

RAPPORT

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

FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel.

DATO: 21. april 2006

KOMITE: **IMO's Sub-committee on Standards of Training and Watchkeeping 37. sesjon (STW 37); 23. – 27. januar 2006.**

I INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (Delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Helge Eik, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Førstekonsulent Gro Isaksen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Høgskolelektor Harald Eide, Høyskolen i Ålesund	Plenum, WG 1
STCW-koordinator Kjetil Kaasamoen, DNV	Plenum, WG 1
Seniorkonsulent Truls Bui, Telenor Networks AS	Plenum, IG 1
Seksjonsleder Arne Jørgensen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
Training Manager Gunnar Dybesland, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
Konsulent Bjørn Gutterud, Det norske maskinistforbund	Plenum, WG 2

WG 1: Working group on Maritime Security

WG 2: Working group on training, certification and watchkeeping issues

DG 1: Drafting Group on Validation of Model Training Courses

IG 1: Informal Group on GMDSS

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 17. januar 2006 i Sjøfartsdirektoratet. EU hadde et koordineringsmøte i Brussel 18. januar 2006 hvor Truls Bui deltok. (P.g.a. interne misforståelser deltok Sjøfartsdirektoratet ikke på dette møtet).

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Trygve Scheel tlf. 22 45 44 04, eller på e-mail: trygve.scheel@sjofartsdir.no.

II OPPSUMMERING

Sett med norske øyne var hovedsakene på STW 37 følgende:

- Vurdering av kravene til demonstrasjon av kompetanse i STCW kapittel VI; se pkt 15 a) under del III i rapporten
- Utvikling av IMO-krav til underordnet personell; se pkt 8 under del III i rapporten
- Vedlikehold av GMDSS-opertørens kompetanse; 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 ett nytt modellkurs til validering: "Operational use of AIS"

Norsk posisjon:

Vi stiller oss positive til dette modellkurset.

Konklusjon:

Det ble etablert en "drafting-gruppe" som gjennomgikk modellkurset i detalj og gjorde flere mindre endringer. På slutten av møtet ble kurset akseptert som "validert". I den forbindelse ble det igjen presisert at "validering" ikke er det samme som "godkjennelse" ("approval").

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

Sekretariatet la frem to dokumenter vedrørende dette spørsmål:

a) Det ene dokumentet fra Sekretariatet dreide seg om eventuell offentliggjørelse fra IMOs side av *nasjonaliteten* til personer som har vært i besittelse av et falskt sertifikat. På STW 35 foreslo enkelte land at IMO burde offentliggjøre navn/identifikasjon av slike personer, og Legal Division i IMO fikk i oppgave å utrede spørsmålet. Disse vurderinger ble lagt frem for STW 36, og konkluderte 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. Til dette møtet hadde Legal Division utredet eventuell offentliggjørelse fra IMOs side av *nasjonaliteten* til personer som har vært i besittelse av et falskt sertifikat. Konklusjonen var ikke entydig, men pekte på at saken hadde politiske implikasjoner og derfor burde forelegges Council til uttalelse.

b) Det andre dokumentet ga en oppsummering av den informasjon Sekretariatet hadde mottatt fra medlemsland vedrørende falske sertifikater. Kun to land hadde rapportert, og det dreide seg kun om 8 sertifikater.

Norsk posisjon:

a) Vi har ikke sterke oppfatninger om eventuell offentliggjørelse fra IMOs side av *nasjonaliteten* til personer som har vært i besittelse av et falskt sertifikat. Vi støtter at saken forelegges Council.

b) Det må være stor underreportering av falske sertifikater. Videre inneholder Sekretariatets dokument svært lite detaljer om de falske sertifikatene som avdekkes.

Konklusjon:

a) Det var enighet om at saken forelegges Council til uttalelse.

b) Under debatten var det enighet om at falske sertifikater setter sikkerheten i fare, og at mer bør gjøres for å komme problemet til livs. Alle land som avdekker falske sertifikater bør rapportere til IMO. Det var dessuten enighet om at alle relevante detaljer rundt selve forfalskingene og omstendighetene rundt avdekking av forfalskninger bør inkluderes i den informasjon som sendes IMO. Medlemslandene oppfordres til å sende IMO slik informasjon i fremtiden.

3. Passenger ship safety (agendapunkt 5)

STW ble informert om at MSC 79 hadde besluttet å endre dette agendapunkt til "Passenger ship safety"; dvs. stryke ordet "large". STW 37 var instruert av MSC 80 til å behandle følgende spørsmål:

- a) Revurdere modellkurs for "Crisis and crowd management" for å inkorporere "safe area concept". ICCL hadde sendt inn et dokument med forslag. ICCL mener at gjeldende kurs er bra og at kun mindre endringer er påkrevet. De argumenterer dessuten for å differensiere opplæringen på "Crisis and crowd management".
- b) Vurdere trening av SAR-personell
- c) Vurdere om "refresher fire-fighting course" bør være et obligatorisk krav i STCW-koden
- d) Vurdere om det er behov for retningslinjer tilknyttet kravene i ISM-koden vedrørende "abandonment of ship alongside in port."

Norsk posisjon:

Vi støtter ICCL-forslaget om å differensiere opplæringen når det gjelder "Crisis and crowd management" (sak a).

Sak c) er nær beslektet med hva Norge har kjempet for å få aksept for i mange år. Saken behandles generelt under agendapunkt 17 "Any other business".

Ingen sterke synspunkter når det gjelder sak b) og d).

Konklusjon:

- a) ICCL fikk generell støtte. Det var enighet om at modellkurset "Crisis management" kun var aktuelt for "senior officers".
- b) Underkomiteen mente denne saken bør drøftes i COMSAR 10 før STW kan gi anbefaling.
- c) STW 37 mente denne saken ikke burde vurderes separat, men ses i sammenheng med tilsvarende spørsmål under agendapunkt "Any other business".
- d) Det var enighet om at denne saken ikke dreide seg om "trening/opplæring", og at saken derfor heller burde behandles i "Joint MSC/MEPC WG on Human Elements".

4. Measures to prevent accidents with lifeboats (agendapunkt 6)

Ulykker ved øvelse med fritt-fall livbåter har vært diskutert i flere komiteer, også i STW. STW 37 hadde i oppdrag å utarbeide retningslinjer for besetninger om bord på fartøy med fritt-fall livbåter, og oppgaven ble lagt til WG2.

Norsk posisjon:

Norsk posisjon har vært at man bør endre kravene slik at man unngår at øvelser om bord gjennomføres på en slik måte at liv og helse settes i fare.

Konklusjon:

Det var stor enighet om at problemet med ulykker ved øvelser om bord var så stort at slike øvelser burde reduseres, samtidig som besetningen måtte ha visse kunnskaper om utsetting av slike farkoster. De ble utarbeidet utkast til retningslinjer som bør tas inn i koden del B-I/14, og som lyder:

Selskapene skal forsikre seg om at:

"Alle sjøfolk på fartøy med fritt-fall livbåter får opplæring i entring og utsettingsprosedyrer for slike farkoster"; og

"Før man går om bord i slike fartøy, skal de som har ansvar for utsetting av slik farkost ha fått opplæring i entring, utsettelse og tilbakeføring av slik farkost, inkludert å delta i minst en øvelse som inkluderer ett fritt fall"

Den første delen er familiarisering som gjøres om bord, uten at livbåten slippes, mens den andre delen er opplæring på sikkerhetssentre på land for de som skal klargjøre og utføre selve slippet.

5. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 7)

Hovedoppgaven for STW 37 var å identifisere områder i STCW-konvensjonen hvor det var behov for en revisjon for å inkludere ”security”-relaterte bestemmelser. Videre skulle underkomiteen utarbeide retningslinjer angående trening og sertifisering av PFSOs.

USA hadde lagt fram to dokumenter. Ett dokument der de tar opp forslag til styrking av security-regelverket i STCW-konvensjonen. De foreslår blant annet at ikke bare SSO, men alt personell om bord skal ha en viss ”security”-opplæring. Noe av opplæringen foreslås lagt til A-VI/1-1 Familiarisering og noe til A-VI/1-2 Basic Safety trening.

ISF uttrykker i sitt dokument skepsis til forslaget. De mener at opplæring i regi av CSO og SSO er tilstrekkelig.

Videre la USA fram et dokument med forslag til trening og sertifisering av PFSOs.

Norsk posisjon

Formell opplæring av ship security officer er ennå ikke implementert i STCW-konvensjonen, og da er det ikke tilrådelig å utvide opplæringskravet til også å gjelde underordnet mannskap. Rederi og skipsfører er ansvarlig for at ISPS-kodens krav gjennomføres gjennom en ansvarlig person i rederiet (CSO) og om bord (SSO). Når erfaring med dette systemet er av slikt omfang at det kan trekkes konklusjoner, kan man eventuelt vurdere på et senere tidspunkt hvorvidt det er behov for ytterligere opplæring av besetningen om bord.

Konklusjon

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, og det ble besluttet å sende dette tilbake til MSC for nærmere instruksjoner når det gjelder omfang og nivå på treningen.

Det ble utarbeidet en foreløpig liste over områder hvor en bør vurdere en endring for å inkludere ”security”-relaterte bestemmelser i konvensjonen og koden. Underkomiteen anmoder MSC om å godkjenne at underkomiteen starter arbeidet med å utarbeide forslag til endringer.

Angående trening og sertifisering av port security officers:

Det ble utarbeidet et draft MSC-circular basert på forslaget fra USA. ICFTU påpekte at forslaget fra USA ikke tok opp problemstillinger rundt mannskapets rett til landlov og besøkendes tilgang til skipet og foreslo at dette ble tatt inn i draft sirkulæret. Dette ble støttet av Norge og ble inkludert i det endelige ”draft MSC-circular” som blir oversendt til MSC 81 for godkjenning.

6. Education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management (agendapunkt 8)

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 Korea og Nederland sendt inn et dokument som beskriver ulike tiltak for å unngå ”fatigue-problemer”.

Norsk posisjon:

Vi er enig i at dette er et viktig, men komplisert, spørsmål.

Konklusjon:

STW 37 mente saken ikke var moden for å trekke konklusjoner. Saken forslås tatt opp på nytt på neste møte, og medlemslandene anmodes om å sende inn synspunkter/forslag til neste sesjon.

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

Denne saken har vært oppe i STW tidligere, og India har tilbudt seg å utvikle et modellkurs på dette tema. India opplyste at arbeidet var godt i gang, og at de i nær fremtid ville sende et utkast til Sekretariatet, som deretter vil sende utkastet til "Validation panel".

Norsk posisjon:

Ser positivt på Indias initiativ.

Konklusjon:

Avventer forslaget fra India. ICS tilbød seg å samarbeide med India om ferdigstillelse av modelkurset.

8. Development of competences for ratings (agendapunkt 10)

Krav til kompetanse for underordnet mannskap skal inn i STCW-konvensjonen. Det er i dag krav til mannskap som inngår som del av bro- eller maskinromsvakt, og det hersker stor enighet om at man kan bygge på herfra. En korrespondansegruppe under ledelse av Storbritannia hadde utarbeidet et forslag til kompetansekrav for matros og motormann. Videre hadde USA laget et forslag til tabell som var så detaljert, at mange delegater mente denne måtte forkastes inntil videre og heller la en korrespondansegruppe utarbeide tabeller senere. Det ble bestemt å inkludere en ny Regel II/5 med kvalifikasjonskrav til matros ("Able Seafarer") og regel III/5 Motormann ("Motorman" var foreløpig betegnelse, men kjønnsnøytral betegnelse bør trolig etterstrebes).

Norsk posisjon

Norge støtter forslaget fra korrespondansegruppen, da deres forslag er likt det systemet vi allerede har etablert med 1 år i videregående skole og 2 års lærlingtid (12 mnd. sjøtjeneste).

Konklusjon:

WG2 laget utkast til definisjoner og kompetansekrav. Plenum besluttet å gjenopprette Korrespondansegruppe på saken, som fikk 6 konkrete oppgaver. Denne skal rapportere til STW 38.

9. Casualty analysis (agendapunkt 11)

ICS hadde sendt inn et dokument som beskrev status for arbeidet med kartlegging av årsakssammenhenger for de mange ulykkene med kjemikalie- og produktskip. Det er etablert en egen gruppe "Inter-Industry Working Group (IIWG)" for å utrede saken. Arbeidet er godt i gang, men ICS mener det er for tidlig å komme med anbefalinger. ICS opplyste at flere flagglend har unnlatt å sende inn ulykkesrapporter for relevante ulykker til tross for flere anmodninger om dette.

Norsk posisjon:

Slike alvorlige ulykker har også skjedd med norskregistrerte og norskeide skip, og vi anser det som svært viktig å komme frem til tiltak som kan forhindre fremtidige ulykker. Under debatten ga vi uttrykk for sterk kritikk av flagglend som unnlater å rapportere relevante ulykkesanalyser.

Konklusjon:

På det nåværende tidspunkt kunne STW kun vente på fremtidige anbefalinger fra IIWG.

10. Revalidation of GMDSS Operator's certificate (agendapunkt 12)

Saken har vært diskutert ved flere anledninger på COMSAR, STW og MSC. Norge og flere andre land har erfart at de færreste operatører med GMDSS-sertifikater har tilstrekkelig kompetanse til å bruke radioutstyret på riktig måte i forbindelse med "distress, urgency and safety". Til dette møtet hadde Norge, India og ISF sendt inn dokumenter til saken.

Norsk posisjon:

Norge har tatt opp saken ved flere anledninger; også på denne sesjonen. Vi mener det bør innføres klare krav om at GMDSS-operatører gjennomgår en test mht. prosedyrer for nød- og sikkerhet, hvert femte år.

Konklusjon:

Norge redegjorde for våre negative erfaringer, og vi fikk betydelig støtte for at saken utgjør et reelt problem. Imidlertid fikk vi liten støtte for at løsningen på problemet er "renewing by test". Mange bruker det faktum at konvensjonens regler *tillater* (men ikke pålegger) statene å kreve prøve hvert 5te år, som argument for å ikke endre reglene. Storbritannia fikk bred støtte for sitt syn, som var at problemet kan reduseres/elimineres ved "proper familiarization of the seafarers with the equipment on board within the provisions of the ISM Code and rigorous port State control inspections." Storbritannia mente dessuten at det ikke var behov for å endre STCW-bestemmelsene. Flertallet besluttet at på kort sikt bør det satses på "proper familiarization", som foreslått av UK. I denne forbindelse ble det etablert en "Informal Drafting Group" ledet av Truls Bui, som utarbeidet et utkast til MSC-sirkulære, som legges frem for MSC 81 for godkjenning. Flertallet mente at på lang sikt bør det satses på standardisering av GMDSS-utstyr og -prosedyrer for å løse problemet.

11. Amendments to STCW Convention chapter III (agendapunkt 13)

Det forelå et forslag om å endre teksten i kapittel III på linje med kapittel II om adgang til dispensasjoner i fart nær kysten.

Norsk posisjon:

Etter vår vurdering er det ikke behov for å endre reglene.

Konklusjon:

I arbeidsgruppen kom det frem flere argumenter for at dette allerede var dekket i nåværende tekst. Sekretariatet foreslo da at det måtte utarbeides en matrise som viste dette. Dette ble gjort, og i plenum ble saken avvist og ingen endring vedtatt.

12. Review of operational and training requirements for the revision of the Intact Stability Code (agendapunkt 14)

SLF har forelått, og fått aksept for, at STW skal gjennomgå Part B, kapittel 5 ("Operational provisions against capsizing") i det reviderte utkast til "Intact Stability Code", med tanke på å eventuelt foreslå krav til trening av sjøfolk.

Norsk posisjon:

Støtter det pågående arbeid.

Konklusjon:

Relevante dokumenter i saken ble gjennomgått, og det ble foreslått en del endringer, samt relevante henvisninger, for å belyse alle sider av saken. SLF vil få rapport om behandlingen på

STW 37. Arbeidet i STW anses nå fullført, og det foreslås at saken strykes fra STWs arbeidsprogram.

13. Work programme and agenda for STW 38 (agendapunkt 14)

Under sitt innledningsinnlegg uttrykte generalsekretæren en del tanker om behovet for å gjennomføre en ”comprehensive review” av hele STCW-konvensjonen. Disse tankene ble tatt opp til debatt under STWs arbeidsprogram. Det ble gitt uttrykk for at bl.a. følgende saker bør tas inn eller revurderes i STCW-konvensjonen:

- .1 security provisions;
- .2 development of competence for ratings;
- .3 review of “near coastal voyage”;
- .4 competence standards for tankers, including LNG carriers;
- .5 demonstration of competence;
- .6 review of alternative certification in chapter VII; and
- .7 criteria for safe manning and inclusion of rest provisions.

Norsk posisjon:

Norge har tatt opp flere saker som kan tilsi at STCW-bestemmelsene med fordel bør revurderes og klargjøres. Det synes fordelaktig å gjøre dette som én samlet jobb fremfor ”litt nå og litt da”.

Konklusjon:

De fleste var enige i at det er behov for en god del endringer/tillegg til STCW, men enkelte land var skeptiske til behovet for en ”comprehensive review”. Formannen i samarbeid med sekretariatet laget utkast til ”justification” for nytt agendapunkt, og dette ble debattert og noe endret. Imidlertid aksepterte STW at det foreslås en ”comprehensive review”.

I arbeidsprogrammet for øvrig, ble 4 poster strøket som ferdigbehandlet. I tillegg til ovennevnte ”comprehensive review” ble det dessuten besluttet – som omtalt under ”Any other business” – å foreslå et nytt agendapunkt: ”Identification of areas in chapter VI of the STCW Code where training cannot be conducted on board.”

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

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

15. 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 på land. MSC begrenset STW’s oppgave i forhold til Norges forslag: STW 36 skulle kun uttale seg i forhold til om det er *behov* for å endre kravene. Omtrent samme prosess gjentok seg på MSC 80 – igjen basert på et dokument fra Norge. Til STW 37 var det sendt inn 4 dokumenter til denne saken (ISF, Filippinene, USA og Norge). Norges dokument kommenterte bl.a. de øvrige dokumentene, og ga støtte til mange av synspunktene fra Filippinene. De foreslo bl.a. å gjennomgå alle krav til ”demonstration of competency” i kapittel 6, med det formål å identifisere *hvilke krav som ikke kan gjennomføres ved trening om bord i skipet*.

b) LNG Personell

Andre hovedsaker som ble tatt opp under "Any other business" var kompetansekrav til offiserer som skal tjenestegjøre på LNG skip. Flåten av slike skip blir stadig større, og det blir stadig vanskeligere å skaffe personell med relevant bakgrunn. SIGTTO opplyste at de har utviklet sin egen trenings- og sertifiseringsstandard for sjøfolk som skal tjenestegjøre på LNG-tankere.

Norsk posisjon:

a) Dette har vært en svært vanskelig sak å vinne forståelse for, men vi har hele tiden hatt inntrykk av at svært mange mener at vi egentlig har rett! Problemet har vært at få delegater vil uttrykke støtte "over åpen mikrofon".

b) Norge er enig i at det er viktig å bidra til at det utdannes tilstrekkelig personell til å drive den stadig økende LNG-flåten.

Konklusjon:

a) Det ble igjen en bred debatt om saken som viste at flertallet ikke støtter norsk syn fullt ut, men der debatten allikevel utviklet seg positivt. De fleste var motstandere av å endre SOLAS-kravene. Imidlertid ble det etter hvert et klart flertall for å anmode MSC om å gi STW i oppgave å gjennomgå alle krav til "demonstration of competency" i kapittel 6, med det formål å identifisere hvilke krav som ikke kan gjennomføres ved trening om bord i skipet. Dette foreslås å gjøres til et eget agendapunkt på kommende STW-møte(r). Først deretter vil det bli besluttet hva som skal skje videre i denne saken. Etter norsk syn er dette forslaget til nytt agendapunkt et betydelig fremskritt! Basert på tidligere (negativ) erfaring fra Norge om bekreftelse fra MSCs formann på at dette forslag om et nytt agendapunkt vil bli akseptert av MSC uten å trenge "full justification" i henhold til "The Guidelines of the Committees". MSCs formann hadde på det tidspunkt forlatt møtet, men han ble kontaktet av Sekretariatet, og bekreftet det vi hadde bedt om.

b) Det var bred enighet om at rekruttering av LNG-personell er en viktig sak. Det ble besluttet at denne saken bør tas inn som ett av hovedtemaene i den "comprehensive review" av STCW-konvensjonene som foreslås under arbeidsprogrammet.

Oslo 21. april 2006

Trygve Scheel
Delegasjonsleder