligheter.
Forslaget oversendes til MSC 80 for vedtak.

9. Development of training requirements for the control and management of ship’s ballast water and sediments (agendapunkt 11)

Dette spørsmål ha vært diskutert i flere komiteer/underkomiteer i mange år, men med liten fremgang. Til dette møtet hadde India sendt inn et dokument som ga uttrykk for at slike retningslinjer ikke bør gjøres bindende på det nåværende tidspunkt. India mente at siktemålet bør være å lage to modellkurs – ett for seilende personell og ett for havner – og India tilbød seg å utarbeide et utkast.

Norsk posisjon:

Støtter Indias forslag.

Konklusjon:

De fleste var enig med India, som ble anmodet om å lage utkast til modellkurs. Flere land tilbød seg å samarbeide med India om saken. Det ble besluttet at spørsmålet om eventuelt modellkurs for havnepersonell bør forelegges Facilitation Committee.

10. Development of competences for ratings (agendapunkt 12)

Hittil har IMO ikke hatt spesielle krav til ”ratings”; dvs underordnet mannskap. ILO har imidlertid hatt visse slike krav i sin ”Able Seaman Convention, 1946” (ILO-konvensjon nr. 74). Konvensjonen dekker kun ”Able Seamen”, og få land har tiltrådt konvensjonen (heller ikke Norge). STW 35 diskuterte saken og kom til at det bør vurderes å utarbeide krav til ulike typer underordnet personell i STCW-konvensjonen.

IMOs Sekretariat var instruert om å bringe disse synspunkter til ILO. Dette er gjort og saken ble diskutert i sin fulle bredde på ”The preparatory Technical Maritime Conference of ILO” i september 2004. Det var der enighet om at krav til underordnet personell (med unntak av kokker) bør overføres til IMO og tas inn i STW-konvensjonen.

Til dette møtet forelå et dokument fra IMOs Sekretariat som redegjorde for det overstående, samt et dokument fra UK som uttrykte en rekke synspunkter på hvordan systematikken kan utvikles for krav til ”ratings” i STCW-konvensjonen.

Norsk posisjon:

Vi er enig i at det er ønskelig å utarbeide krav til ”ratings” i STCW-konvensjonen. I prinsippet er vi dessuten enig med de fleste av UKs synspunkter, som ligger nær opp til det systemet Norge har hatt i mange år.

Konklusjon:

Det ble en lang og noe sprikende diskusjon om saken på STW 36. Men de aller fleste var enig i at ansvaret for denne saken bør overføres fra ILO til IMO, og at det bør utarbeides nye krav til ”ratings” i STCW-konvensjonen. Uenigheten gjaldt bl.a. om IMOs krav kun bør dekke personell med vaktholdsoppgaver, eller om også andre kategorier bør inkluderes. Enkelte fremholdt dessuten at de nye kravene også bør omfatte ”general purpose ratings”. ILOs representant fremholdt særlig nødvendigheten av å beholde begrepet ”able seaman” fordi dette begrepet er benyttet i flere sammenhenger i ILOs regelverk. Flere uttrykte at det var nødvendig å se på legale spørsmål for personell som allerede er sertifisert i henhold til ILOs konvensjon nr. 74. Det var bred enighet om at kravene til ”ratings” bør utformes etter samme mal som de øvrige krav i STCW.

Etter en lang debatt ble det konkludert at det er ønskelig å etablere en korrespondansegruppe for å utrede sakens ulike sider før neste møte i STW. Dette forslaget må forelegges MSC for godkjenning før arbeidet startes.

11. Training and certification requirements for company and port facility security officers (agendapunkt 13)

MSC 79 hadde konkludert at IMO ikke skulle utarbeide krav/retningslinjer for trening av Port Facility Security Officers. Eneste oppgave for STW 36 på dette agendapunkt var derfor å utarbeide *retningslinjer* (ikke krav) for trening av ”Company Security officers (CSOs)”. USA har tidligere sendt inn forslag til STW 35 til krav til CSOer, men etter at MSC 78 besluttet at det kun skulle utarbeides retningslinjer har USA revidert sitt dokument og sendte dette til STW 36. Dokumentet presenterer *anbefalinger* til CSO etter samme mal som brukt når det gjelder foreslåtte *krav* til SSOer (agendapunkt 8).

Norsk posisjon:

Vi kan støtte prinsippene i USAs forslag.

Konklusjon:

Arbeidsgruppen gjorde enkelte mindre endringer i USAs forslag. Forslaget fremstår som et ”Draft MSC Circular” og går til MSC 80 for godkjenning.

12. Work programme and agenda for STW 37 (agendapunkt 14)

På denne sesjonen av STW var det forholdsvis få dokumenter/saker, og formannen fremsatte en del uformelle forslag til nye oppgaver som han mente burde vurderes for STW. Enkelte kommenterte formannens synspunkter, men det var enighet om at det er nødvendig at eventuelle slike forslag innsendes til MSC i henhold til gjeldende (streng) prosedyrer.

3 saker ble strøket av arbeidsprogrammet da de var ferdigbehandlet på denne sesjonen (agendapunktene 6, 10 og 13).

Som opplyst under agendapunkt 16, ble det besluttet å anmode MSC om å ta opp de to sakene som særlig Norge hadde engasjert seg i under ”Any other business” (Kompetansekrav vedrørende

”Basic safety training” og vedlikehold av kompetanse for GMDSS operatører), under *to nye agendapunkter* på neste sesjon.

13. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2006 (agendapunkt 15)

Både nåværende formann Peter Brady (Jamaica) og nåværende viseformann Kayssi (Lebanon) opplyste at de tok gjenvalg, og begge ble gjenvalgt.

14. Any other business (agendapunkt 16)

Følgende hovedsaker ble tatt opp under ”Any other business”:

a) ”Review of the STCW requirements for demonstration of competency in STCW chapter VI”: Norge foreslo for MSC 78 at STW burde få i oppdrag å revurdere og klargjøre bestemmelsene i STCW når det gjelder ”Basic safety training” – særlig å klargjøre i hvilken grad deler av kravene bare kan oppfylles ved deltakelse på oppfriskingskurs i land. MSC begrenset STW’s oppgave i forhold til Norges forslag: STW 36 skulle kun uttale seg om det er *behov* for å endre kravene.

b) ”Performance of GMDSS operator’s certificate holders”: Saken har vært diskutert ved flere anledning på COMSAR, STW og MSC. Norge og en del andre land har erfart at de færreste operatører med GMDSS-sertifikater har tilstrekkelig kompetanse til å kunne bruke radioutstyret på riktig måte i forbindelse med ”distress, urgency and safety”.

c) ”Flag State Endorsement”: Japan foreslo at IMO etablerer en database der man legger inn informasjon om hvilke ”recongnitions” hver enkelt land som har tiltrådt STCW har gjort av sertifikater utstedt av andre land (”endorsements”). Slik informasjon vil være nyttig i forbindelse med havnestatskontroll, fordi Japan har erfart at ikke alle land følger reglene i STCW på dette området.

Norsk posisjon:

a) Dette er et norsk forslag!

b) Norge er blant de land som har tatt opp saken ved flere anledninger. Vi mener det bør innføres klare krav om at GMDSS-operatører gjennomgår en test mht. prosedyrer for nød- og sikkerhet, hvert femte år.

c) Vi støtter Japans forslag.

Konklusjon:

a) ”Review of the STCW requirements for demonstration of competency in STCW chapter VI”: Det ble en bred debatt om saken som viste at flertallet ikke støtter norsk syn, men der en del land gir oss full støtte. De som gikk i mot vårt syn (bl.a Tyskland og Danmark) brukte i mange tilfeller ISM som motargument: De mente den opplæring som ”The Company” er ansvarlig for at de ansatte får i henhold til paragraf 6.5 i ISM-koden må forutsettes å ivareta *alle* behov for trening. De hevdet da at dersom STCW ble endret til å spesifisere gjenoppfriskingskurs hvert femte år, kunne dette svekke ISM-koden og det ansvar ”selskapet” har for å oppfylle denne. Vi kommenterte at vi selvfølgelig ikke har til hensikt å svekke ISM, og ga dessuten uttrykk for at forutsatt at et rederi har etablert et treningsopplegg i forbindelse med ISM som oppfyller alle krav i kapittel VI i STCW, og kan dokumentere at dette skjer minst hvert 5. år for de aktuelle mannskaper, så må dette anses som at de *oppfyller* de kravene vi har påtalt. Men vi vet med sikkerhet at ikke alle rederier har etablert denne type trening som en del av ISM.

Flere fremholdt under debatten at vårt forslag om gjenoppfriskingskurs hvert 5. år er i konflikt med Reg. I/11 i STCW. Dette tilbakeviste vi gjentatte ganger, men dette feilaktige synspunkt om ”konflikt” synes å ha blitt gjentatt så mange ganger at påstanden er blitt til ”sannhet” for mange!

Etter en lang og litt springende debatt fikk vi – ikke minst ved hjelp av UK – aksept for at dette er en komplisert sak som bør drøftes nærmere på neste møte. Vi fikk også aksept for at saken bør tas opp som et eget agendapunkt (se arbeidsprogrammet).

b) ”Performance of GMDSS operator’s certificate holders”:

Norge redegjorde for våre negative erfaringer som indikerer at ca. 80 % av personell med GMDSS-sertifikater ikke er i stand til å bruke utstyret korrekt i forbindelse med nød- og sikkerhet. Flere uttykte lignende erfaringer og støttet vår bekymring. Men flertallet brukte det faktum at konvensjonens regler *tillater* (men ikke pålegger) Statene å kreve prøve hvert 5te år, som argument for å ikke endre reglene.

Nederland opplyste at Paris MOU planlegger å gjennomføre en 3 måneders ”concentrated PSC Campaign” på GMDSS-operatørens kompetanse i nær fremtid, som vil belyse problemets størrelse.

Igjen ga særlig UK oss positiv støtte for at vi har tatt opp et reelt problem som STW ikke kan ”stikke hodet i sanden” for. STW konkluderte til slutt med at saken bør tas opp på nytt på neste møte. Også på denne saken fikk vi tilslutning til at saken bør tas opp som et eget agendapunkt (se arbeidsprogrammet).

c) ”Flag State endorsement”:

Japans forslag om database for ”Flag state endorsements” fikk bred støtte, og Sekretariatet fikk i oppgave å etablere denne.

Oppfølging:

a) Før neste møte i STW bør vi gjennomgå alle sider av saken, bl.a. i lys av kommentarene som fremkom på STW 36. Vi bør sikte mot et kompromiss som har realistisk mulighet for å få tilslutning fra flertallet. Det er viktig å få EU-kommisjonen ”på banen” slik at vi kan dra størst mulig nytte av synspunktene fra EU-parlamentet på denne saken.

b) Det er sterkt ønskelig om Norge (dvs. Telenor) kan fortsette innsamling av informasjon om GMDSS-kompetansen, slik at vi kan legge frem oppdaterte tall til STW 37. Det kan også være ønskelig at personer med detaljkunnskap om problemet blir involvert i planleggingen av den ”concentrated PSC campaign” som skal gjennomføres innen Paris MOU, slik at kartlegging gir riktige og relevante resultater.

Oslo 16. februar 2005

Trygve Scheel
Delegasjonsleder