

IMO

第42回 訓練当直基準 小委員会報告書

[平成 23 年 3 月]



財団法人 海技振興センター

MHRIJ

はしがき

平成 22 年 6 月に、「1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW 条約)の包括的見直しのため、締約国会議がマニラにおいて開催され、その結果、2010 マニラ改正として承認されました。

その後初めての訓練当直基準小委員会(STW 小委員会)が、平成 23 年 1 月 24 日から 28 日の間、国際海事機関(IMO)本部(ロンドン)で開催されました。この委員会の議題については、新しい内容というよりも、今なお見直しが継続されているかを思わせる「承認された海上航行業務」の統一解釈の策定に対する議題もありましたが、2010 マニラ改正後の対応が必要となるモデル訓練コースの検証や、NAV 小委員会から STW 小委員会への意見照会事項である「E-ナビゲーション戦略実行計画の策定」が主としたものでありました。

この報告書は、IMO 第 42 回訓練当直基準小委員会がその審議結果を第 89 回海上安全委員会に報告する文書 STW42/14 を財団法人海技振興センターが翻訳し、作成したものです。

STCW 条約の重要な見直しは 5 年毎、全体的な包括的見直しは 10 年ごとと 2010 マニラ改正で決定されていますが、各国も 5 年先の改正を見据えて毎年度の本会議に臨み、議論を蓄積していくことが考えられるため、今後も継続的な STW 小委員会への参画が必要と思量されます。そのため、訓練当直基準小委員会には、参加者との連携の下、当海技振興センターがより一層参画して参りたいと考えていますので、ご支援をよろしくお願いいたします。

平成 23 年 3 月 30 日

財団法人海技振興センター



**INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION**

第 42 回訓練当直基準小委員会
議題 14

STW 42/14 (2011 年 2 月 3 日)

I 海上安全委員会への報告

1. 総論	1
2. 他の IMO 機関の決定事項	4
3. モデル訓練コース の検証	8
4. 資格証明書に関する不正行為	11
5. 海難分析	12
6. E-ナビゲーション戦略実行計画の策定	13
7. 船上の閉鎖区域への立入りに関する勧告の改正	20
8. 船上における非常事態対応モデルの策定	23
9. リカバリーシステムに対する訓練基準の策定	24
10. 用語「承認された海上航行業務」の統一解釈の策定	25
11. 2 年間の議題及び STW43 の暫定議題	28
12. 2012 年の議長及び副議長選出	32
13. その他の議題	33
14. 海上安全委員会への報告	39

附属書リスト

附属書 1 簡潔に記述した 2012 年から 2013 年の議題案及び STW 小委員会の権限に 該当し海上安全委員会の次期 2 年間の議題に置かれるべき項目	40
附属書 2 STW43 の暫定議題	41
附属書 3 高位活動計画における計画成果の状況に関する報告	42

II REPORT TO THE MARITIME SAFETY COMMITTEE	45
--	----

I

海上安全委員会への報告

1. 総論

1.1 訓練当直基準 (STW) 小委員会は、2011年1月24日から28日までの間、Peter Brady海軍少将(ジャマイカ)を議長として第42回会合を開催した。

1.2 本会合には、以下の諸国からの代表が参加した。

アルジェリア	ギリシャ
アンティグアバーブーダ	アイスランド
アルゼンチン	インド
オーストラリア	インドネシア
アゼルバイジャン	イラン・イスラム共和国
バハマ	アイルランド
バングラディッシュ	イスラエル
ベルギー	イタリア
ベリーズ	ジャマイカ
ブラジル	日本
カナダ	キリバス
チリ	ラトビア
中国	リベリア
コロンビア	社会主義人民リビヤアラブ国
クック諸島	ルクセンブルグ
キューバ	マレーシア
キプロス	マルタ
朝鮮民主主義人民共和国	マーシャル諸島
デンマーク	メキシコ
ドミニカ	モロッコ
エクアドル	オランダ
エジプト	ナイジェリア
エストニア	ノルウェー
フィンランド	パナマ
フランス	ペルー
ジョージア	フィリピン
ドイツ	ポーランド
ガーナ	ポルトガル

大韓民国	タイ
ルーマニア	トリニダードトバコ
ロシア連邦	トルコ
セントキッツネイビス	ツバル
サウジアラビア	ウクライナ
シンガポール	連合王国
南アフリカ	アメリカ合衆国
スペイン	ウルグアイ
スウェーデン	バヌアツ
シリアアラブ共和国	ベネズエラ・ボリバル共和国

また、次のIMO準加盟国が参加した。

フェロー諸島
香港(中国)

1.3 以下の専門機関、政府間機関及び非政府機関が参加した。

EU委員会(EC)	舟艇工業会国際評議会(ICOMIA)
国際移動通信衛星機構(IMSO)	国際船長協会連盟(IFSMIA)
国際海運集会所(ICS)	国際ドライバルク貨物船主協会(INTERTANKO)
国際海運連盟(ISF)	国際クルーズ船協会(CLIA)
国際海上保険連合(IUMI)	国際海事教育機関協会(IMLA)
国際航路標識協会(IALA)	海事工学・科学・技術協会(IMarEST)
国際運輸労連(ITF)	国際船舶管理者協会(INTERMANAGER)
国際海上通信委員会(CIRM)	国際パーセルタンカー連盟(IPTA)
バルチック国際海事評議会(BIMCO)	国際マリンコントラクター連盟(IMCA)
国際船級協会連合(IACS)	国際港長連盟(IHMA)
石油会社国際海事評議会(OCIMF)	国際海事大学連合(IAMU)
国際パイロット協会(IMPA)	世界海事教育訓練機関連合(GlobalMET)
国際掘削請負業者連合(IADC)	航海研究所(NI)

事務局長の開会挨拶

- 1.4 事務局長は、参加者を歓迎し開会挨拶を行った。挨拶の全文は、文書STW 42/INF.7に掲載された。

議長の発言

- 1.5 事務局長の開会挨拶に応じて議長は、昨年来のIMOによる取組みがもたらした成果に対する評価、とりわけ「船員の年」の世界海事デーに係る功績に対する事務局長の評価に対して謝意を表明した。さらに議長は、世界の船員が、自らの安全と幸福がIMOの努力によるものであると感謝しているに違いないであろうと述べた。議長は、2011年1月26日に開催予定の海賊問題に関するセミナー/検討会に関する情報に対しても事務局長にお礼を述べた。

ケミカルタンカー「Samho Jewelry」の救助

- 1.6 大韓民国代表団（以下、韓国）は、海賊にハイジャックされたケミカルタンカー「Samho Jewelry」とその全乗組員の救助を成功させた韓国海軍の作戦について口頭での声明を発表し、その作戦に様々な支援を提供したオマーン、アメリカ合衆国及び他のIMO加盟国に対して謝意を表明した。

議題の採択及び関連事項

- 1.7 小委員会は、議題（STW 42/1及びCorr. 1）を採択し本会合が、修正した暫定議題とその時間割表（STW 42/1/1）の注釈に基づき進められることに総じて合意した。この会合の議題は、議題毎に提出された文書リストを含め文書STW 42/INF.8に掲載された。

2. 他の IMO 組織の決定事項

海上安全委員会第87回及び第88回会合の結果

- 2.1 小委員会は、海上安全委員会の第87回及び第88回会合における審議に関するコメントと決定(STW 42/2及びAdd.1)を受け、その関連議題項目に基づき以下の措置を講じた。

情報の送付

- 2.2 小委員会は、特に次のことを確認した。「海上安全委員会が、STCW規則第 I /7規則に基づき3か国のSTCW加盟国に関する報告を事務局長から受けた。この報告は、これらの加盟国に係る情報の評価が、適正に行われたことを示しており、海上安全委員会は、改正STCW条約の関連規定に対して『十分かつ完全に合致』していることが証明されたので海上安全委員会の第87回及び第88回の各会合において確認されたSTCW条約加盟国に関するMSC/Circ. 1163/Rev. 5 及び Rev. 6 を回章した。

- 2.3 海上安全委員会は、また、STCW規則 I /8に準拠する37のSTCW加盟国及び一つのIMO 関連組織に係る事務局長の報告を受けた。すなわち海上安全委員会は、情報の評価が適正に行われたことを確認し、1978年の改正船員の訓練、資格証明及び当直基準に関する国際条約 (STCW) の関連条項に対して完全に合致していることを海上安全委員会が確認した条約加盟国から提出された独立評価の報告に係る情報の普及に関するMSC/Circ.1164/Rev.8 を回章した。

有識者の承認

- 2.4 小委員会は、海上安全委員会が、MSC回章 (MSC/Circ.797/Rev.19) の附属書に挙げられたとおり関係政府から推薦のあった追加の有識者を承認したことを確認した。

安全配員の原則に関する総会決議案及びSOLAS規則V/14の改正案

- 2.5 小委員会は、MSC 88が、以下の事項を承認したことを確認した。

- .1 採択を目指して第27回総会に提出する安全配員の原則に関する総会決議案
- .2 MSC 90での採択を目指したSOLAS規則V/14に関連した改正案

IMOの戦略的計画及び高位活動計画の適用に関する指針の実行に対する移行計画に係る事項

- 2.6 小委員会は、MSC 87が、決議A.1013(26)の実施を促進するために戦略的計画に関する臨

時理事会の作業部会によって用意され、文書MSC 87/23の附属書2に提示されたIMOの戦略的計画及び高位活動計画の適用に関する指針の移行計画が、2012年から2013年の2年間の開始までにその指針の完全実施を達成することを目指して策定されたことを想起した。

2012年から2013年の2年間の議題に対する小委員会の提案

2.7 小委員会は、支援組織が行った活動を検討する中で以下のことを考慮し、改正された指針に基づき支援組織が次の2年間に向けそれぞれの2年分の議題を次回の会合に向け準備するべきであることにMSC 87が合意したことを確認した。

- 1 2年分の議題に対し選択された成果が簡潔な用語で表現されるべきである。
- 2 具体的な成果の達成目標が、2012年から2013年を過ぎる場合は、2012年か2013年の完了目標と共に暫定的な成果が2年分の議題に適切に置かれるべきである。また、関連した成果は、予測される完了年と共に海上安全委員会の次期2年間の議題に置かれるべきである。

さらに小委員会は、議長との協議を通じて事務局に対して適宜、検討に必要な最初の提案を準備するよう要請した。

2012年から2013年に向けた高位活動計画に対する海上安全委員会の提案

2.8 小委員会は、MSC 87が、2012年から2013年の2年間の初めまでにIMOの戦略的計画の適用に関する指針の完全実施及び高位活動計画を達成する必要性を認識し、当該、2年間の高位活動計画に対する提案を最終決定することに合意したことを確認した。その提案は、改正された指針に基づき第106回理事会への提出のために小委員会によって用意された2年分の議題を考慮しつつMSC 89で検討するための提案であった。

組織計画に関する新たなGISISモジュール

2.9 小委員会は、次のことを確認した。「MSC 87が、移行計画のパラグラフ2.2.4に応じて新たな戦略的計画立案プロセスを支援するための事務局による組織計画上の新たな「世界統合船舶情報システム (GISIS)」モジュールの開発に関する情報、新たなGISISモジュールが2012年の1月1日までに完全稼働する予定であること及び全ての議長、副議長及び事務局が、計画立案を目的として新データベースにアクセスするであろうと確認した。」こ

れに関連して、MSC 87は、新モジュールがIMOへの追加経費を伴うことなく開発されるべきであることを想起した。海上安全委員会は、事務局に対して同じ情報を関連する全てのIMO組織に提供するよう要請した。

文書及び会合毎の頁数制限

2.10 小委員会は、MSC 88が、第104回理事会による以下の合意を確認したとの通知を受けた。

- 1 会合の文書に対して頁数の任意制限を設けることは、望ましいことでも実際的なことでもない。
- 2 しかしながら、全ての関係者は、IMOの会合から生ずる文書量の財政及び環境への影響に継続した注意を払うべきであり、会合に提出する文書の頁数は、出来る限り抑えるべきである。
- 3 このような活動を促すため情報を提供する文書以外で20ページ以上の文書は、その内容の全てが全ての使用言語に翻訳されるべきではない。それらは、作業部会で必要な言語（例えば、英語）による附属書のように技術的内容を含め翻訳の目的のために4ページ以内に目的と要約だけを含めるべきである。
- 4 前述の規定は、IMOの指針及び理事会と委員会の運営方法に含まれるべきである。

1978年船員の訓練、資格証明及び当直基準に関する国際条約に関する2010年締約国会議の報告

2.11 小委員会は、1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約に係る2010年締約国会議が、2010年6月21日から25日までの間フィリピンのマニラで開催されたこと及びMr. N.F. Ferrer（フィリピン）が、会議の会長に選出され、Adm. Peter Brady（ジャマイカ）、M. Medina 女史（アメリカ）及びMr. L. Chichinadze（ジョージア）が、それぞれ全体委員会議長、起草委員会議長及び信任状委員会議長に選出されたことを確認した。（文書MSC 88/2/4）

2.12 小委員会は、また、締約国会議が、1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する規程（STCWコード）のマニラ改正を全会一致で採択したことを確認した。

2.13 さらに小委員会は、締約国会議が次の関連決議を採択したことを確認した。

- 1 決議3： 主催国政府に対して謝意を表する決議
- 2 決議4： 経過措置規定及び早期の実施に関する決議
- 3 決議5： 資格証明書及び裏書の検証に関する決議
- 4 決議6： 訓練及び資格証明の基準並びに船舶配員レベルに関する決議
- 5 決議7： 船員の技術的知識、技能及び職業専門性の促進に関する決議
- 6 決議8： 船員に対して国際的身体基準を適用するための指針の策定に関する決議
- 7 決議9： 国際海事機関が発行する現行のモデルコースの改正及び新たなモデルコースの策定に関する決議
- 8 決議10： 技術協力の促進に関する決議
- 9 決議11： 極海において船舶運航に携わる船長及び職員の能力を確保する対策に関する決議
- 10 決議12： 海事職への船員の定着及び新規参入者に対する魅力化に係る決議
- 11 決議13： 訓練生の宿泊設備に関する決議
- 12 決議14： 海事産業への女性の参加促進に関する決議
- 13 決議15： STCW条約及びコードの今後の見直し及び改正に関する決議
- 14 決議16： 国際労働機関の貢献に関する決議
- 15 決議17： 海事関連基準の向上・促進における世界海事大学、IMO国際海事法研究所及び国際海上安全、保安及び環境アカデミー(IMSSEA)の役割に関する決議
- 16 決議18： 船員の年に関する決議
- 17 決議19： 船員の日に関する決議

2.14 小委員会は、また、条約第12条の1のaの7に基づき締約国会議で採択された改正が、2011年7月1日までに締約国の3分の1以上の国、または100トン以上の船舶について世界の船腹量の50%以上を占める締約国から事務局長に対して反対の申し出がない限り2011年7月1日に受諾されたものと見なされることを確認した。さらに、条約第12条の1のaの9により2011年7月1日に受諾されたことに基づき改正は1012年1月1日に発効することを確認した。

小委員会の決定

2.15 小委員会は、また、FP 54、DE 53、FSI 18、NAV 56及びDSC 15の検討結果に関するコメント及び決定事項の通知(STW 42/2/2)を受け、関連する議題項目に基づき報告されたような措置を講じた。

3. モデル訓練コースの検証

- 3.1 小委員会は、モデルコースの作成状況及びフランス語並びにスペイン語への翻訳に係る進捗状況に関する事務局からの情報（STW 42/3）を確認した。事務局からの最新情報によれば、35のモデルコースがフランス語に翻訳され、38のモデルコースがスペイン語に翻訳された。翻訳されたモデルコースのうち、32のモデルコースがフランスで出版され、35がスペインで出版された。残りは、作成過程にあり、間もなく出版される見込みである。他のコースの翻訳は、前回報告されたとおり段階的に行われている。

STCW条約及びコードのマニラ改正の採択に伴い更新又は見直されるべきモデルコースの見直し

- 3.2 小委員会は、STW 40が、STCW条約及びコードの包括的見直しの完了に引き続いて改正されることが期待されるモデルコースを明確にしたこと及び文書STW 40/WP. 5の附属書に見直し/改正をするための計画が準備されたことを想起した。
- 3.3 小委員会は、STCW条約及びコードのマニラ改正の採択に伴い事務局が、STW 40で準備された計画を見直し、更新したことを確認した。（STW 42/3/1）また、事務局は、前述の改正の実施を促進するために策定されるべき新たなモデルコースも明らかにした。
- 3.4 討議を尽くす中で、次の見解が述べられた。
- .1 2007年の世界無線会議の成果を踏まえ、GMDSSの一般操作資格証明書及びGMDSSの限定操作資格証明書に関連するモデルコース1.25及び1.26は、見直され更新される必要がある。
 - .2 タンカーモデルコースの改正に加えてマニラ改正の決定を反映するためにその表題の改正が必要である。
 - .3 甲板/機関部有能部員及び電気技術員に関連した新たなモデルコースが策定される必要がある。
- 3.5 ドイツの代表団（以下、ドイツ）は、モデルコース1.25及び1.26を改正し、検証委員会で回章されコメントを得るために事務局に提出することを申し出た。
- 3.6 インドの代表団（以下、インド）は、電気技士の訓練に関連したモデルコースを策定して

いることを小委員会に報告した。これに対してポーランドの代表团（以下、ポーランド）は、このコースの策定に協力を申し出た。このモデルコースは、間もなく検証を得るために小委員会に提出される予定である。

- 3.7 アメリカ合衆国（以下、アメリカ）は、全ての船員に対する保安意識訓練及び保安業務を割り当てられる職員に対する保安訓練に関連したモデルコースを策定中であること、また、これが検証委員会で回章されコメントを求めるために間もなく提出されるであろうと小委員会に報告した。さらにアメリカは、モデルコース1.27－電子海図及び情報システム（ECDIS）の運用を改正し、検証委員会からのコメントを得て間もなく完成すること及びモデルコース3.19－船舶保安職員に係るモデルコースが、マニラ改正に準拠して海賊に関する追加条項を含めるために更新中であることを報告した。
- 3.8 小委員会は、国際海事機関協会（IAMI）、国際海事大学連合（IAMU）、国際海事教育機関協会（IMLA）及び国際海事シミュレーションフォーラム（IMSF）と連携し、現在行われているSTCW条約及びコードのマニラ改正に準拠するためのモデルコースの見直し及び改正に関連した世界海事教育訓練機関連合（GlobalMET）からの情報（STW 42/INF.6）を謝意と共に確認した。
- 3.9 前述を踏まえ、小委員会は、次のことに合意した。
- 1 ドイツが、一般無線操作資格証明書及び限定操作資格証明書に関連するモデルコース1.25及び1.26の改正を行う。
 - 2 インドが、ポーランドの協力を得て電気技士に関連したモデルコースの策定を行う。
 - 3 アメリカが、全ての船員に対する保安意識訓練及び保安業務を割り当てられる船員に対する保安訓練に関連するモデルコースの策定を行う。
 - 4 事務局が、タンカーのモデルコースが改正されたときにこれらの名称を変更する。
 - 5 事務局が、甲板/機関部有能部員及び電気技術員に関連したモデルコースを策定するための措置を進める。
 - 6 アメリカが、船舶保安職員に係るモデルコース3.19を改正する。

新たなモデルコースの検証

- 3.10 小委員会は、海洋環境意識（STW 42/3/2）に関するモデルコース案に対して予備的な考

察を行った。

- 3.11 連合王国の代表団（以下、イギリス）は、独立したコースは、訓練を提供するだけでなく資格証明書の発給につながる通常の訓練過程に含まれるものであり、それによって他の強制コースの必要性を回避することができるとの見解を述べた。この見解を数か国が支持した。
- 3.12 アメリカは、このコースが、STCW条約及びコードのマニラ改正にあるような基本安全訓練の能力要件及び意識の醸成を超えたものであるとの懸念を表明した。この懸念を数か国が支持した。
- 3.13 多くの国の代表団が、提案されたモデルコースを支持したが、数か国が、その内容とコースへの加入基準に関して懸念を表明した。
- 3.14 若干の討議の後に小委員会は、このコースを検討するために設立される起草部会にその検討とコメントを付託した。

起草部会の設立

- 3.15 小委員会は、起草部会を設立し、本会議でのコメントを考慮し以下のことを指示した。
 - .1 STW 42/3/2の附属書にあるモデルコース案を適切に検討し、コメントすること。
 - .2 2011年1月27日に本会議にその結果を報告すること。

起草部会の報告

- 3.16 起草部会の報告(STW 42/WP.5)を受け、小委員会は、起草部会によって改正された文書STW 42/3/2の附属書のモデルコースを承認した。小委員会は、事務局に対してそのモデルコースを最終決定しできるだけ早く発行するよう指示した。
- 3.17 小委員会は、小委員会によるモデルコースの検証が、その内容に対して異論がないことを意味するものであると想起した。検証を行うことで小委員会が、その文書を承認したのではなく、また、それ故、それは条約の正式な解釈とは見なすことができないものであった。

4. 資格証明書に関する不正行為

事務局に報告された不正証明書に関する報告

- 4.1 小委員会は、2009年に事務局に報告された船上検査で発見されたり、使用されていると報告された不正証明書について詳細に述べた事務局からの情報（STW 42/4）を確認した上で改正した報告書式（STW 38/17 附属書1）に基づき発見された不正証明書の詳細を報告するよう加盟国政府に要請した。
- 4.2 これに対して、バハマの代表団（以下、バハマ）は、所属する船舶に不正証明書を保有する船員がないことを全ての関係者が確認できるよう不正証明書に関する情報が、公のウェブサイトに掲載されるべきであるとの見解を示した。さらに、現在のこの問題に対処するためには、何らかの戦略も必要であると述べた。これを数か国が支持した。
- 4.3 若干の討議の後に小委員会は、
- 1 海上安全委員会に対して、発見された不正資格証明書に関連する情報をウェブサイトに掲示することに合意するよう要請すること及び
 - 2 不正資格証明書の問題に対応するための戦略について提案を提出するよう加盟国政府及び国際機関に要請した。
- 4.4 フィリピンの代表団（以下、フィリピン）は、この案件に対応するためにフィリピン主管庁が講じている措置について小委員会に報告した。

証明書の照合設備

- 4.5 小委員会は、IMOのウェブサイトを通じた資格証明書の照合設備が、2010年中に14,212回使用されたことを確認した。

5. 海難分析

- 5.1 小委員会は、MSC 77 (MSC 77/26、パラグラフ18.10) が、「海難分析」の項目は、小委員会の作業計画に残すべきであると決定したことを想起した。この決定は、MSC 78 (MSC 78/26、パラグラフ24.8)において再確認された。
- 5.2 小委員会は、この会合においては、(海難分析に係る) 検討用の文書が提出されていないこと、あるいは見直しのためにFSI小委員会かIMOの他の技術委員会に対しても(文書が) 付託されていないことを確認した。従って、この項目のさらなる検討をSTW 43まで延期することを確認した。

6. E-ナビゲーション戦略実行計画の策定

- 6.1 小委員会は、MSC 86が、文書MSC 86/23/4（事務局）を検討した上でCOMSAR、NAV及びSTWの各小委員会に対してE-ナビゲーション戦略実行のために2009年から2012年に渡る作業の共同企画を提案し、E-ナビゲーション戦略実行計画の十分に調整され、計画された策定をCOMSAR及びSTW小委員会が協力して実行に移すためNAV 55に対する共同企画を承認したことを想起した。
- 6.2 小委員会は、NAV 56（STW 42/2/2（一部））が、ノルウェーの協力の下で作業を暫定的に進めるためにコレスポネンスグループを設立し、要請があれば、STW小委員会で対応されるべき具体的な課題を提起することをそのグループに指示したことを確認した。
- 6.3 ノルウェー（STW 42/6）は、NAV 56で指示されたようにコレスポネンスグループが、E-ナビゲーション戦略実行計画の策定に向け小委員会が対応すべき訓練に関連した9つの課題を明らかにしたことを報告した。
- 6.4 イギリス（STW 42/6/1）は、コレスポネンスグループの報告にコメントした上でより広い成果を得るために機能的要素を含める余地があること及び小委員会が、E-ナビゲーションの環境に適応する中で船上の使用者を支援する目的で機能的手法を検討するべきであるとの意見を述べた。

内在する信頼性リスク

- 6.5 討議を尽くす中で多くの代表団及び国際機関は、本件に関して次のような見解を述べた。
- 1 E-ナビゲーションのコンセプトに対する明確な解釈が策定されるまでこの案件を検討することは時期尚早である。
 - 2 E-ナビゲーションは、船上の使用者のニーズに焦点を当てるべきである。
 - 3 船上における基本的シーマンシップの全般的な不足に対する対策の進展が懸念され、それ故、航海の最も重要な原則が強調されるべきである。
 - 4 信頼性の問題は、技術の進展に係りなく存在し続けるであろう。また、航海状態の表示に対する標準化モード(Sモード)は、安全性を向上させるであろう。
 - 5 STCW条約及びコードの現行の構成は、すでにリスクと信頼性の問題に対応している。
 - 6 これに関連して、航空業界の経験が考慮されるべきである。

6.6 この案件に関する徹底的な討議の後に小委員会は、以下について合意した。

1. E-ナビゲーションには、考慮されるべき現実性があること。
2. STCW条約の条項は、すでにリスク及び信頼性の問題に対応していること。
3. 技術に過度に依存することなくシーマンシップ技能を重視すること。
4. この案件に関する何らかの決定をする際は、航空業界の経験を考慮することができる。また、作業部会は、この特別な問題に対するその対応を最終決定する際は、上述の観点を考慮するべきであること。

船橋設計の標準化

6.7 この案件に関する討議を尽くす中で以下の見解が示された。

1. 船橋設計の標準化は、確かに望ましいことであるが、これがどのように達成されるかが明確ではない。
2. 船橋設計の標準化は、NAV及びCOMSAR小委員会の権限に属することであり、これらの委員会で対応されるべきである。
3. 関連機器のSモード及び標準的操作手順の策定は、恐らく進んでいるであろう。
4. 訓練は、操作上の異常を検知することに重点が置かれるべきである。

6.8 小委員会は若干の討議の後に、関連機器のSモード及び標準的操作手順の策定が、歓迎すべき展開であることに合意した。一方で船橋設計レイアウトの標準化は、達成することが困難であろうと合意した。作業部会は、これらの案件に関してさらに検討するべきであるとした。

海事英語

6.9 小委員会は、英語の適切な知識は、職員が以下のことを行う上で重要であると想起した。

1. 海図及び他の海事図書を使用する。
2. 船舶の安全及び運航に関連する気象情報やメッセージを理解する。
3. 他船、陸上施設及びVTSセンターとの通信を行う。
4. IMO海事標準通信用語（SMCP）を理解し使用する能力を含め多言語の乗組員と共に職務を遂行する。

これは、能力基準表A-II/1（500トン以上の船舶の航海当直に責任を有する職員の最小限の能力基準の詳細）の知識、理解及び習熟の欄にすでに含まれている。これに関連してIMOは、海事英語に関するモデルコースも作成した。

6.10 さらに小委員会は、後日、SMCPを改正する必要があるかもしれないと認識した。

航海状態表示の標準化モード

6.11 この案件に関する討議を尽くす中で航海状態を表示する一般的標準モードの策定に対する全般的な支持があった。一方でこの案件が必ずしも船員の能力を向上させないかもしれないが、これが訓練を促し、運航上の安全を向上させるであろうと認識された。

6.12 小委員会は若干の討議の後に、これは、船員に対する習熟訓練時間を短縮することができ歓迎すべき展開であり、作業部会によってさらに検討されるべきであると合意した。

ナビゲーティング・ナビゲーターとモニタリング・ナビゲーターのシナリオ

6.13 多くの代表団が討議を尽くす中でこの問題に関して発言し、次のような見解を述べた。

- 1 現在のところナビゲーティング・ナビゲーターが、好ましいシナリオである。
- 2 資格証明書の発給につながる訓練プログラムの完了に対する正式な能力及び技能評価要件が、すでに策定された。
- 3 モニタリング機能のいくつかは、ナビゲーティング・ナビゲーターによってすでに実践されている。しかし、電子的手段だけによる監視は、時期尚早であり望ましくない。

6.14 小委員会は徹底的な討議の後に、航海士の技能は、船舶の安全な航海にとって重要なものとして残るであろう、また、船橋チームは、船舶の安全機能に対して主たるバックアップとなるとの見解に合意した。現在、資格証明書の発給につながる訓練プログラムの完了に対する技能と能力の正式な評価要件は、すでに存在している。航海士が、そのシステム表示やシステムの正常な機能、あるいは機能回復力の指示計を監視しているだけでシステムを完全に信頼することは望ましいことではない。そのような計画は、航海士の技能と職業的な判断力を著しく損なう結果となるであろう。

海事関連指導者の能力

6.15 小委員会は、規則 I /6、セクションA-I /6及びB-I /6 が、すでに船上や陸上における船員の能力評価あるいは特別な訓練の形式及び水準に対する指導者及び評価者の資格を示していることを認識した。さらに、IMOは、指導者を育てるためのモデルコースも作成した。前述を踏まえ、小委員会は、これらの条項のさらなる改正が必要ないことに合意した。

特別な習熟訓練の形態

6.16 小委員会は、これに関連した現行の条項の中に習熟訓練がすでに網羅されているのでSTCW条約及びコードを改正する必要がないことに合意した。さらにSTCW条約の規則 I /14の paragraph 1.5は、全ての会社が、船員に対してその船舶において業務を割り当てられている限り、彼らが具体的な職務、船舶の全配員体制、設備、機器、手順及び緊急事態での職務並びに日常の職務に関連した船舶の特徴に習熟することを確保するように求めている。

陸上要員の訓練

6.17 小委員会は、IMOが、これに関連して船舶通航サービス (Vessel Traffic Services : VTS) の指針に関する総会決議A.857(20)を採択し、VTS操作者の採用、資格及び訓練と資格証明書並びにこの案件に的確に対処した遠洋パイロット以外の海上パイロットのための操作手順の勧告に関する決議A.960(23)を含めることに合意したことを確認した。

6.18 多くの代表団は、パイロット及びVTSオペレーターの現行の訓練要件の改正を支持せず、多くは、IMOが船舶と陸上の結びつきを向上させる積極的な手段を講ずるべきであるとの見解を示した。また、パイロットとVTSオペレーターに対する訓練は、STCW条約及びコードの範疇ではないと認識された。

6.19 したがって、小委員会は、現段階ではさらなる措置は必要ないと見なすことに合意した。

6.20 国際海事教育機関協会 (IALA) のオブザーバーは、モデルコースと共にVTS要員の訓練を扱っているIALAからの勧告「勧告V103」がすでにあることを小委員会に報告し、必要な場合、IALAは、これらのモデルコースを更新するだろうと報告した。IMOは、VTS

に関するSOLAS規則V/12の適用に関する決議A.857(20)にあるようにこれらの勧告を支持していた。

STCW条約及びコードの今後の改正

6.21 小委員会は、STCW条約及びコードが、マニラ改正によって包括的に改正されたことを想起した。その締約国会議は、STCW条約及びコードの特に重要かつ広範な改正は、可能な限り5年毎に行われ、採択されるべきであることを勧告した決議15も採択した。この勧告を踏まえ、STCW条約及びコードの次の改正は、2015年の予定となる。さらにマニラ改正の経過規定は、2017年1月1日まで適用できる。

6.22 小委員会は、この勧告された改正周期が、どのような改正を検討するときでも維持される必要があると合意した。

6.23 上記パラグラフ6.5から6.21にあるような討議を踏まえ、文書STW 42/6のパラグラフ18.1、18.2及び18.4にある質問をこの議題の下で設立されるべき作業部会による詳細な検討のために小委員会は、文書STW 42/6及びSTW 42/6/1を付託した。

作業部会の設立

6.24 小委員会は、E-ナビゲーション戦略実行計画の策定を検討するために以下の付託事項をもって作業部会を設立した。本会議でのコメント及び決定並びに文書STW 42/6及びSTW42/6/1を考慮し、作業部会は、

1 E-ナビゲーションに対する使用者ニーズに関して機能的手法を考慮しながら、本会議（文書STW 42/6のパラグラフ18.1、18.2及び18.4）から付託されたこれらの質問の回答を検討する。また、NAV 57への統合強化した報告を最終決定する観点からコレスポネンスグループに適切な回答を提示する。また、

2 2011年1月27日（木）に本会議に報告を提出する。

作業部会の報告

6.25 作業部会の報告（STW 42/WP. 3）を受け小委員会は、次のパラグラフにまとめられた措置を講じた。

6.26 バハマは、作業部会の報告のパラグラフ3.9に関するコメントを述べた上で航海状態の表示についてSモードの使用は、機器の使用を促進しパイロット及び新職員の習熟過程を支援しつつ全体として航海の安全を向上させるであろうとの意見を述べた。これを数か国が支持した。バハマは、このような開発は、革新を凍結することでもなく新たな技術の進歩を抑えることでもないと強調した。

6.27 オランダの代表団(以下、オランダ)は、パラグラフ3.3.1は、「マニラ改正の経過規定を含めてSTCW条約及びコードの条項は、技能に重点を置き、すでに具体的な機器の使用に関するリスクと信頼性の問題に対応した」と読めるよう改正されるべきと提案した。これを数か国が支持した。

6.28 ドイツは、作業部会の報告書のパラグラフ3.2.1についてコメントする中でE-ナビゲーションは、全体としてまだ開発中であり、今のところE-ナビゲーションの一部の機能が現実になっているに過ぎないと述べ、このことが考慮されなければならないとの見解を示した。

6.29 小委員会は、上記パラグラフ6.26及び6.28で示された見解に同意した。

6.30 イタリアの代表団(以下、イタリア)は、結果として安全の向上、保安及び海洋エコシステムの保護につながり、船員にとって有効で必要不可欠なシステムとしてE-ナビゲーションプロジェクトの必要性は、支持されるべきであるとの見解を述べた。さらにE-ナビゲーション装置の構成を知ることなしにプロジェクトの信頼性リスクを分析することは時期尚早である。しかしながら、一方では装置に対するSモードの開発は、検討されるべきである。この点において次のことが、重要であると述べた。

- 1 E-ナビゲーションに関するモデルコース案の策定
- 2 統合船橋システム(IBS)の標準モードに使用される航海スクリーン及びディスプレイに共通したSモードの確立
- 3 現段階では、少なくとも統合航海システム(INS)と機関自動化との間のインタフェースを含め、標準船橋におけるIBSの主要な分野をテストすることができるようなシミュレータの開発
- 4 システムの単純さと作業性を評価するためにシミュレータの使用を通じて共通書式

による簡単なデータ伝送及び通常の使用者の使い勝手の試験の開始

- 6.31 小委員会は、報告を概ね了承し、NAV 56で設立されたコレスポネンスグループが提示し、その回答を付託された作業部会が出した3つの質問（STW 42/6, paragraphs 18.1, 18.2 and 18.4）に対する回答を本会議で承認されたコメント（パラグラフ6.26から6.28）に基づき修正の上承認した。
- 6.32 さらに小委員会は、NAV 57に対する統合強化した報告書を最終決定することを目的として上記パラグラフ6.1から6.31に詳細に記載した小委員会の報告書の文章を含め作業部会の報告書（STW 42/WP.3）をE-ナビゲーションのコレスポネンスグループの議長に送付するよう事務局に指示した。

7. 船上の閉鎖区域への立入りに関する勧告の改正

7.1 小委員会は、以下の事項を想起した。

.1 MSC 85は、DSC 13の提案を検討し船上の閉鎖区域への立入りに関する勧告（決議A.864(20)）の具体的な条項を必要に応じて見直し、改正することを提案した。また、他の形式の船舶も網羅するために作業の範囲を広げる必要性に関する話し合いに従い、BLG、DSC、FP及びSTW小委員会の活動計画及びDSC 14及びSTW 42の暫定議題に「船上の閉鎖区域への立入りに関する勧告の改正」を2010年の完了を目指し、かつDSC小委員会を調整者として割り当て、高優先事項として含めることに合意した。

.2 STW 41は、DSC 14が、その案件を暫定的に進めるためにコレスポネンスグループを設立し決議A. 864(20)の改正作業を始めたばかりであることを確認した。したがって、小委員会は、DSC 14で設立されたコレスポネンスグループが準備している改正された決議A. 864(20)の詳細を見直すことができないうちに助言を行うことは時期尚早であると合意した。

7.2 小委員会は、DSC 15が DSC 15/18 (STW 42/7) の附属書6にあるように引き続き総会における採択を得ることを目指してMSC 89の承認を得るために提出する船上の閉鎖区域への立入りに関する改正勧告案及び関連する総会決議に合意したことを確認した。DSC 15は、また、それぞれの権限の範囲で本件に対する改正勧告案を検討することができるよう、これをSTW 42, BLG 15 及びFP 55に送付することを事務局に指示した。

7.3 これに関連して小委員会は、この案件が、STCW条約及びコードの包括的見直しの間に幅広く検討されたことを想起した。さらに、MSC 87は、第V章及び第VI章の規定が閉鎖区域への立入りに対する基礎的知識要件をすでに提供していることを認識し、これに対して追加的訓練は現時点で必要ないと結論付けた。

7.4 中国の代表団(以下、中国)は、次の文章が、パラグラフ4.1の最初の規定文に追加されるべきであると提案した。

「会社は、確認された閉鎖区域のリスク水準が業界で一般的に使用されているリスクマトリックスを適用することで評価できることに十分留意するべきである。

会社は、高い、あるいは中間リスク水準が確認された区域に関連する作業に対して明確

な方策を策定するべきである。』

さらに中国は、次の文章が、パラグラフ4.1の第2規定文の後に加えられなければならないと提案した。

「会社は、『変更管理』概念の重要性を認識するべきである。船上で状況が変化したときは、船員は、閉鎖区域を再確認し、リスク水準を再評価することができるべきである。」

7.5 インドは、次の追加規定文を挿入することを提案した。

パラグラフ4.3.4：タンク内に転落するリスク及び梯子や滑りやすい床のある他の閉鎖区域並びにタンクのストリンガーにマンホールがある

場所；

パラグラフ6.3.10：閉鎖区域に通ずる設備が、独立している、例えば、弁、パイプライン、その他；

パラグラフ6.3.11：雰囲気は安全でない、又は安全でないと疑われるところの閉鎖区域に持ち込む照明は、本質的に安全なタイプのものとするべきである」

7.6 シンガポールの代表団(以下、シンガポール)は、パラグラフ6.3.3が「酸素水準が許容範囲、可燃性及び/又は有毒ガスが許容水準であることを確認するために正しく調整された器具でその区域の雰囲気が適正に試験された」と改正されなければならないと提案した。

7.7 上記パラグラフ7.3から7.6の提案に関して小委員会は、これらは、訓練という観点には関連しないことを確認し各代表団に対して、MSC 89に直接、提案を提出するよう助言した。

7.8 イギリスは、これらの指針が、危険な貨物と関係がある閉鎖区域への立入りに重点をおいているとの意見を述べた。これを数か国が支持した。イギリス等の見解では、危険な貨物を運ぶ船舶で業務を行う要員は、手順に習熟しているが、比較的安全な閉鎖区域への立入りが犠牲者を招いている。したがって、イギリス等は、危険を伴う区域の重要性を軽視することなくどの刊行物も全ての閉鎖区域への立入りの危険性を強調するべきで

あり、さらにこれらの作業に従事する要員の訓練が、強化されるべきであると提案した。

7.9 小委員会は若干の討議の後に、

.1 閉鎖区域への立入りに関連する訓練は、すでにSTCWコードの第V章及び第VI章に網羅されているのでDSC 15で用意された改正勧告案に対してさらなる改正は、必要ないことに合意した。また、

.2 海上安全委員会に対して議題11で2年間の議題を検討する際にこの項目を削除することを要請した。

8. 船上における非常事態対応モデルの策定

8.1 小委員会は、以下の事項を想起した。

.1 MSC 84が、小委員会の活動計画において「船上における非常事態対応モデルの策定」を完了するのに2回の会合を必要とする低い優先順位の項目として含めることに合意した。

.2 STW 41は、数か国の代表団が、非常事態に対応するための手順の確立は、海運会社の責任であり、大韓民国(以下、韓国)が提案したような詳細な規定(STW 41/12、STW 41/12/1、STW 41/12/2及びSTW 41/12/3)は、受け入れられないとの見解を述べたことを確認した。若干の討議の後、STW 41は、韓国に対して改正案を提出するよう求めた。また、この会合で使用できるような関連業界の現行基準に関する情報提供を国際機関に要請した。

8.2 ISF及びICS(STW 42/8)は、STW 41で提案されたガイダンスが世界的に直ちに採択されると考えなかった。しかしながら、このプロジェクトに多くの時間と努力が払われたことを認識し、ISF及びICSは、ISMコードのセクション8に基づく会社の責任を会社が、全うすることを支援することを目的として関連する法規及びガイダンスに有効な文献が、ガイダンス回章を策定するために使えるであろうと提案した。

8.3 パナマの代表団(以下、パナマ)は、非常事態に対応するための手順の策定は、ISMコードのセクション8に基づき海運会社の責任であり、非常事態に対応するための手順を確立する必要はないとの見解を述べた。これを数か国が支持した。

8.4 韓国は、この案件に関して韓国が4つの文書(STW 41/12、STW 41/12/1、STW 41/12/2及びSTW 41/12/3)を提出したことを想起した。韓国は、STW 41に提出した文書に基づき、非常事態対応訓練を行うときに船上の非常事態と事故防止に取り組むため、海運会社に対する有効な文献とガイダンスを提供する回章を策定する必要があると述べた。

8.5 若干の討議の後に小委員会は、ISMコードのセクション8の条項に基づき非常事態への対応手順を確立することは、海運会社の責任であるので、その手順を確立する必要はないことに合意した。また、議題項目11で作業計画を検討する際には、この項目を削除することを海上安全委員会に要請した。

9. リカバリーシステムに対する訓練基準の策定

9.1 小委員会は、以下の事項を想起した。

.1 旅客船の安全に関する作業部会の報告の検討に続き、MSC 81が、それに関連した案件の課題を小委員会に割り当てることに合意し、小委員会の活動計画の中に「リカバリーシステムに対する訓練基準の策定」を完了するのに2回の会合を必要とする高い優先度の項目として含めることを決定した。

.2 小委員会は、DE小委員会が関連する実施基準を策定した後に改めてその課題に取り組むことに合意した。

9.2 小委員会は、DE 54 (STW 42/2/1 (一部)) が、MSC 81で指示された実施基準は、機能要件に基づき準備されるべきであり、それは、専用のリカバリーシステムの所持を求めものではないが、リカバリーシステムの有効性を実証するために試験されなければならないことを踏まえ、リカバリー操作に使用される実際の機器に対して十分な柔軟性を考慮する必要があることに合意したことを通知された。加えて、DE 54は、しばらくの間は、MSC 81で提案されたようなSOLAS規則Ⅲ/17-1の案が維持されることに合意した。したがって、加盟国政府及び国際機関は、2012年の完成期限に間に合わせるため、成果の最終化を視野に上述の決定に従い、具体的な提案をDE 55に提出することを要請された。

9.3 DE 55が実施基準を検討するであろうことを踏まえ小委員会は、STW 43までさらなる検討を延期することに合意した。

10. 用語「承認された海上航行業務」の統一解釈の策定

- 10.1 小委員会は、MSC 87が、2011年を完了目標として用語「承認された海上航行業務」に対する統一解釈の策定に関する計画外成果をSTW小委員会の2年間の議題及びSTW 42に含めることに合意したことを想起した。
- 10.2 ノルウェー（STW 42/10）は、用語「承認された海上航行業務」に関連したノルウェーの法律に関する情報を提供した、また、統一した解釈（UI）を策定する場合に検討されるべき要素を提案した。ノルウェーは、改正されたSTCW条約及びコードの統一解釈（UI）を提供する中で用語「日」の共通理解が、通常の労働日か、あるいは1日24時間のいずれかに基づいて確立されるべきであるとした。さらに、海上航行業務期間の質を確保するため、いくつかの重要な案件も明確にされるべきであるとした。
- 10.3 アメリカ（STW 42/10/1）は、「海上航行業務」の統一解釈を策定する必要性を検討する際に考慮されるべき要素を提案した。アメリカは、「承認された海上航行業務」の定義には、現在あるような柔軟性が残されるべきであるとし、そうすれば、各主管庁が、船員の能力と経験を促進するためにあらゆる方法でその特有の可能性と状況を利用できるとの意見を述べた。したがって、アメリカは、「承認された海上航行業務」の統一解釈の策定を支持しなかった。
- 10.4 オーストラリア（STW 42/10/2）は、ノルウェー提案（STW 42/10）にコメントを加え、STCW要件またはそれ以上の要件で海上航行業務を承認する各主管庁の現在のシステムは、それぞれの事情に応じて最も適した方法で対応しているので、解釈の変更、あるいは明確化は必要ないとの意見を述べた。
- 10.5 ノルウェーは、オーストラリア及びアメリカが提出した文書に関連してノルウェーが懸念を持っていることを述べた。この状況にあって、用語「承認された海上航行業務」の解釈上の相違は、重要かつこれを理解することは困難であり、状況を改善するためには、透明性を増すこと及び加盟国が、同等の取決めに関する情報を提供するよう促されるべきであるとした。
- 10.6 インドネシアの代表団（以下、インドネシア）、海上航行業務は、資格証明書の発給につながるいくつかの条件の一つであるとの見解を述べたところこれを数か国が支持した。船上の全ての職務能力は、資格証明書が発給される前に技能評価を通じて立証されるべ

きなので海上業務だけで能力を確保することは十分ではない。さらに技能評価は、複雑なことであるから小委員会は、用語「承認された海上航行業務」の統一解釈を發布することを決定する前に全ての局面に対して慎重な検討を加えなければならないであろうと述べた。

- 10.7 イギリスは、検討されるべき案件が二つある、すなわち、それらは労働日数及び請け負う業務の内容であるとの見解を示した。これを数か国が支持した。イギリス等は、船員と主管庁の双方に事務手続き上重荷となる海上業務の決定に対する日数のうちの該当する部分を計算するという必要性はないとした。イギリス等は、この案件が、意図的に曖昧にされたのであって、省略によって曖昧のままとされたのではないというアメリカ (STW 42/10/1) の見解に賛成した。「錆打ちと塗装」を行う間の海上航行業務に関しては、部員のキャリアアップを提供するためにそれらを考慮する必要があると述べた。
- 10.8 フィリピンの代表团 (以下、フィリピン) は、「承認された海上航行業務」の定義は、現行のように柔軟なものとしておくべきであり、それによって各主管庁が、船員の能力と経験を促進するためにあらゆる方法でその特有の可能性と状況を利用できるとの見解を述べた。これを数か国が支持した。「承認された海上航行業務」の要件に対応する方法は、現在、条約が提供しているように各主管庁に委ねられるべきであると述べた。
- 10.9 バハマは、「承認された海上航行業務」の問題は、非常に複雑であると述べたところこれを数か国が支持した。承認された海上航行業務の統一した理解を策定する必要性を話し合う場合は、海上航行業務に関連する条約の中の要件と枠組みに対して十分な配慮をする必要がある。また、特に定義に関しては、海上航行業務の要件及び第9条による同等の取り決めに対して十分な配慮がされるべきであるとし、バハマ等は、統一解釈 (UI) は必要ないと述べた。
- 10.10 インドの代表团 (以下、インド) は、第9条に沿った現行の規定文が、どんなキャリアパスを持つかに係りなく関連する能力基準表にある知識と技能を実践するために必要な能力を船員が達成することを確保できるよう主管庁が、同等のシステムを決定するための基礎を形成したという意見を述べた。これを数か国が支持した。さらに、現行の規定文は、例えば、沿岸航海から大洋航海あるいは、内海から沿海航海資格証明書のようにそれぞれの国の要件に基づき主管庁に異なるキャリアパスを提供させていると述べた。

- 10.11 ウクライナの代表団（以下、ウクライナ）は、条約に含まれた海上航行業務の定義が、具体的な資格証明書の発給に関連しているとの見解を示した。このため、資格証明書に関連する海上航行業務に対して異なる手法が、採用されるかもしれないと述べた。
- 10.12 スウェーデンの代表団（以下、スウェーデン）は、加盟国が、どのような海上航行業務が承認されるべきかを定める際には多くの異なる側面から検討されるべきであると認識しているとの見解を示した。これを数か国が支持した。さらに、これらのほとんどの側面は、各加盟国にとって固有の案件と結びついている、それ故、用語「承認された海上航行業務」の統一解釈あるいは、一般的なガイダンスを策定することは妥当ではない。しかしながら、これは、STCW条約及びコードの実施、とりわけ、資格証明書の更新に関して、重要な要素であるので海上航行業務を承認し、計算する方法について共通の理解を含む「指針」を持つ必要性は十分にあると述べた。
- 10.13 イラン・イスラム共和国の代表団（以下、イラン）は、海上航行業務の要件は、運用水準の資格証明書（当直航海士及び当直機関士）に限られてはならず、管理水準の資格に対する条件でもあるとの見解を示した。これを数か国が支持した。さらに、文書STW 42/10/1の paragraph 12は、海上航行業務を計算するために「時間基準」を選択する一方、主管庁間の大きな相違に関連する事実を強調していると述べた。使用された時間数は、1日4時間から1日24時間まで異なりその相違は、6倍になる。前述を考慮し、整合を図る目的で相違を縮小するため、また、STCW条約の paragraph 1.1.26にある定義から異なる解釈の問題を防ぐ目的でイランは、以下のことを確保するために指針が提供されるべきであると提案した。
- 1 海上航行業務は、船上で実際に実施される。
 - 2 「日」は、24時間の1日を意味する、又は1日より短い時間で形成される24時間を意味する。
- 10.14 小委員会は徹底した討議の後に、用語「承認された海上航行業務」に関連する統一解釈は、必要ないことに合意した、また、小委員会の決定を承認し、議題11に基づき2年間の議題を検討する際には、この項目を削除することを海上安全委員会に要請した。

11. 2年間の議題及びSTW 43の暫定議題

一般事項

11.1 小委員会は、前回の会合において総会が、各委員会に対し現在の2年間のうちに決議A.1013 (26)によって採択されたように戦略的計画及び高位活動計画の適用に関する理事会指針に沿ってIMO及び運営方法(委員会指針)に関するそれぞれの指針を見直し、改正することを各委員会に要請したことを通知されたことを想起した。

11.2 小委員会は、上述の要請の履行においてMSC 87が、理事会で用意した移行計画の条項を考慮し、MEPC 61で承認された委員会指針の改正案を用意したことも想起した。

MSC 88は、追加改正に合意し事務局に対してMSC 89で検討され承認されることを目指して、改正した指針案の統合強化版を準備するよう要請した。

11.3 小委員会は、移行を促進するためMSC 87が、以下のことを考慮し改正した指針案に従い、支援組織に対して次の会合において次の2年間の2年分の議題を用意するよう指示したことも想起した。

.1 2年間の議題に対して選択された成果が、簡潔な用語(具体的、明瞭、実現性、現実性及び期限設定)で表現されるべきである。

.2 具体的な成果の完了目標期限が、2012年から2013年の2年間の2年分を過ぎる場合は、暫定的な成果が2012年か2013年の完了目標と共に2年間の議題の中に適切に記載されるべきである。また、関連成果が、予測される完了年と共に海上安全委員会の次期2年間の議題の中に記載されるべきである。

そして、小委員会は、議長と協議の上、検討のために適宜、最初の提案を準備することを事務局に要請した。

11.4 小委員会は、また、附属書1にあるように元の「活動計画」は、新たな「2年間の議題」と置き換えられたこと及び計画成果の状況に関する報告用の書式が、文書STW 42/WP.2の附属書4に示されるように改正されたことを想起した。

2年間の議題、次期2年間の議題及びSTW 43の暫定議題

11.5 この会合での進展及びMSC 87とMSC 88の決定を考慮し、小委員会は、2012年から2013

年の2年間の議題案を準備した。これには、小委員会の権限の範囲に入る海上安全委員会の次期2年間の議題に関する項目及びMSC 89で検討されるために附属書1及び2のそれぞれにあるようなMSC 88 (STW 42/2/Add.1附属書1) で承認された2年間の議題に基づくSTW 43 (STW 42/WP.2)の暫定議題も含まれた。

提案された作業部会及び起草部会

11.6 小委員会は、次の会合で以下の案件に関する作業部会と起草部会を設立することに合意した。

- | | |
|-------------|----------------------|
| 作業部会 | 1 E-ナビゲーション戦略実行計画の策定 |
| | 2 訓練に関する課題 |
| 起草部会 | 1 モデル訓練コースの検証 |

11.7 オブザーバーのGlobalMETは、将来における効果的、安全、クリーンで確実な海運業界のニーズに応えるであろう海事教育及び訓練の策定においてIMOを支援するために、とりわけ次のことについて短期、中期及び長期にわたる訓練に係る戦略の策定に関連する案件を明確にし、また、これに関連してリーダーシップ及び管理監督を提供し助言を行う専門家グループを編成する本格的なニーズがあるとの見解を示した。これを南アフリカが支持した。

- 1 現在及び将来世代の船員のニーズに関連する海事教育及び訓練の策定
- 2 船上における技術の役割及び船舶運航と関連する訓練要件
- 3 技術の活用及び海事教育及び訓練を提供する最新の方法論

これに関連して小委員会は、GlobalMETに対して新たな計画外成果として適切な提案を作成し、海上安全委員会に提出するよう助言した。

11.8 これに関連して南アフリカの代表団(以下、南アフリカ)は、小委員会が、以下のことを考慮して海事訓練の条項の現状を検討する可能性も調査するべきであると提言した。

- 1 技術の進歩
- 2 世界の多くの海事訓練の専門家が退職、または退職しようとしていること
- 3 若い船員が、インターネット技術に依存していること

また、インターネット技術を通じてこれらのコースの電子的及び/あるいは、これらのコースのいくつかを提供する可能性を評価する観点からIMOによって検証されたコースのリストに沿って使用可能な訓練設備の調査を世界的に実施する緊急の必要性があると提言した。

計画成果の状況

11.9 小委員会は、IMOの高位活動計画の計画成果の状況に関する報告を準備し、附属書3にあるように小委員会に関連する2010年から2011年の2年間の優先順位を設定した。また、海上安全委員会にその状況を確認するよう要請した。

次回会合の日程

11.10 小委員会は、第43回会合を2012年4月30日から5月4日、あるいは2012年12月10日から14日に開催することを仮設定し、以下の見解を示した。

- 1 小委員会の議題は少ないが、できるだけ早く解決されるべきSTCW条約及びコードのマニラ改正の要件の発効に係る解釈に関連する案件があるだろうから次の会合が、ほとんど2年の間隔の後であることは望ましくない。
- 2 IMO/ILO合同作業部会で策定されているマニラ改正に準拠した身体基準の実施に関連する指針の迅速な検討及び最終決定が求められる。
- 3 マニラ改正の実施とモニタリングにおける整合性を確保する必要性が、時機を逸することなく求められる。
- 4 人的要因に関するMSC/MEPC合同作業部会から小委員会への可能な業務の移設を考慮する必要がある。
- 5 マニラ改正の実施を促進するために現行のモデルコースの見直し及び新たなモデルコースの策定並びにそれらの検証が、緊急に求められている。

11.11 パナマは、現在の議題及び作業量とリソースの適正化に係る理事会の指示を考慮し、次の会合は、2012年の12月に開催されるべきであるとの見解を述べた。これをパナマが支持した。また、どの緊急事項も親会議で承認会議体である海上安全委員会によって検討することができるので二つの会合の間隔が2年間であることは、悪影響を及ぼさないと述べた。

11.12 (IMOの) 海上安全部長は、MSC 89が、小委員会によって示された見解を考慮するであろう。すなわち理事会の承認にもよるが、MSC 90に引き続いて短い会合を持つこと、あるいは、MSC 90の間にSTW作業部会を設立することの可能性同様、新たな提案及び承認された計画成果を考慮するであろう。そして、次の会合の日程を適切に決めるであろうと述べた。

11.13 前述を踏まえ小委員会は、次の会合の日程を決める際に前述の見解を考慮することを求められた。

12. 2012年の議長及び副議長の選出

- 12.1 海上安全委員会の手続き規定に従い、小委員会は、全会一致でPeter Brady海軍少将 (ジャマイカ)を2012年の議長として A.H. Kayssi 氏(レバノン) (不在中) を副議長として選出した。

13. その他の議題

STCW条約の第Ⅷ条に基づく臨時業務許可書

- 13.1 小委員会は、2009年において臨時業務許可書に係るSTCW条約第Ⅷ条に基づく提出に関して事務局からの情報(STW 42/13)を検討し、確認した。

旅客船の補給船に対する指針

- 13.2 小委員会 (STW 42/13/1) は、DE 53が、DE 54におけるさらなる検討に対して協力する小委員会からの追加意見の提供にもよるが、文書DE 53/WP.3の附属書1にあるように概ね旅客船の補給船に対する統合指針案を承認したとの通知を受けた。したがって、小委員会は、事務局に対して、さらなる検討とコメントを得るため起草部会の報告 (DE 53/WP. 3) を全ての協力小委員会へ送付することを要請した。これによって、得られたコメントは、指針案を最終決定する際には、考慮されるであろう。
- 13.3 CLIA (STW 42/13/2) は、小委員会での検討に資するため前述の指針の中に含まれるべき操船者の資格証明書に関連するガイダンスを提供した。
- 13.4 イギリスは、指針の中には、応急手当に関連した要件が必要であるとの見解を示した。これを数か国が支持した。
- 13.5 ドイツは、使用されている言語が、他の強制条文で使われているものと同じなのでこれらは指針であって強制要件ではないことの記述を含める必要があるとの見解を示した。これを数か国が支持した。
- 13.6 シンガポールは、港湾安全規則の遵守に関連する一般条項が指針にふくまれるべきとの見解を示した。
- 13.7 アイルランドの代表団 (以下、アイルランド) は、補給船で業務を行う要員が、STCW条約の規則Ⅱ/3に従い資格証明されるべきであると意見を述べた。さらに提案された指針案は、補給船に対して国内旅客船に施すよりも優遇措置をもたらすであろうと述べた。
- 13.8 しばらく話し合った後に小委員会は、設立されるべき訓練案件に関する作業部会が、その文書を詳細に検討し、旅客船の補給船に対する指針案に含めるための文章を準備するべきであると合意した。

13.9 小委員会は、本会議でのコメントと決定を考慮し、以下の目的をもって訓練案件に関する作業部会を設立した。

- .1 文書STW 42/13/1及びSTW 42/13/2を詳細に検討し、旅客船の補給船に対する指針案に含めるための文章を準備する。
- .2 その報告を2011年1月27日に本会議に提出する。

作業部会の報告

13.10 作業部会の報告(STW 42/WP.4)を受け小委員会は、同文書の附属書にあるように作成された案文を承認し、事務局にそれをDE小委員会に送付するよう要請した。

13.11 アイルランドは、本会議における意見を繰り返し述べた。海上で運航されるどの補給船も「海上航行」と見なされ、総トン数500トン未満の船舶の船長及び甲板部の当直を担当する職員の資格証明のための最小限の強制要件に関するSTCW条約規則Ⅱ/3を遵守するべきである。この規則の Paragraph 7に主管庁が免責を与えることができる条項があり、これらの指針は、国内での運航に対する国内法にも配慮する一方で旅客船として補給船を運航する船長に対して主管庁が免責を与える根拠になり得るであろうと述べた。

IMO強制条項の実施のためのコード

13.12 小委員会(STW 42/2)は、MEPC 60及びMSC 87が、コード及び監査体系で現在網羅されている10項目の強制条項の中でIMO強制条項の実施及び監査の実施のためのコードの作成及び引き続く可能なコードの改正をどのように行うかを検討するようFSI 18に対して指示したことを再確認し、MSC 88が、暗黙の了解手順は、コードを強制化するための条項の改正を行う場合に好ましい方法となるであろうというFSI小委員会の見解に賛成し、これに伴い本件に係るMEPC 61の見解にも賛成したとの通知を受けた。

STCW条約については、条約がマニラ改正で丁度包括的見直しをされたという事実を鑑みて、また、条約に含まれている現行の検証制度を考慮してMSC 88は、自発的なIMO加盟国の監査体系に対する枠組み及び手順に関する決議A.974(24)の添附書1の関連した改正と共に暗黙の了解手順を利用して強制実施のためのコードを作成するために条約がどのように改正されたかを検討することをSTW 42に指示し、MSC 89 の賛成にもよるがFSI 19に助言するよう指示した。

13.13 小委員会は、STCW加盟国が、条約の条項に対して「完全な発効」を行っているか、また、5年を超えない間隔で資質基準システムの独立評価を実行しているかを証明することを求められることを規則 I /7及び I /8が、すでに規定していることを想起した。

この情報は、事務局長によって設立された有識者会議で評価される。その後、事務局長は、海上安全委員会への報告を作成する。事務局長の報告を受け、海上安全委員会は、STCW条約の関連する条項に対して関係加盟国が、「完全な発効」を実現しているか、継続しているかを確認する。

これは、現在進行中のプロセスであり、それが1998年8月1日に発効し他の加盟国によって発行された証明書を認識するためのSTCW加盟国の基準であったため順調に機能している。

さらに、マニラ会議は、より強固な監視手順を提供するために規則 I /7及び I /8を改正した。これは、自発的IMO加盟国の監査体制に対してであるが現在進行中であり、これが強制化されたときは、全てのIMO締約国が監査されるまでには、ある程度の時間を必要とするであろう。

13.14 これに関連して小委員会は、この会合とMSC 88との間が短いので、加盟国にとってFSI 18からの要請の全ての意味合いを検討することはできないことを確認した。したがって、小委員会は、加盟国政府に対して、本件を詳細に検討し、コメント及び提案をSTW 43に提出するよう要請した。上述を踏まえ小委員会は、また、MSC 89に対してその検討をSTW 43まで延期するという決定を認めるよう要請し、事務局に対してFSI 19に同じことを伝えるよう指示した。

STCW条約及び訓練記録簿に関する指針

13.15 小委員会は、ISFが提供した以下のことに関連するISFの情報 (STW 42/INF.2) を謝意と共に確認した。

- 1 STCW条約及びコードのマニラ改正に関して海運会社に助言する観点から更新した「STCW条約に関する指針」を発行する予定
- 2 支援水準の当直者及び有能船員が承認された訓練記録簿に文書化された乗船訓練を

受けるための新たな要件を含め「訓練記録簿」を更新するための計画

- 13.16 小委員会は、世界海事教育訓練連合（GlobalMET）によって提供された情報（STW 42/INF.5）すなわち、構築された船上訓練プログラムを通じてSTCW条約及びコードのマニラ改正の遵守を手助けするための新たな甲板部実習生記録及び活動記録帳に関する情報を謝意と共に確認した。

STCW休息时间要件及び「ISF当直者」休息时间記録計画

- 13.17 小委員会は、STCW条約の「マニラ改正」で求められている船舶運航者が個々の休息时间記録を維持することを可能とする更新したソフトウェアプログラム「ISF Watchkeeper 3」に関するISFが提供した情報（STW 42/INF.3）を謝意と共に確認した。また、2006年ILO海事労働条約の要件と同様にそのソフトウェアは、旗国及びポートステートコントロールが、船上の休息時間がSTCW条約を遵守していることを検証することを支援するものであった。

BIMCO/ISF人的資源2010最新情報

- 13.18 小委員会は、2010年BIMCO/ISF人的資源の最新情報に関するBIMCO及びISFによる情報（STW 42/INF.4）を謝意と共に確認した。

海事訓練に利用可能なシミュレータの情報

- 13.19 小委員会は、（MSC回章）MSC.1/Circ.1209のMSC 81による承認を受け、加盟国政府に対し海事訓練において利用可能なシミュレータに関する情報を提供するよう要請した。事務局は、いくつかの加盟国政府から情報を受け取り「読み取り専用」画面で一般からの閲覧が可能な世界統合船舶情報システム（GISIS）データベースにそれらを加えた。したがって、小委員会は、早期に事務局がGISISのデータベースの情報を更新できるよう、このような情報をまだ提供していない加盟国政府に対して情報提供を求めた。

「海賊：対応の組織化」に関する検討会

- 13.20 小委員会は、事務局の「海賊：対応の組織化」に関する検討会を組織することの尽力に謝意を表した。また、小委員会は、提供された情報が、STCW条約及びコードのマニラ改正にあるように海賊関連案件に関する船員の訓練同様に最適な実践管理の実施において船員の意識を醸成する上で大きな役割を果たすであろうと述べた。

弔辞

13.21 小委員会は、35人の死者及び180人以上の負傷者を出した1月24日にモスクワドモジェドヴォ空港で起きた自爆事件によって強い衝撃と深い悲しみを受けた。また、ロシア連邦に対し心からのお悔みを伝えた。

13.22 ロシア連邦の代表団は、小委員会の深いお悔みに対して感謝の言葉を述べた。また、ロシア連邦は、何の罪もない人々を襲ったこの卑劣な事件を想像することも受け入れることもできないと述べた。

IMPAの発言

13.23 オブザーバーの国際パイロット協会 (IMPA) は、11月29日に発生した誘拐事件について報告した。コロンビアのブエナベンツラ港において、ある船舶を出港させた直後にパイロットMr. Jorge Enrique Torres Ceron が、パイロットボートの乗組員とともに誘拐された。その翌日にパイロットボートの乗組員が解放された一方でそのパイロットの解放に身代金が要求された。その身代金の支払い期限が12月10日に切れたが、パイロットの家族は、パイロットが生存していることを示す電話連絡を受けた。この状況にあって、IMPAは、この問題を解決するためにコロンビアのIMO常任委員と密接に連携してきたと述べ、全ての関係者が、海賊による全ての人質の早急な解放を支援することを強く促した。そして、これらの海賊に攻撃され、あるいはハイジャックされ人質になった人々とその家族に対して介護や支援を提供することを強く要請した。

13.24 コロンビアの代表団は、IMPAの発言に対してパイロットJorge Enrique Torres Ceronの忌まわしい誘拐は、海賊に関係したものではなく、コロンビアに対して攻撃を仕掛けてきた麻薬テロリストグループFARCのテロリストによる犯行であったと述べた。誘拐や麻薬密売活動は、コロンビアの人々の中で多くの犠牲者を出してきた無差別犯罪に似た資金調達手段であった。コロンビア政府は、パイロットの早期解放を確保するための全ての努力を行っており、テロリストの領域も完全に掌握している。コロンビア政府は、また、パイロット業務を含めブエナベンツラ港で提供されるべき全ての海事関連の活動を保障している。この港以外の港では、コロンビアでかつてこのような事件はなかった。テロリズムを打倒するためには、国際的な結束力を必要とすると述べた。

13.25 これに関連してアルゼンチン、パナマ及びペルーの各代表団は、コロンビア代表団からの情報を踏まえ、この問題が、原則テロリズムの活動及び犯罪の種類ごと個別に検討されるべき問題であり、かつこの犯罪は、重大であり強く非難するとの見解を述べた。

謝辞

13.26 小委員会は、最近、職務を退き、退職、転勤した次の代表者の多大な貢献に対して感謝の言葉を述べた。また、新たな職務での成功を祈念した。

- Mr. Santiago Villalba (アルゼンチン：帰国)
- Mr. Denis Compton (アメリカ：退職)
- Dr. Peter Swift (INTERTANKO：退職)
- Mr. John Bainbridge (ITF：退職) .

14. 海上安全委員会への報告

14.1 海上安全委員会は、その89回会合において以下の事項が要請される。

- 1 全ての関係者が、船上に不正資格証明書を保持する船員がいないことを確認することを支援するために事務局に報告（STW 42/4）された船上検査で発見された/見つかった、あるいは使われていると報告された不正証明書に関する情報を公共のウェブサイトに掲載することに合意すること（パラグラフ4.3.1）
- 2 閉鎖区域への立入りに関連する訓練は、STCWコードの第V章及び第VI章ですでに網羅されているのでDSC 15によって準備された改正勧告案に追加改正が必要ないことを確認すること（パラグラフ7.9.1）
- 3 ISMコードのセクション8の条項により非常事態への対応手順を確立することは、海運会社の責任であることからIMOでこれを確立する必要がないという小委員会の決定を承認すること（パラグラフ8.5）
- 4 パラグラフ10.1から10.13にある小委員会の話し合いを考慮し、用語「承認された海上航行業務」の統一解釈が必要ないという決定を承認すること（パラグラフ10.14）
- 5 小委員会の2年間の議題及びSTW 43の暫定議題を承認すること（パラグラフ11.5及び附属書1及び2）
- 6 IMOの高位活動計画の計画成果及び小委員会に関連する2010年から2011年の2年間に對する優先順位の状況を確認すること（パラグラフ11.9、附属書3）
- 7 小委員会の次回会合の日程を決めるときに小委員会の見解を考慮すること（パラグラフ11.10から11.13）
- 8 総じてこの報告を承認すること

附属書 1

簡潔記述した2012年から2013年の議題案及びSTW小委員会の権限に該当し
海上安全委員会の次期2年間の議題に置かれるべき項目

訓練当直基準(STW)					
番号	2012年から2013年の計画成果・内容	上部組織	下部組織	関連組織	完了目標年
201.31	用語「承認された海上航行業務」の統一解釈の策定	MSC		STW	2011
5.1.1.5	リカバリーシステムに対する訓練基準の策定	MSC	STW	DE	2012
5.1.1.7	旅客船からの補給船に対する適応可能な安全規定	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF 及び STW	2011
5.2.1.25	船上の閉鎖区域への立入りに対する勧告の改正	MSC	DSC	BLG, FP 及び STW	2011
5.2.2.4	船上における非常事態対応モデルの策定	MSC	STW		2011
5.2.2.5	モデル訓練コースの検証	MSC	STW		継続
5.2.2.7	資格証明書の不正行為	MSC	STW		継続
5.2.6.1	E-ナビゲーション戦略実行計画の策定	MSC	NAV	COMSAR 及び STW	2012
5.2.2	マニラ改正の身体基準の実施に対する指針の準備	MSC	STW		2013
12.1.2.2	海難分析	MSC	FSI	STW	継続

太字は、附属書2で示されるようにSTW 43の暫定議題案として選択された項目を表す。
取り消し線は、提案された提案項目を示し、網掛けした文章は、提案された変更を示す。
削除した成果は、計画成果の状況に関する報告に残される。

STW小委員会の権限に該当し海上安全委員会の次期2年間の議題に置かれる項目

海上安全委員会(MSC)								
承認された次期2年間の成果				上部組織	下部組織	関連組織	期間(会合)	参照
番号	戦略的目標への参照	高位活動への参照	内容					
1	5.2.1		STCW-F条約の条項の明確化及び関連会議決議の補足活動	MSC	STW		2	STW 34/14, パラグラフ 11.8
2	5.2.4		地面効果翼機に対する指針の策定	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF 及び STW	2	MSC 88/26, パラグラフ 23.44

附属書 2

STW 43の暫定議題

- 会合の開始
- 1 議題の採択
 - 2 他のIMO組織の決定
 - 3 モデル訓練コースの検証
 - 4 資格証明書に係る不正行為
 - 5 海難分析
 - 6 E-ナビゲーション戦略実行計画の策定
 - 7 リカバリーシステムに対する訓練基準の策定
 - 8 マニラ改正による身体基準の実施に関する指針の準備
 - 9 2年間の議題及びSTW 44の暫定議題
 - 10 2013年議長及び副議長の選出
 - 11 その他の議題
 - 12 海上安全委員会への報告

附属書 3

高位活動計画における計画成果の状況に関する報告

訓練当直基準小委員会								
2010-2011 高位活動計画の 計画成果の番号	内容	完了目標	上部組織	下部組織	関連組織	1年目の 成果状況	2年目の 成果状況	参照
5.2.2.1	STCW条約及びコードの 包括的見直し	2010	MSC	STW		完了		STW 41/16 セクション7
5.2.2.3 12.1.2.3	安全配員を決定するための 強制要件を含む船舶安全配 員を確立する原則の見直し	2010 (STW) 2010 (NAV) 2011 (MSC)	MSC	STW	NAV	完了		STW 41/16 セクション8
5.2.2.6	船員安全代表者に 対する訓練	2010 (STW) 2010 (MSC)	MSC	STW	STW JWGHE	進行中	完了	STW 41/16 セクション5 作業は人的要因 (JWGHE)に関する MSC/MEPC合同作業部 会に移され完了
6.3.2.1	海事保安を高めるための 対策	2010 (STW)	MSC	STW		完了		STW 41/16 セクション9
2.0.1.3.1	用語「承認された海上航業 業務」に対する統一解釈の策定	2011	MSC				完了	STW 42/14 セクション10
5.1.1.9	リカバリーシステムに対す る訓練基準の策定	2012	MSC	STW	DE		延期	STW 42/14 セクション9 実施基準の最終決定 をするDE 55による が来年着手される
5.1.1.7	旅客船で運航される補給船 に適用される安全規定	2011	MSC	DE	FP, COMSAR NAV, SLF 及びSTW		完了	STW 42/14 セクション13
5.2.1.2.5	船上の閉鎖区域への立入り に対する指針の改正	2011	MSC	DSC	BLG, FP 及び STW		完了	STW 42/14 セクション7
5.2.2.4	船上の非常事態対策を実施す るためのモデル手順の策定	2011	MSC	STW			完了	STW 42/14 セクション9
5.2.2.5	モデル訓練コースの検証	継続	MSC	STW			継続	STW 42/14 セクション3
5.2.2.7	資格証明書に係る不正行為	継続	MSC	STW			継続	STW 42/14 セクション4
12.1.2.2	海難分析	継続	MSC	FSI	STW		継続	STW 42/14 セクション5
5.2.6.1	E-ナビゲーション戦略実行 計画の策定	2012	MSC	NAV	STW 及び COMSAR		進行中	STW 42/14 セクション6

備考：

- a 個々の成果が、多数の提出書類を含む場合は、各提出書類について報告する。
- b 目標完了日は、年で表示されるか、その項目が継続していることを示す。
これは、会合の開催数を示すものではない。
- c 「成果の状況」の欄への記入は、以下のように明記する。
 - 「完了」は、問題の成果が、正式に最終決定されたことを意味する。
 - 「進行中」は、成果に関連した作業が、進行中であることを示す。これには、同じ2年間で後日承認されることが期待される暫定成果(例えば、改正案、あるいは指針案)でも良い。
 - 「継続」は、成果が、各IMO組織の業務に関連していること、すなわち恒久的あるいは、継続的業務を示す。
 - 「延期」は、各IMO組織が、関連する成果の作成を別の時期(例えば、対応する提案を受け取るまで)まで延期することを決めたことを意味する。
- d もし、成果が、規定の採択/承認(例えば、決議、回章など)で構成される場合は、その規定を明確にこの欄に記載する。

II
REPORT TO THE MARITIME
SAFETY COMMITTEE



**INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION**

SUB-COMMITTEE ON STANDARDS OF
TRAINING AND WATCHKEEPING

42nd session

Agenda item 14

STW 42/14 3 February 2011

REPORT TO THE MARITIME SAFETY COMMITTEE

Table of contents

1	GENERAL	49
2	DECISIONS OF OTHER IMO BODIES	52
3	VALIDATION OF MODEL TRAINING COURSES	56
4	UNLAWFUL PRACTICES ASSOCIATED WITH CERTIFICATES OF COMPETENCY	59
5	CASUALTY ANALYSIS	60
6	DEVELOPMENT OF AN E-NAVIGATION STRATEGY IMPLEMENTATION PLAN	61
7	REVISION OF THE RECOMMENDATIONS FOR ENTERING ENCLOSED SPACES ABOARD SHIPS	66
8	DEVELOPMENT OF MODEL PROCEDURES FOR EXECUTING SHIPBOARD EMERGENCY MEASURES	68
9	DEVELOPMENT OF TRAINING STANDARDS FOR RECOVERY SYSTEMS	69
10	DEVELOPMENT OF UNIFIED INTERPRETATIONS FOR THE TERM "APPROVED SEAGOING SERVICE"	70
11	BIENNIAL AGENDA AND PROVISIONAL AGENDA FOR STW 43	73
12	ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2012	76
13	ANY OTHER BUSINESS	77
14	ACTION REQUESTED OF THE COMMITTEE	81

LIST OF ANNEXES

ANNEX 1	DRAFT BIENNIAL AGENDA FOR THE 2012-2013 BIENNIUM IN SMART TERMS AND ITEMS TO BE PLACED ON THE COMMITTEE'S POST-BIENNIAL AGENDA THAT FALL UNDER THE PURVIEW OF THE SUB-COMMITTEE	82
ANNEX 2	PROVISIONAL AGENDA FOR STW 43	83
ANNEX 3	REPORT ON THE STATUS OF PLANNED OUTPUTS IN THE HIGH-LEVEL ACTION PLAN	84

1. GENERAL

1.1 The Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW) held its forty-second session from 24 to 28 January 2011 under the chairmanship of Rear Admiral Peter Brady (Jamaica).

1.2 The session was attended by representatives from the following countries:

ALGERIA	ISRAEL
ANTIGUA AND BARBUDA	ITALY
ARGENTINA	JAMAICA
AUSTRALIA	JAPAN
AZERBAIJAN	KIRIBATI
BAHAMAS	LATVIA
BANGLADESH	LIBERIA
BELGIUM	LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA
BELIZE	LUXEMBOURG
BRAZIL	MALAYSIA
CANADA	MALTA
CHILE	MARSHALL ISLANDS
CHINA	MEXICO
COLOMBIA	MOROCCO
COOK ISLANDS	NETHERLANDS
CUBA	NIGERIA
CYPRUS	NORWAY
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA	PANAMA
DENMARK	PERU
DOMINICA	PHILIPPINES
DOMINICAN REPUBLIC	POLAND
ECUADOR	PORTUGAL
EGYPT	REPUBLIC OF KOREA
ESTONIA	ROMANIA
FINLAND	RUSSIAN FEDERATION
FRANCE	SAINT KITTS AND NEVIS
GEORGIA	SAUDI ARABIA
GERMANY	SINGAPORE
GHANA	SOUTH AFRICA
GREECE	SPAIN
ICELAND	SWEDEN
INDIA	SYRIAN ARAB REPUBLIC
INDONESIA	THAILAND
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)	TRINIDAD AND TOBAGO
IRELAND	TURKEY
	TUVALU

UKRAINE
UNITED KINGDOM
UNITED STATES

URUGUAY
VANUATU
VENEZUELA (BOLIVARIAN REPUBLIC OF)

and the following Associate Members of IMO:

FAROES
HONG KONG, CHINA

- 1.3 The following specialized agencies and intergovernmental and non-governmental organizations were also represented:

EUROPEAN COMMISSION (EC)
INTERNATIONAL MOBILE SATELLITE ORGANIZATION (IMSO)
INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)
INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION (ISF)
INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE (IUMI)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND Lighthouse AUTHORITIES (IALA)
INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF)
COMITÉ INTERNATIONAL RADIO-MARITIME (CIRM)
BIMCO
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS)
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)
INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION (IMPA)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRILLING CONTRACTORS (IADC)
INTERNATIONAL COUNCIL OF MARINE INDUSTRY ASSOCIATIONS (ICOMIA)
INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (IFSMA)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS (INTERTANKO)
CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA)
INTERNATIONAL MARITIME LECTURERS ASSOCIATION (IMLA)
THE INSTITUTE OF MARINE ENGINEERING, SCIENCE AND TECHNOLOGY (IMarEST)
INTERNATIONAL SHIP MANAGERS' ASSOCIATION (INTERMANAGER)
INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION (IPTA)
THE INTERNATIONAL MARINE CONTRACTORS ASSOCIATION (IMCA)
INTERNATIONAL HARBOUR MASTERS' ASSOCIATION (IHMA)
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARITIME UNIVERSITIES (IAMU)
GLOBAL MARITIME EDUCATION AND TRAINING ASSOCIATION (GlobalMET)
THE NAUTICAL INSTITUTE (NI)

Secretary-General's opening address

- 1.4 The Secretary-General welcomed the participants and delivered his opening address, the full text of which is reproduced in document STW 42/INF.7.

Chairman's remarks

- 1.5 In response, the Chairman thanked the Secretary-General for his assessment provided on the achievements resulting from the Organization's efforts throughout last year and, in particular, in relation to that year's World Maritime Day theme of the Year of the Seafarer. He further expressed the opinion that seafarers around the world were definitely appreciating the efforts taken by the Organization for their safety and well-being. He also thanked the Secretary-General for the information related to the proposed seminar/workshop on piracy scheduled to be held on 26 January 2011.

Rescue of chemical tanker "Samho Jewelry"

- 1.6 The delegation of the Republic of Korea provided an oral statement relating to the operation carried out by their Navy leading to the rescue of chemical tanker Samho Jewelry along with all its crew members, which had been hijacked by pirates. They expressed appreciation to Oman, the United States and other IMO Members who one way or another had provided support for the operation.

Adoption of the agenda and related matters

- 1.7 The Sub-Committee adopted the agenda (STW 42/1 and Corr.1) and agreed, in general, that the work of the Sub-Committee should be guided by the annotations to the provisional agenda and the timetable (STW 42/1/1), as amended. The agenda of the session, including a list of documents submitted under each agenda item, is given in STW 42/INF.8.

2. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES

OUTCOME OF THE EIGHTY-SEVENTH AND EIGHTY-EIGHTH SESSIONS OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE

2.1 The Sub-Committee was informed (STW 42/2 and Add.1) of the decisions and comments pertaining to its work at the Committee's eighty-seventh and eighty-eighth sessions and took action thereon as under the relevant agenda items.

Communication of information

2.2 The Sub-Committee noted, in particular, that the Committee had received the Secretary-General's report on three STCW Parties pursuant to STCW regulation I/7; confirmed that the procedures for assessment of information had been followed correctly in respect of those Parties, and issued MSC/Circ.1163/Rev.5 and Rev.6 on Parties to the STCW Convention confirmed by the Committee at its eighty-seventh and eighty-eighth sessions respectively as having demonstrated to be giving "full and complete effect" to the relevant provisions of the STCW Convention, as amended.

2.3 The Committee had also received the Secretary-General's reports on 37 STCW Parties and one Associate Member of IMO pursuant to STCW regulation I/8; confirmed that the procedures for assessment of information had been followed correctly and issued MSC/Circ.1164/Rev.8 on Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrated that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention.

Approval of competent persons

2.4 The Sub-Committee noted that the Committee had approved additional competent persons nominated by Governments, as listed in the annex to MSC/Circ.797/Rev.19.

Draft Assembly resolution on Principles of safe manning and draft amended text of SOLAS regulation V/14

2.5 The Sub-Committee noted that MSC 88 had approved:

- .1 the draft Assembly resolution on Principles of minimum safe manning for submission to A 27 with a view to adoption; and
- .2 the associated draft amendments to SOLAS regulation V/14 with a view to adoption at MSC 90.

Matters related to the Migration Plan for the implementation of the Guidelines on the application of the Strategic Plan and the High-level Action Plan of the Organization

2.6 The Sub-Committee noted that MSC 87 had recalled that the Migration Plan relating to the Guidelines on the application of the Strategic Plan and the High-level Action Plan of the Organization, as set out in annex 2 to document MSC 87/23, prepared by the Ad Hoc Council's Working Group on the Strategic Plan to facilitate implementation of resolution A.1013(26), had been developed with a view towards achieving full implementation of the aforementioned Guidelines by the beginning of the 2012-2013 biennium.

Sub-Committees' proposals for the biennial agenda for the 2012-2013 biennium

2.7 The Sub-Committee noted that in considering the actions that could be taken by the subsidiary bodies, MSC 87 had agreed that the subsidiary bodies should prepare their respective biennial agendas for the next biennium at their forthcoming sessions, in accordance with the revised Guidelines, taking into account that:

- .1 outputs selected for the biennial agenda should be phrased in SMART terms; and
- .2 where the target completion year for a specific output goes beyond that 2012-2013 biennium, an interim output should be placed in the biennial agenda with a target completion year of 2012 or 2013, as appropriate, and a related output should be placed in the Committee's post-biennial agenda with the anticipated completion year, and requested the Secretariat, in consultation with the Chairmen, to prepare the initial proposals for consideration by the sub-committees accordingly.

Committees' proposals for the High-level Action Plan for the 2012-2013 biennium

2.8 The Sub-Committee noted that MSC 87, recognizing the need for achieving full implementation of the Guidelines on the application of the Strategic Plan and the High-level Action Plan of the Organization by the beginning of the 2012-2013 biennium, had agreed to finalize its proposals for the High-level Action Plan for the 2012-2013 biennium, based on the revised Guidelines, for consideration at MSC 89, taking into account the proposed biennial agendas prepared by the sub-committees, for submission to C 106.

New GISIS module on Organizational Planning

2.9 The Sub-Committee noted that MSC 87 had noted information on the development of a new Global Integrated Shipping Information System (GISIS) module on Organizational Planning by the Secretariat to support the new strategic planning process, in accordance with paragraph 2.2.4 of the Migration Plan, and that the new GISIS module would be fully operational by 1 January 2012 and that all Chairmen, Vice-Chairmen and the Secretariat would have access to the new database for planning purposes. In this context, MSC 87 had reaffirmed that the new module should be developed at no extra cost to the Organization. The Committee requested the Secretariat to provide all relevant IMO bodies with the same information.

Limiting the number of pages per document and per meeting

2.10 The Sub-Committee was informed that MSC 88 had noted the agreement by C 104 that:

- .1 it was not desirable or practicable to establish arbitrary limits on the number of pages for meetings;
- .2 however, all concerned should be made continuously aware of the financial and environmental impact of the volume of documentation generated by IMO meetings and should limit, to the greatest possible extent, the number of pages of documents submitted to such meetings;
- .3 to encourage such action, documents, other than information documents, which contain more than 20 pages should not be translated into all working languages in their entirety. They should include, for translation purposes, a summary of the document not longer than four pages, with the technical content submitted as an annex in the language needed by working groups (e.g., English); and
- .4 the foregoing provision should be included in the Guidelines on the organization and method of work of the Council and Committees.

REPORT ON THE 2010 CONFERENCE OF PARTIES TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978

- 2.11 The Sub-Committee noted (MSC 88/2/4) that the 2010 Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, had been held in Manila, the Philippines, from 21 to 25 June 2010 and elected Mr. N.F. Ferrer of the Philippines as the President of the Conference, Adm. Peter Brady of Jamaica as Chairman of the Committee of the Whole, Ms. M. Medina of the United States as the Chairman of the Drafting Committee and Mr. L. Chichinadze of Georgia as the Chairman of the Credentials Committee.
- 2.12 The Sub-Committee also noted that the Conference had unanimously adopted the Manila Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, and the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code.
- 2.13 The Sub-Committee further noted that the Conference had also adopted the following associated resolutions:
- .1 Resolution 3: on Expression of appreciation to the host Government;
 - .2 Resolution 4: on Transitional provisions and early implementation;
 - .3 Resolution 5: on Verification of certificates of competency and endorsements;
 - .4 Resolution 6: on Standards of training and certification and ships' manninglevels;
 - .5 Resolution 7: on Promotion of technical knowledge, skills and professionalism of seafarers;
 - .6 Resolution 8: on Development of guidelines to implement international standards of medical fitness for seafarers;
 - .7 Resolution 9: on Revision of existing model courses published by the International Maritime Organization and development of new model courses;
 - .8 Resolution 10: on Promotion of technical co-operation;
 - .9 Resolution 11: on Measures to ensure the competency of masters and officers of ships operating in polar waters;
 - .10 Resolution 12: on Attracting new entrants to, and retaining seafarers in, the maritime profession;
 - .11 Resolution 13: on Accommodation for trainees;
 - .12 Resolution 14: on Promotion of the participation of women in the maritime industry;
 - .13 Resolution 15: on Future amendments and review of the STCW Convention and Code;
 - .14 Resolution 16: on the Contribution of the International Labour Organization;
 - .15 Resolution 17: on the Role of the World Maritime University, the IMO International Maritime Law Institute and the International Maritime Safety, Security and Environment Academy (IMSSEA) in promoting enhanced maritime standards;
 - .16 Resolution 18: on the Year of the Seafarer; and
 - .17 Resolution 19: on the Day of the Seafarer.
- 2.14 The Sub-Committee also noted that, in accordance with article XII(1)(a)(vii) of the Convention, the amendments adopted by the Conference shall be deemed to have been accepted on 1 July 2011, unless, prior to that date, more than one-third of Parties to the Convention or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more have

notified the Secretary-General that they object to the amendments. Furthermore, in accordance with article XII(1)(a) (ix) of the Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2012 upon being deemed to have been accepted on 1 July 2011.

DECISIONS OF SUB-COMMITTEES

- 2.15 The Sub-Committee was also informed (STW 42/2/2) of the decisions and comments pertaining to its work of FP 54, DE 53, FSI 18, NAV 56 and DSC 15 and took action thereon as reported under the relevant agenda items.

3. VALIDATION OF MODEL TRAINING COURSES

3.1 The Sub-Committee noted the information provided by the Secretariat (STW 42/3) on the status of production of model courses and the progress made with their translation into French and Spanish. According to updated information provided by the Secretariat, 35 model courses had been translated into French and 38 model courses into Spanish. Of these translated model courses, 32 had been published in French and 35 in Spanish. The rest were in the process of production and would be available shortly. The translation of the other courses was being undertaken in a phased manner as previously reported.

Review of model courses to be reviewed/updated consequent to the adoption of the Manila Amendments to the STCW Convention and Code

3.2 The Sub-Committee recalled that STW 40 had identified model courses expected to be revised consequent to the completion of the comprehensive review of the STCW Convention and Code and prepared a proposed plan for review/revision, as set out in annex 2 to document STW 40/WP.5.

3.3 The Sub-Committee noted that consequent to the adoption of the Manila Amendments to the STCW Convention and Code, the Secretariat had reviewed the plan prepared by STW 40 and updated it (STW 42/3/1). In addition, the Secretariat had also identified new model courses that would be needed to be developed to facilitate the implementation of the aforesaid amendments.

3.4 In the ensuing discussions, the following views were expressed:

.1 in light of the outcome of the World Radio Conference 2007, model courses 1.25 and 1.26 relating to General Operator's Certificate for the GMDSS and Restricted Operator's Certificate for the GMDSS respectively would need to be revised and updated;

.2 in addition to the revision of the tanker model courses there was a need to amend the titles to reflect the decisions of the Manila Conference; and

.3 new model courses related to Able Seafarer (Deck), Able Seafarer (Engine), and Able Seafarer (Electro-Technical) would need to be developed.

3.5 The delegation of Germany offered to revise model courses 1.25 and 1.26 and submit them to the Secretariat for circulation to the validation panel for their comments.

3.6 The delegation of India informed the Sub-Committee that they were in the process of developing a model course related to the training of Electro-Technical Officers. In this context, the delegation of Poland offered to coordinate with India the development of this course, which would be submitted to the Sub-Committee for validation in due course.

3.7 The delegation of the United States informed the Sub-Committee that they were in the process of developing model courses related to Security awareness training for all seafarers and Security training for seafarers with designated security duties and would be submitting them to the Secretariat shortly for circulation to the validation panel for their comments.

In addition, they also had revised model course 1.27 – Operational Use of Electronic Chart Display and

Information Systems (ECDIS), which was now being finalized following the receipt of the comments from the validation panel. Furthermore, model course 3.19 – Ship Security Officer was being updated to include the additional provisions relating to piracy pursuant to the Manila Amendments.

3.8 The Sub-Committee noted with appreciation the information provided by GlobalMET (STW 42/INF.6) relating to the review and revision of model courses pursuant to the Manila Amendments to the STCW Convention and Code currently being undertaken, in collaboration with the International Association of Maritime Institutes (IAMI), the International Association of Maritime Universities (IAMU), the International Maritime Lecturers' Association (IMLA) and the International Maritime Simulation Forum (IMSF).

3.9 In light of the foregoing, the Sub-Committee agreed that:

.1 Germany would revise model courses 1.25 and 1.26 relating to General Operator's Certificate and Restricted Operator's Certificate;

.2 India, in coordination with Poland, would develop a model course related to Electro-Technical Officers;

.3 the United States would develop model courses relating to Security awareness training for all seafarers and Security training for seafarers with designated security duties;

.4 the Secretariat would modify the titles of the tanker model courses when revising these courses;

.5 the Secretariat would take steps to develop model courses related to Able Seafarer (Deck), Able Seafarer (Engine) and Able Seafarer (Electro-Technical); and

.6 the United States would revise model course 3.19 relating to Ship Security Officer. Validation of new model courses

3.10 The Sub-Committee gave preliminary consideration to the draft model course on marine environmental awareness (STW 42/3/2).

3.11 The delegation of the United Kingdom, supported by others, expressed the view that a stand-alone course was not the only way to provide this training. It could be included in the normal training process leading to the issue of a certificate of competency which would then avoid the need for another mandatory course.

3.12 The delegation of the United States, supported by others, expressed concern that this course went beyond creating awareness and competency requirements of basic safety training, as set out in the Manila Amendments to the STCW Convention and Code.

3.13 A large number of delegations supported the proposed model course. However, some delegations were concerned about some of its contents and entry standards.

3.14 After some discussion, the Sub-Committee referred it to the drafting group to be established to consider and comment on the text.

Establishment of a drafting group

3.15 The Sub-Committee established a drafting group and instructed it, taking into account the comments made in

plenary, to:

- .1 consider and comment, as appropriate, on the text of the draft model course set out in the annex to document STW 42/3/2; and
- .2 report to plenary on Thursday, 27 January 2011.

Report of the drafting group

- 3.16 On receipt of the report of the drafting group (STW 42/WP.5), the Sub-Committee validated the model course, as set out in the annex to document STW 42/3/2 and amended by the group, and instructed the Secretariat to finalize and publish it as soon as possible.
- 3.17 The Sub-Committee recalled that validation of model courses by the Sub-Committee in this context meant that it found no grounds to object to their contents. In doing so, the Sub-Committee did not approve the document and, it could therefore, not be regarded as an official interpretation of the Convention.

4. UNLAWFUL PRACTICES ASSOCIATED WITH CERTIFICATES OF COMPETENCY

Reports on fraudulent certificates as reported to the Secretariat

- 4.1 The Sub-Committee noted the information provided by the Secretariat (STW 42/4), detailing fraudulent certificates found on board ships during inspections or reportedly being used, as reported to the Secretariat for the year 2009, and urged Member Governments to report details of fraudulent certificates detected in the revised reporting format (STW 38/17, annex 1).
- 4.2 In this context, the delegation of the Bahamas, supported by others, expressed the view that the information relating to fraudulent certificates should be placed on the public website to assist all concerned to ensure that no seafarers serving on board their ships were holding fraudulent certificates of competency. Furthermore, there was also a need for a strategy to address this ongoing problem.
- 4.3 After a brief discussion, the Sub-Committee:
- .1 agreed to request the Committee to agree to placing the information relating to fraudulent certificates of competency detected on the public website; and
 - .2 invited Member Governments and international organizations to submit proposals on a strategy to address the problem of fraudulent certificates of competency.
- 4.4 The delegation of the Philippines informed the Sub-Committee on the steps taken by their Administration to address this issue.

Certification verification facility

- 4.5 The Sub-Committee also noted the oral information provided by the Secretariat that the certification verification facility through the IMO website had been used 14,212 times during the year 2010.

5. CASUALTY ANALYSIS

- 5.1 The Sub-Committee recalled that MSC 77 (MSC 77/26, paragraph 18.10) had decided that the item on "Casualty analysis" should remain on the work programme of the sub-committees. This decision was reaffirmed by MSC 78 (MSC 78/26, paragraph 24.8).
- 5.2 The Sub-Committee noted that, at this session, no documents had been either submitted for consideration or referred to it by either the FSI Sub-Committee or any other technical body of the Organization for review, and consequently agreed to defer further consideration of the item to STW 43.

6. DEVELOPMENT OF AN E-NAVIGATION STRATEGY IMPLEMENTATION PLAN

- 6.1 The Sub-Committee recalled that MSC 86, having considered document MSC 86/23/4 (Secretariat), proposing a joint plan of work for the COMSAR, NAV and STW Sub-Committees for the period 2009-2012 for the implementation of the e-navigation strategy, had approved the joint plan for NAV 55 to set in motion the coordinated and planned development of an e-navigation strategy implementation plan, in co-operation with the COMSAR and STW Sub-Committees.
- 6.2 The Sub-Committee noted that NAV 56 (STW 42/2/2 (part)) had established a correspondence group to progress the work intersessionally under the coordination of Norway and instructed it to raise specific questions, if required, that should be addressed by the STW Sub-Committee.
- 6.3 Norway (STW 42/6) advised that, as instructed by NAV 56, the Correspondence Group (CG) had identified nine training-related questions that needed to be addressed by the Sub-Committee towards the development of an e-navigation strategy implementation plan.
- 6.4 The United Kingdom (STW 42/6/1) commenting on the report of the CG, expressed the opinion that there was scope to include the functional elements to achieve a broader outcome and that the Sub-Committee should consider a functional approach with the aim of helping shipboard users in adapting to an e-navigation environment.

Inherent reliability risks

- 6.5 In the ensuing discussion, a large number of delegations and international organizations spoke on the issue and expressed the following views:

- .1 it was premature to consider the issues until a clear understanding of the concept of e-navigation had been developed;
- .2 e-navigation should focus on user needs on board;
- .3 the development towards a general lack of basic seamanship on board was of concern and emphasis should therefore be placed on the first principles of navigation;
- .4 reliability issues will continue to exist irrespective of technological developments and a standardized mode (S-mode) of presentation for navigational displays would increase safety;
- .5 the present structure of the STCW Convention and Code already addressed risks and reliability issues; and
- .6 experience of the aviation industry should be taken into account in this context.

- 6.6 After an in-depth discussion on this issue, the Sub-Committee agreed that:

- .1 e-navigation was a reality which had to be taken into account;
- .2 STCW Convention provisions already addressed risks and reliability issues;
- .3 seamanship skills, without overreliance on technology, were essential;
- .4 experience of the aviation industry with this issue could be taken into account when deciding on this issue, and the working group should take these points into account when finalizing its responses to this particular question.

Standardization of bridge design

6.7 In the ensuing discussion on this issue, the following views were expressed:

- .1 although the standardization of bridge design was a positive and desirable step, it was not clear how this could be achieved;
- .2 the standardization of bridge design was within the remit of the NAV and COMSAR Sub-Committees and should be addressed by them;
- .3 the development of S-modes and standard operating procedures for equipment would probably be the way forward; and
- .4 training should focus on detecting operational anomalies.

6.8 After some discussions, the Sub-Committee agreed that development of S-modes and standard operating procedures for equipment would be a welcome development in this context, whilst standardization of bridge design layout would be difficult to accomplish. The working group should give further consideration to these issues.

Maritime English

6.9 The Sub-Committee recalled that adequate knowledge of the English language was essential to enable the officer to:

- .1 use charts and other nautical publications;
- .2 understand meteorological information and messages relating to ship's safety and operations;
- .3 communicate with other ships, coast stations and VTS centres; and
- .4 perform the officer's duties with a multilingual crew, including the ability to use and understand the IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

This was already included in the Knowledge, Understanding and Proficiency requirements in Table A-II/1 (Specifications of minimum standard of competence for officer in charge of a navigational watch of 500 GT or more). In this context, the Organization had also developed a model course on Maritime English.

6.10 Furthermore, the Sub-Committee also recognized that it might be necessary at a later stage for amending the SMCP, as appropriate.

Standardized mode for navigation displays

6.11 In the ensuing debate on this topic, there was general support for the development of a common standardized mode for navigation displays. However, it was recognized that while this might not necessarily improve the competency of seafarers, it would facilitate training and improve operational safety.

6.12 After some discussion, the Sub-Committee agreed that this was a welcome step which could reduce the familiarization time for seafarers and should be considered further by the working group.

Navigating navigator and the monitoring navigator scenarios

6.13 In the ensuing discussions, a large number of delegations spoke on the issue and expressed the following views:

- .1 presently the "navigating navigator" was the preferred scenario;
- .2 there was already a requirement for formal assessment of skills and competences on completion of training programmes leading to the issue of a certificate of competency; and
- .3 some aspects of monitoring was already being practised by the navigating navigator, but monitoring only by electronic means was not only premature but also not desirable.

6.14 After an in-depth discussion, the Sub-Committee agreed that the navigators' own skills would remain essential for the safe navigation of the ship, and the bridge team would be the main backup for the safe functioning of the ship. Presently, there was already a requirement for formal assessment of skills and competences on completion of training programmes leading to the issue of a certificate of competency. It would not be advisable to be totally reliant on systems where the navigator only monitors the system displays and the indicators of the system's normal functionality or resilience. Such a scenario could result in a total or considerable loss of navigator's skills and professional judgement.

Competence of maritime instructors

6.15 The Sub-Committee recognized that regulation I/6 and sections A-I/6 and B-I/6 already provided for qualifications of instructors and assessors for the particular types and levels of training or assessment of competence of seafarers either on board or ashore. Furthermore, the Organization had also developed a model course on Train-the-Trainer. In light of the foregoing, the Sub-Committee agreed that there was no need to make any further amendments to these provisions.

Type specific familiarization training

6.16 The Sub-Committee agreed that there was no need to amend the STCW Convention and Code in this context, as it already provided for familiarization training within the existing provisions. Furthermore, regulation I/14.1.5 of the STCW Convention required that every company should ensure that seafarers, on being assigned to any of its ships, were familiarized with their specific duties and with all ship arrangements, installations, equipment, procedures and ship characteristics that were relevant to their routine and emergency duties.

Training for shore-based personnel

6.17 The Sub-Committee noted that the Organization had adopted in this context Assembly resolutions A.857(20) on Guidelines for Vessel Traffic Services and includes guidance on recruitment, qualification of VTS operators and A.960(23) on Recommendations on training and certification and on operational procedures for maritime pilots, other than deep sea pilots, which addressed this issue adequately.

6.18 A large number of delegations did not support any amendments to existing training requirements for pilots and VTS operators. A number of delegations were of the view that the Organization should take a proactive approach to enhance the ship-shore interface. It was also recognized that training for pilots and VTS operators did not fall within the purview of the STCW Convention and Code.

- 6.19 Hence, the Sub-Committee agreed that at this stage, no further action was deemed necessary.
- 6.20 The IALA observer informed the Sub-Committee that there was already a recommendation from IALA – Recommendation V103 – dealing with training of VTS personnel together with model courses. When necessary, IALA would update those model courses. The Organization was supporting these recommendations, as set out in resolution A.857(20) relating to the application of SOLAS regulation V/12 on Vessel Traffic Services.

Future amendments to the STCW Convention and Code

- 6.21 The Sub-Committee recalled that the STCW Convention and Code had just been comprehensively revised by the Manila Conference. The Conference had also adopted resolution 15 which, inter alia, recommended that significant and extensive amendments to the STCW Convention and Code should, as far as possible, be developed and adopted on a five-yearly cycle. Bearing in mind this recommendation of the Conference, the next cycle of amendments to the STCW Convention and Code would be due in 2015. Furthermore, the transitional provisions of the Manila Amendments would be applicable until 1 January 2017.
- 6.22 The Sub-Committee agreed that this recommended amendment cycle needed to be adhered to when considering any further revisions.
- 6.23 In light of the discussions, as set out in paragraphs 6.5 to 6.21 above, the Sub-Committee referred documents STW 42/6 and STW 42/6/1 for detailed consideration of the questions set out in paragraphs 18.1, 18.2 and 18.4 of document STW 42/6 by the working group to be established under this agenda item.

Establishment of the working group

- 6.24 The Sub-Committee established a working group to consider the development of an e-navigation strategy implementation plan with the following terms of reference:
Taking into account the comments and decisions made in plenary and documents STW 42/6 and STW 42/6/1, the working group should:

- .1 taking into account a functional approach on user needs to e-navigation, consider those questions referred to it by plenary (paragraphs 18.1, 18.2 and 18.4 of document STW 42/6) and provide the appropriate inputs to the Correspondence Group with a view to finalization of its consolidated report to NAV 57; and
- .2 submit its report to plenary on Thursday, 27 January 2011.

Report of the working group

- 6.25 On receipt of the report of the working group (STW 42/WP.3), the Sub-Committee took action as summarized in the ensuing paragraphs.
- 6.26 The delegation of the Bahamas, supported by others, commenting on paragraph 3.9 of the report of the working group, expressed the opinion that the use of S-modes for navigation displays would facilitate the use of equipment, assist in the familiarization process for pilots and new officers and generally enhance navigational safety. They

- emphasized that such a development would neither freeze innovation nor prevent the progress of new technologies.
- 6.27 The delegation of the Netherlands, supported by others, proposed that paragraph 3.3.1 be modified to read "the provisions of the STCW Convention and Code, including the transitional provisions of the Manila Amendments, focused on skills and already addressed risks and reliability issues on the use of specific equipment".
- 6.28 The delegation of Germany, in commenting on paragraph 3.2.1 of the working group report, was of the view that e-navigation, as a whole, was still under development and only some elements of e-navigation were presently a reality, which had to be taken into account.
- 6.29 The Sub-Committee concurred with the views expressed in paragraphs 6.26 to 6.28 above.
- 6.30 The delegation of Italy expressed the view that the need for an "e-navigation" project should be supported, as a useful and indispensable system for seafarers, which would result in the enhancement of safety, security and protection of the marine ecosystem. Furthermore, it was premature to analyse reliability risks of the project without knowing which equipment would form part of e-navigation, however, in the meantime, the development of S-modes for equipment should be considered. In this respect, it would be essential to:
- .1 develop a draft model course on e-navigation;
 - .2 establish a common S-mode for navigation screens and displays to be used in an S-mode Integrated Bridge System (IBS);
 - .3 develop a simulator that gives the possibility to test the output of an IBS main area of a standard bridge, including at least, at this stage, the interface between Integrated Navigation System (INS) and engine automation; and
 - .4 commence the testing of regular user-friendly and easy communication of data in a common format through the use of simulators, so as to assess the simplicity and workability of the system.
- 6.31 The Sub-Committee approved the report, in general, and endorsed the inputs (STW 42/WP.3, paragraphs 3.2 to 3.10) given to the three questions raised by the CG established by NAV 56 (STW 42/6, paragraphs 18.1, 18.2 and 18.4) referred to the working group, as amended by the comments made in, and endorsed by plenary (paragraphs 6.26 to 6.28).
- 6.32 The Sub-Committee further instructed the Secretariat to transmit the report of the working group (STW 42/WP.3) including the text of the Sub-Committee's report as detailed in paragraphs 6.1 to 6.31 above to the Chairman of the Correspondence Group on e-navigation, with a view to finalization of its consolidated report to NAV 57.

7. REVISION OF THE RECOMMENDATIONS FOR ENTERING ENCLOSED SPACES ABOARD SHIPS

7.1 The Sub-Committee recalled that:

.1 MSC 85 had considered a proposal by DSC 13, suggesting to review and revise, as necessary, the specific provisions of the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships (resolution A.864(20)) and, following a discussion on the need to expand the scope of the work to cover other ship types, agreed to include, in the work programmes of the BLG, DSC, FP and STW Sub-Committees and the provisional agenda for DSC 14 and STW 42, a high-priority item on "Revision of the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships", with a target completion date of 2010, assigning the DSC Sub-Committee as coordinator; and

.2 STW 41 had noted that DSC 14 had only just commenced its work relating to amending resolution A.864(20) by establishing a correspondence group to progress the matter intersessionally. Accordingly, the Sub-Committee had agreed that it was premature for it to provide its advice without being able to review any details of the amended resolution A.864(20) which was under preparation by the correspondence group established by DSC 14.

7.2 The Sub-Committee noted that DSC 15 had agreed to the draft Revised Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships and the associated draft Assembly resolution, as set out in annex 6 to document DSC 15/18 (STW 42/7), for submission to MSC 89 for approval, with a view to subsequent adoption by the Assembly. DSC 15 had also instructed the Secretariat to forward the draft Revised Recommendations to STW 42, BLG 15 and FP 55 so that they could consider the draft Revised Recommendations for matters under their purview.

7.3 In this context, the Sub-Committee recalled that this issue had been extensively debated during the comprehensive review of the STCW Convention and Code. Furthermore, MSC 87, recognizing that text in chapters V and VI already provided the basic knowledge requirements for entry into enclosed spaces, concluded that no additional training for entry into enclosed spaces was necessary at that time.

7.4 The delegation of China proposed that the following text should be added to the first sentence of paragraph 4.1:
"The company should especially be aware that the risk levels of the identified enclosed spaces can be assessed by application of the risk matrix commonly used in the industry. The company should develop a clear strategy for operations in relation to the identified spaces with medium or high risks."
They further proposed that the following text be added after the second sentence of paragraph 4.1:
"The company should recognize the importance of the "change management" concept. When the "situation" changes on board a ship, the seafarer should be able to re-identify the closed spaces and re-assess the risk levels."

7.5 The delegation of India proposed insertion of the following additional text:

"4.3.4 risk of falling in tanks and other enclosed spaces where ladders and surfaces could be slippery, and where there are open manholes on the tank stringers;

6.3.10 services leading to the enclosed spaces are isolated, e.g., valves, pipelines, etc.;

6.3.11 lighting carried into enclosed spaces especially in spaces where atmosphere is known or suspected to be unsafe should be of an intrinsically safe type."

- 7.6 The delegation of Singapore proposed that paragraph 6.3.3 be amended as follows:
"the atmosphere of the space has been tested as appropriate with properly calibrated instruments to ascertain acceptable levels of oxygen and acceptable levels of flammable and/or toxic vapours".
- 7.7 In the context of the proposals made in paragraphs 7.3 to 7.6 above, the Sub-Committee, noting that these were not related to training aspects, advised the respective delegations to submit their proposals directly to MSC 89.
- 7.8 The delegation of the United Kingdom, supported by others, expressed the opinion that these Guidelines placed emphasis on entry into enclosed spaces which were connected with dangerous cargoes. In their view, personnel serving on board ships carrying dangerous cargoes were well versed with the procedures. However, entry into relatively safe enclosed spaces had resulted in casualties. Accordingly, they suggested that any publication, whilst not underplaying the importance of spaces associated with hazardous cargo, should emphasize the hazards of entries into all enclosed spaces. Furthermore, the training of personnel involved in these procedures should be enhanced.
- 7.9 After some discussion, the Sub-Committee:
- .1 agreed that, as training relating to entry into enclosed spaces was already covered in chapters V and VI of the STCW Code, no further amendments were required to the draft revised recommendations as prepared by DSC 15; and
 - .2 invited the Committee to delete this item when considering the biennial agenda under agenda item 11.

8. DEVELOPMENT OF MODEL PROCEDURES FOR EXECUTING SHIPBOARD EMERGENCY MEASURES

8.1 The Sub-Committee recalled that:

.1 MSC 84 had agreed to include, in the work programme of the Sub-Committee, a low-priority item on "Development of model procedures for executing shipboard emergency measures", with two sessions needed to complete the item; and

.2 STW 41 had noted that several delegations had expressed the opinion that the establishment of procedures to respond to emergency situations was the responsibility of the shipping company and that such level of detail as proposed by the Republic of Korea (STW 41/12, STW 41/12/1, STW 41/12/2 and STW 41/12/3) was not acceptable. After some discussions, STW 41 had invited the Republic of Korea to submit revised proposals and also invited international organizations to submit information on existing relevant industry standards that were available to this session.

8.2 ISF and ICS (STW 42/8) did not consider that the guidance proposed at STW 41 would be readily adopted on a global basis. However, recognizing that a great deal of time and effort had been invested in this project, they proposed that the helpful references to the relevant legislation and guidance could be used to develop a guidance circular to assist companies to fulfil their responsibilities under section 8 of the ISM Code.

8.3 The delegation of Panama, supported by others, expressed the view that the development of procedures to respond to emergency situations was the responsibility of the shipping company under section 8 of the ISM Code and that it was not necessary to establish procedures to respond to emergency situations.

8.4 The delegation of the Republic of Korea recalled that they had submitted four documents to STW 41 (STW 41/12, STW 41/12/1, STW 41/12/2 and STW 41/12/3) on this subject. In their opinion, using the documents submitted to STW 41 as the basis, it was necessary to develop a circular which would provide helpful references and guidance to shipping companies to deal with shipboard emergencies and avoid accidents when conducting emergency drills.

8.5 After some discussions, the Sub-Committee agreed that there was no need to establish procedures to respond to emergency situations as it was the responsibility of the shipping company to do so under the provisions of section 8 of the ISM Code and invited the Committee to delete this item when considering the work programme under agenda item 11.

9. DEVELOPMENT OF TRAINING STANDARDS FOR RECOVERY SYSTEMS

9.1 The Sub-Committee recalled that:

.1 following consideration of the report of the Working Group on Passenger Ship Safety, MSC 81 had agreed to assign a related to the subject matter task to the Sub-Committee and decided to include, in the Sub-Committee's work programme, a high-priority item on "Development of training standards for recovery systems", with two sessions needed to complete the item; and

.2 the Sub-Committee had agreed to commence the work only after the DE Sub-Committee had developed the relevant performance standards.

9.2 The Sub-Committee was informed that DE 54 (STW 42/2/1 (part)) had agreed that a performance standard based on functional requirements should be prepared, as instructed by MSC 81, which would not require the carriage of dedicated recovery equipment, but would allow sufficient flexibility with regard to the actual equipment used for recovery operations, bearing in mind that the recovery system must be tested to demonstrate its effectiveness.

In addition, DE 54 had agreed that, for the time being, draft SOLAS regulation III/17-1 would be maintained, as drafted by MSC 81. Accordingly, Member Governments and international organizations had been invited to submit concrete proposals in line with the above decision to DE 55 with a view to finalization of the output to meet the Committee's 2012 deadline.

9.3 Bearing in mind that DE 55 would be considering the performance standards, the Sub-Committee agreed to defer further consideration to STW 43.

10. DEVELOPMENT OF UNIFIED INTERPRETATIONS FOR THE TERM "APPROVED SEAGOING SERVICE"

- 10.1 The Sub-Committee recalled that MSC 87 had agreed to include, in the biennial agenda of the STW Sub-Committee and the provisional agenda for STW 42, an unplanned output on Development of unified interpretations for the term "approved seagoing service", with a target completion year of 2011.
- 10.2 Norway (STW 42/10) provided information on Norwegian legislation related to the term "approved seagoing service" and proposed elements to be considered when developing the Unified Interpretation (UI). In their opinion, in providing a UI of the revised STCW Convention and Code a common understanding of the term "day" should be established based either on a normal working day or on a 24-hour day. Furthermore, some key issues to ensure the quality of the seagoing service time should also be identified.
- 10.3 The United States (STW 42/10/1) proposed elements that should be taken into account when considering the need for developing a UI of "approved seagoing service".
In their opinion, the definition of "approved seagoing service" should remain as flexible as it is now, so that each Administration could utilize its unique capabilities and situations to facilitate a seafarer's competence and experience by all means available to them. Accordingly, they did not support the development of a UI of "approved seagoing service".
- 10.4 Australia (STW 42/10/2) commenting on the Norwegian proposal (STW 42/10) expressed the opinion that the present system of each Administration approving seagoing service at or above the STCW requirements, as best suits their own circumstances, did not require change or clarification.
- 10.5 The delegation of Norway expressed the view that they had some concerns related to the documents submitted by Australia and the United States. In this context, differences in interpretation of the term "approved seagoing service" were significant and difficult to understand. In order to improve the situation it was necessary to increase transparency and Member States should be encouraged to provide information on equivalent arrangements.
- 10.6 The delegation of Indonesia, supported by others, expressed the view that seagoing service was one of several prerequisites leading to the issue of certificates of competency.
Sea service alone was not enough to assure competence, since all functions performed on board should be verified through assessment of skills prior to the issue of a certificate of competency. Furthermore, as assessment of skills was a complex issue, the Sub-Committee would have to give careful consideration to all aspects before deciding to issue a UI for the term "approved seagoing service".
- 10.7 The delegation of the United Kingdom, supported by others, expressed the view that there were two issues that needed to be considered, namely working days; and the type of work to be undertaken. In their opinion there was no need to calculate parts of the days for determining sea service thereby creating a serious administrative burden for both seafarers and Administrations. They concurred with the views expressed by the United States (STW 42/10/1) that the issue was intentionally left ambiguous by design and not by omission.
With regard to sea service while carrying out "chipping and painting," it was necessary to take them into account to provide for the career progression of ratings.

- 10.8 The delegation of the Philippines, supported by others, expressed the view that the definition of "approved seagoing service" should remain flexible, as it was now, so that each Administration could utilize its unique capabilities and situations to facilitate a seafarer's competence and experience by all means available to them. Methods for addressing requirements for "approved seagoing service" should be left to each Administration, as is presently provided in the Convention.
- 10.9 The delegation of the Bahamas, supported by others, expressed the view that the issue of "approved seagoing service" was very complex. When discussing the need to develop a uniform understanding of approved seagoing service, due consideration needed to be given to the framework and the requirements in the Convention relating to seagoing service and, in particular, to the definitions, the seagoing service requirements and the equivalent arrangements under Article IX. In their opinion a UI was not needed.
- 10.10 The delegation of India, supported by others, was of the opinion that the present text of the regulations, along with Article IX, formed the basis for an Administration to determine a system of equivalencies to ensure that each seafarer, no matter what the career path, had achieved the competence necessary to practise the knowledge and skills, as set out in the relevant tables of competence. Furthermore, the present text allowed an Administration to provide different career paths depending on their own national requirements, e.g., from near-coastal to oceangoing or from inland waters to near coastal certification.
- 10.11 The delegation of Ukraine expressed the view that definition of seagoing service contained in the Convention related to the issuance of a specific certificate. Therefore different approaches might be adopted for seagoing service relevant to that certificate.
- 10.12 The delegation of Sweden, supported by others, expressed the view that they recognized that many different aspects needed to be considered when a Party determined what seagoing service should be approved. Furthermore, most of these aspects were interlinked with issues that were specific for the individual Party. Hence it was not appropriate to develop general guidance or a unified interpretation of the term "approved seagoing service". However, there was indeed a need to have guidelines containing a common understanding on the methodology of calculating and approving seagoing service as it was a key element in the implementation of the STCW Convention and Code, in particular, to the revalidation of certificates.
- 10.13 The delegation of the Islamic Republic of Iran, supported by others, expressed the view that the seagoing service requirements was not limited to the operational level certification (officer of the watch and engineer of the watch), but, it was also prerequisite for qualification at the management level. Furthermore, paragraph 12 of document STW 42/10/1 highlighted the fact concerning the huge differences between administrations whilst choosing "time criteria" for calculating seagoing service. The numbers of hours used varied from 4 hours per day to 24 hours per day, a difference of up to 6 times. Taking the aforementioned into account and in order to narrow down the differences, for the sake of harmonization, and avoiding the problem of different interpretations from the definition provided in paragraph 1.1.26 of the STCW Convention, they proposed that guidance should be provided to ensure that:

.1 the seagoing service was actually carried out on board ship; and

.2 "day" means a day of 24 hours' duration or 24 hours made up of periods of less than one day.

10.14 After an in-depth discussion, the Sub-Committee agreed that there was no need for a unified interpretation relating to the term "approved seagoing service" and invited the Committee to endorse the decision of the Sub-Committee and delete this item when considering the biennial agenda under agenda item 11.

11. BIENNIAL AGENDA AND PROVISIONAL AGENDA FOR STW 43

GENERAL

11.1 The Sub-Committee recalled that, at its last session, it was informed that the Assembly had requested the Committees to review and revise, during the current biennium, their respective Guidelines on the organization and method of work (Committees' Guidelines), with a view to bringing them in line with the Council's Guidelines on the application of the Strategic Plan and the High-level Action Plan, as adopted by resolution A.1013(26).

11.2 The Sub-Committee also recalled that, in pursuance of the above request, MSC 87 had prepared a draft revision of the Committees' Guidelines, which had been endorsed at MEPC 61, taking into account the provisions of the Migration Plan prepared by the Council.

MSC 88, having agreed to additional revisions, had requested the Secretariat to prepare a consolidated version of the draft revised Guidelines, for consideration by MSC 89 with a view to approval.

11.3 The Sub-Committee further recalled that, to facilitate the transition, MSC 87 had instructed the subsidiary bodies to prepare their respective biennial agendas for the next biennium at their forthcoming sessions, in accordance with the draft revised Guidelines, taking into account that:

.1 outputs selected for the biennial agenda should be phrased in SMART

(specific, measurable, achievable, realistic and time-bound) terms; and

.2 where the target completion year for a specific output went beyond the 2012-2013 biennium, an interim output should be placed in the biennial agenda with a target completion year of 2012 or 2013, as appropriate, and a related output should be placed in the Committee's post-biennial agenda with the anticipated completion year, and requested the Secretariat, in consultation with the Chairman, to prepare the initial proposals for consideration by the sub-committees accordingly.

11.4 The Sub-Committee also recalled that the former "work programme" has been replaced by the new "biennial agenda", as set out in annex 1, and the format for the reporting on the status of planned outputs has been revised, as shown in annex 4 to document STW 42/WP.2.

Biennial agenda, post-biennial agenda and provisional agenda for STW 43

11.5 Taking into account the progress made during this session and the decisions of MSC 87 and MSC 88, the Sub-Committee prepared its draft biennial agenda for the 2012-2013 biennium, including items on the Committee's post-biennial agenda under the purview of the Sub-Committee, and the provisional agenda for STW 43 (STW 42/WP.2), based on the biennial agenda approved by MSC 88 (STW 42/2/Add.1, annex 1), as set out in annexes 1 and 2, respectively, for consideration by MSC 89.

Proposed working and drafting groups

11.6 The Sub-Committee, agreed to establish, at its next session, working and drafting groups on the following subjects:

WORKING GROUPS

1 Development of an e-navigation strategy implementation plan

2 Training matters

DRAFTING GROUP(S)

1 Validation of model training courses.

11.7 The GlobalMET observer, supported by South Africa, expressed the view that there was a serious need to form a group of experts to clarify relevant issues and to provide leadership, direction and advice concerning the development of training strategies in the short, medium and long term and in particular, with regard to:

.1 the development of maritime education and training relevant to the needs of current and future generations of seafarers;

.2 the role of technology in shipboard and maritime operations and associated training requirements; and

.3 the utilization of technology and state-of-the-art methodologies in the delivery of maritime education and training, in order to assist the Organization in the development of maritime education and training that will meet the needs of an efficient, safe, clean and secure shipping industry in the future.

In this context, the Sub-Committee advised them to make an appropriate proposal for a new unplanned output to the Maritime Safety Committee.

11.8 In this context, the delegation of South Africa further suggested that the Sub-Committee should also explore the possibility of considering the status of provision of maritime training, taking into account:

.1 advancement in technology;

.2 that many maritime training experts around the world have since retired or are on the verge of doing so; and

.3 younger seafarers would be dependent on internet-based technology, and that there was an urgent need to carry out a survey of training facilities available globally along with the list of courses validated by the Organization with a view to evaluating the possibility of delivering some of these courses electronically and/or through other internet-based solutions.

Status of planned outputs

11.9 The Sub-Committee prepared the report on the status of planned outputs of the High-level Action Plan of the Organization and priorities for the 2010-2011 biennium relevant to the Sub-Committee, as set out in annex 3, and invited the Committee to note the status.

Date of the next session

11.10 The Sub-Committee, noting that the forty-third session of the Sub-Committee had been tentatively scheduled to take place from either 30 April to 4 May 2012 or 10 to 14 December 2012, expressed the following views:

.1 whilst the agenda of the Sub-Committee was light, the next meeting after a gap of almost two years was not advisable, as there would be issues relating to the interpretation of the entry into force requirements of the Manila Amendments to the STCW Convention and Code which would need to be resolved as early as possible;

.2 consideration and finalization of the Guidelines relating to implementation of the Medical Standards pursuant to the Manila Amendments, which were being developed by the Joint IMO/ILO Working Group was required

- expeditiously;
- .3 the need for consistency in the implementation and monitoring of the Manila Amendments was required in a timely manner;
- .4 the possible transfer of the work from the Joint MSC/MEPC Working Group on human element to the Sub-Committee would need to be taken into account; and
- .5 the revision of existing and development of new model courses and validate them to facilitate the implementation of the Manila Amendments was needed urgently.
- 11.11 The delegation of the Bahamas, supported by Panama, expressed the view that, taking into account the present agenda and the Council's instruction to optimize workload and resources, the next meeting should be held in December 2012. Furthermore, the time of two years between sessions should not have an adverse effect as any urgent matter could be considered by the Committee as the parent and approving body.
- 11.12 The Director, Maritime Safety Division stated that MSC 89 would take into account the views expressed by the Sub-Committee; any new proposed and approved planned outputs; as well as the possibility of having a shorter meeting back to back with MSC 90 or the establishment of an STW Working Group during MSC 90, and decide on the dates for the next session, as appropriate, subject to the approval of the Council.
- 11.13 In light of the foregoing, the Committee was invited to take into account the aforementioned views when deciding on the dates of the next session of the Sub-Committee.

12. ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2012

- 12.1 In accordance with the Rules of Procedure of the Maritime Safety Committee, the Sub-Committee unanimously re-elected Rear Admiral Peter Brady (Jamaica) as Chairman and Mr. A.H. Kayssi (Lebanon) (in absentia) as Vice-Chairman for the year 2012.

13. ANY OTHER BUSINESS

Dispensations issued under Article VIII of the STCW Convention

- 13.1 The Sub-Committee considered and noted information provided by the Secretariat (STW 42/13) on the submissions made by the Parties in accordance with Article VIII of the STCW Convention on dispensations granted by them in the year 2009.

Guidelines for passenger ship tenders

- 13.2 The Sub-Committee (STW 42/13/1) was informed that DE 53 had approved in general the consolidated draft Guidelines for passenger ship tenders, as set out in annex 1 to document DE 53/WP.3, subject to further input from the co-operating sub-committees, for further consideration at DE 54. Consequently, the Secretariat had been requested to forward the report of the drafting group (DE 53/WP.3), to all co-operating sub-committees, for their consideration and comments, so that such comments could be taken into account in the finalization of the draft Guidelines.
- 13.3 CLIA (STW 42/13/2) provided guidance relating to operator's certification to be included in the aforementioned Guidelines for consideration of the Sub-Committee.
- 13.4 The delegation of the United Kingdom, supported by others, expressed the view that it was necessary for requirements related to First Aid to be included in the Guidelines.
- 13.5 The delegation of Germany, supported by others, expressed the view that there was a need to include text to indicate that these were Guidelines and not mandatory requirements, since the language used was the same as that used elsewhere in mandatory instruments.
- 13.6 The delegation of Singapore expressed the view that a general clause relating to compliance with port safety regulations should be included in the Guidelines.
- 13.7 The delegation of Ireland expressed the opinion that personnel serving on tenders should be certified in accordance with regulation II/3 of the STCW Convention. Furthermore, the proposed draft Guidelines would lead to tenders being given a more favourable treatment than their own domestic passenger vessels.
- 13.8 After some discussion, the Sub-Committee agreed that the working group to be established on training matters should consider the documents in detail and prepare the text for inclusion in the draft Guidelines for passenger ship tender.
- 13.9 The Sub-Committee established the working group on training matters to: Taking into account comments and decisions made in plenary to:
- .1 consider documents STW 42/13/1 and STW 42/13/2 in detail and prepare the text for inclusion in the draft Guidelines for passenger ship tender; and
 - .2 submit its report to plenary on Thursday, 27 January 2011.

Report of the working group

- 13.10 On receipt of the report of the working group (STW 42/WP.4), the Sub-Committee endorsed the text prepared by the working group, as set out in the annex to document STW 42/WP.4 and instructed the Secretariat to forward it to the DE Sub-Committee.
- 13.11 The delegation of Ireland reiterated their previous intervention in plenary that any tender that operated at sea, should be considered as "seagoing" and comply with STCW regulation II/3 regarding mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and masters on ships of less than 500 gross tonnage. There was provision in paragraph 7 of this regulation for an Administration to grant exemptions from the full requirements of this regulation. In their opinion, these guidelines could be used as a basis for an Administration to grant exemptions to tender masters operating tenders as passenger ships whilst also respecting the national laws of the State in which they were operating.

Code for the implementation of mandatory IMO instruments

- 13.12 The Sub-Committee (STW 42/2) was informed that having recalled that MEPC 60 and MSC 87 had instructed FSI 18 to consider how to make the Code for the implementation of mandatory IMO instruments and auditing mandatory, within the ten mandatory instruments currently covered by the Code and the Audit Scheme, and any possible consequential revision of the Code, MSC 88 had concurred with the view of the FSI Sub-Committee and, thereby, with MEPC 61, that the tacit acceptance procedure would be the preferred way forward to amend instruments to make the Code mandatory. With regards to the STCW Convention, in view of the fact that the Convention had just been comprehensively revised by the Manila Conference and taking into account the existing verification regime currently contained in that Convention, MSC 88 had instructed STW 42 to consider how the Convention could be amended to make the Code for implementation mandatory, using the tacit acceptance procedure, together with any related amendment to appendix 1 of resolution A.974(24) on Framework and Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, and to advise FSI 19, as appropriate, subject to MSC 89's concurrence.
- 13.13 The Sub-Committee recalled that regulations I/7 and I/8 already provided that STCW Parties were required to demonstrate that they were giving "full and complete effect" to the provisions of the Convention and also carry out independent evaluation of their Quality Standards System at intervals of not more than five years. This information was evaluated by a panel of competent persons established by the Secretary-General. Thereafter, the Secretary-General made his report to the Maritime Safety Committee. On receipt of the Secretary-General's report, the Maritime Safety Committee confirmed that the Party concerned was either giving or continuing to give "full and complete effect" to the relevant provisions of the STCW Convention. This was an ongoing process and had worked well since its entry into force on 1 August 1998 and had been the basis for STCW Parties to recognize certificates issued by other Parties.
- Furthermore, the Manila Conference had amended regulations I/7 and I/8 to provide a more robust oversight procedure. This was an ongoing process, whereas the Voluntary IMO Member State Audit Scheme as and when made mandatory would take some time before all IMO Members are audited.
- 13.14 In this context, the Sub-Committee noted that due to the short time period between MSC 88 and the current session, it had not been possible for Member Governments to consider the full implications of the request from

FSI 18. Accordingly, the Sub-Committee invited Member Governments to consider the matter in detail and submit comments and proposals to STW 43. In light of the foregoing, the Sub-Committee also invited MSC 89 to endorse this decision to defer its consideration to STW 43 and instructed the Secretariat to convey the same to FSI 19.

Guidelines on the STCW Convention and Training Record Books

- 13.15 The Sub-Committee noted with appreciation the information provided by ISF(STW 42/INF.2) relating to their:
- .1 intention to publish updated "Guidelines on the STCW Convention" with a view to providing advice to shipping companies on the Manila Amendments to the STCW Convention and Code; and
 - .2 programme to update the "On Board Training Record Books", including the new requirements for support level watchkeepers and Able Seafarers to have onboard training documented in an approved training record book.
- 13.16 The Sub-Committee noted with appreciation the information provided by GlobalMET (STW 42/INF.5) relating to new deck cadet record and activity books to assist compliance with the Manila Amendments to the STCW Convention and Code through a structured shipboard training programme.

STCW Rest Hour Requirements and "ISF Watchkeeper" Rest Hour Record Program

- 13.17 The Sub-Committee noted with appreciation the information provided by ISF (STW 42/INF.3) on an updated software program, "ISF Watchkeeper 3", which enabled ship operators to maintain individual rest hour records, as required by the "Manila Amendments" to the STCW Convention, and assisted flag States and port State Control to verify that rest hours on board ships were in compliance with the amended STCW Convention, as well as the requirements of the ILO Maritime Labour Convention 2006.

BIMCO/ISF Manpower 2010 Update

- 13.18 The Sub-Committee noted with appreciation the information provided by BIMCO and ISF (STW 42/INF.4) relating to the BIMCO/ISF Manpower 2010 Update.

Information on simulators available for use in maritime training

- 13.19 The Sub-Committee noted that, following the approval by MSC 81 of MSC.1/Circ.1209, requesting Member Governments to provide information on simulators available for use in maritime training, the Secretariat had received information from several Member Governments and added it to the GISIS database which could be viewed by the public on a "read-only" basis. Consequently, the Sub-Committee requested those Member Governments, who had not yet provided such information, to do so at an early date to enable the Secretariat to update the information in the GISIS database.

Workshop on "Piracy: Orchestrating the response"

- 13.20 The Sub-Committee appreciated the efforts of the Secretariat in organizing a workshop on "Piracy: Orchestrating the response" and expressed the opinion that the information provided would go a long way towards creating awareness in the implementation of the best management practices, as well as the training of seafarers on matters relating to piracy, as set out in the Manila Amendments to the STCW Convention and Code.

Expression of condolences

- 13.21 The Sub-Committee was deeply shocked and saddened by the suicide bombing at Moscow's Domodedovo Airport on 24 January resulting in the death of thirty-five persons and injuring more than 180 persons and conveyed its sincerest condolences and sympathy to the delegation of the Russian Federation.
- 13.22 The delegation of the Russian Federation expressed their deepest gratitude to the Sub-Committee for their condolences and sympathy. They stated that this dastardly incident was unimaginable and unacceptable, as it affected the lives of innocent and peace-loving people.

Statement by IMPA

- 13.23 The IMPA observer informed the Sub-Committee of the kidnapping of the pilot, Mr. Jorge Enrique Torres Ceron, along with the crew of the pilot boat of the port of Buenaventura, Colombia on 29 November just after having completed his assignment of piloting a vessel safely to sea. Whilst the crew of the pilot boat had been released the next day, a ransom was demanded for his release. Although the deadline for payment of ransom had expired on 10 December, his family had received telephone calls indicating that he was alive. In this context, IMPA had been closely working with the Permanent Representative of Colombia to IMO to resolve this issue. They urged all concerned to assist in the immediate release of all hostages held by pirates and provide care and support for those attacked or hijacked by pirates, and for their families.
- 13.24 The delegation of Colombia, in responding to the statement by IMPA, expressed the view that the abhorrent kidnapping of pilot Jorge Enrique Torres Ceron was not an act related to piracy, but a terrorist act perpetrated by the narcoterrorist group FARC, which had been carrying out attacks against the Colombian State. Kidnapping and drug trafficking activities were means of financing such indiscriminate criminal activities, of which many Colombians had been victims. The Colombian Government was putting all efforts into securing his early release and had total control of its territory and guaranteed the control of all maritime activities, including the pilotage services which continued to be provided at Buenaventura port. There had been no such incidents in other Colombian ports. In their opinion, such acts needed international solidarity in order to defeat terrorism.
- 13.25 In this context, the delegations of Argentina, Panama and Peru expressed the view that, in principle, and taking into account the information provided by the delegation of Colombia, the issue should be considered as an act of terrorism and independently of the type of crime committed, it was a serious offence which they strongly condemned.

Expression of appreciation

- 13.26 The Sub-Committee expressed appreciation to the following delegates, who had recently relinquished their duties, retired or were transferred to other duties, for their invaluable contribution to its work and wished them every success in their new duties:
- Mr. Santiago Villalba of Argentina (who is returning home)
 - Mr. Denis Compton of the United States (on retirement);
 - Dr. Peter Swift from INTERTANKO (on retirement); and
 - Mr. John Bainbridge from ITF (on retirement).

14. ACTION REQUESTED OF THE COMMITTEE

14.1 The Committee, at its eighty-ninth session, is invited to:

.1 agree to place the information relating to fraudulent certificates detected/ found on board ships during inspections or reportedly being used, as reported to the Secretariat (STW 42/4), on the public website to assist all concerned in ensuring that no seafarers serving on board their ships were holding fraudulent certificates of competency (paragraph 4.3.1);

.2 note that no further amendments were required to the draft revised recommendations as prepared by DSC 15, as training relating to entry into enclosed spaces was already covered in chapters V and VI of the STCW Code (paragraph 7.9.1);

.3 endorse the Sub-Committee's decision that there was no need to establish procedures to respond to emergency situations, as it was the responsibility of the shipping company to do so under the provisions of section 8 of the ISM Code (paragraph 8.5);

.4 taking into account the Sub-Committee's discussions, set out in paragraphs 10.1 to 10.13, endorse its decision that there was no need for a unified interpretation for the term "approved seagoing service" (paragraph 10.14);

.5 approve the Sub-Committee's draft biennial agenda and provisional agenda for STW 43 (paragraph 11.5 and annexes 1 and 2);

.6 note the status of planned outputs of the High-level Action Plan of the Organization and priorities for the 2010-2011 biennium relevant to the Sub-Committee (paragraph 11.9, annex 3);

.7 take into account the Sub-Committee's views when deciding on the dates of the next session of the Sub-Committee (paragraphs 11.10 to 11.13); and

.8 approve the report in general.

ANNEX 1

DRAFT BIENNIAL AGENDA FOR THE 2012-2013 BIENNIUM IN SMART TERMS AND ITEMS TO BE PLACED ON THE COMMITTEE'S POST-BIENNIAL AGENDA THAT FALL UNDER THE PURVIEW OF THE SUB-COMMITTEE*

STANDARDS ON TRAINING AND WATCHKEEPING (STW)							
Number	PLANNED OUTPUTS 2012-2013			Parent organ(s)	Coordinating organ(s)	Associated organ(s)	Target completion year
	Description						
2.0.1.31	Development of unified interpretations for the term "approved seagoing service"			MSC		STW	2011
5.1.1.5	Development of training standards for recovery systems			MSC	STW	DE	2012
5.1.1.7	Safety provisions applicable to tenders operating from passenger ships			MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF and STW	2011
5.2.1.25	Revision of the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships			MSC	DSC	BLG, FP and STW	2011
5.2.2.4	Development of model procedures for executing shipboard emergency measures			MSC	STW		2011
5.2.2.5	Validation of model training courses			MSC	STW		Ongoing
5.2.2.7	Unlawful practices associated with certificates of competency			MSC	STW		Ongoing
5.2.6.1	Development of an e-navigation strategy implementation plan			MSC	NAV	COMSAR and STW	2012
5.2.2	Preparation of guidelines for the implementation of the medical standards of the Manila amendments			MSC	STW		2013
12.1.2.2	Casualty analysis			MSC	FSI	STW	Ongoing

Items printed in bold have been selected for the draft provisional agenda for STW 43, as shown in annex 2. Struck-out text indicates proposed deletions and shaded text indicates proposed changes. Deleted outputs will be maintained in the report on the status of planned outputs.

ITEMS ON THE COMMITTEE'S POST-BIENNIAL AGENDA THAT FALL UNDER THE PURVIEW OF THE SUB-COMMITTEE

MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC)								
ACCEPTED POST-BIENNIAL OUTPUTS				Parent organ(s)	Coordinating organ(s)	Associated organ(s)	Timescale (sessions)	References
Number	Reference to Strategic Direction	Reference to High-level Actions	Description					
1	5.2.1		Clarification of the STCW-F Convention provisions and follow-up action to the associated Conference resolutions	MSC	STW		2	STW 34/14, paragraph 11.8
2	5.2.4		Development of guidelines for wing-in-ground craft	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF and STW	2	MSC 88/26, paragraph 23.44

ANNEX 2

PROVISIONAL AGENDA FOR STW 43

- Opening of the session
- 1 Adoption of the agenda
- 2 Decisions of other IMO bodies
- 3 Validation of model training courses
- 4 Unlawful practices associated with certificates of competency
- 5 Casualty analysis
- 6 Development of an e-navigation strategy implementation plan
- 7 Development of training standards for recovery systems
- 8 Preparation of guidelines for the implementation of the medical standards of the Manila amendments
- 9 Biennial agenda and provisional agenda for STW 44
- 10 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2013
- 11 Any other business
- 12 Report to the Maritime Safety Committee

ANNEX 3

REPORT ON THE STATUS OF PLANNED OUTPUTS IN THE HIGH-LEVEL ACTION PLAN

SUB-COMMITTEE ON STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING								
Planned output number in the HLAP for 2010-2011	Description	Target completion year	Parent organ(s)	Coordinating organ(s)	Associated organ(s)	Status of output for Year 1	Status of output for Year 2	References
5.2.2.1	Comprehensive review of the STCW Convention and Code	2010	MSC	STW		Completed		STW 41/16, section 7
5.2.2.3 12.1.2.3	Review of the principles for establishing the safe manning level of ships including mandatory requirements for determining safe manning	2010 (STW) 2010 (NAV) 2011 (MSC)	MSC	STW	NAV	Completed		STW 41/16, section 8
5.2.2.6	Training for seafarer safety representatives	2010 (STW) 2010 (MSC)	MSC	STW	STW JWGHE	In progress	Completed	STW 41/16, section 5 Work transferred to MSC/MEPC Joint Working Group on Human Element (JWGHE) and completed
6.3.2.1	Measures to enhance maritime security	2010 (STW)	MSC	STW		Completed		STW 41/16, section 9
2.0.1.31	Development of unified interpretations for the term "approved seagoing service"	2011	MSC				Completed	STW 42/14, section 10
5.1.1.9	Development of training standards for recovery systems	2012	MSC	STW	DE		Postponed	STW 42/14, section 9 To be undertaken next year subject to DE 55 finalizing the Performance standards
5.1.1.7	Safety provisions applicable to tenders operating from passenger ships	2011	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF and STW		Completed	STW 42/14, section 13
5.2.1.25	Revision of the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships	2011	MSC	DSC	BLG, FP and STW		Completed	STW 42/14, section 7
5.2.2.4	Development of model procedures for executing shipboard emergency measures	2011	MSC	STW			Completed	STW 42/14, section 9
5.2.2.5	Validation of model training courses	Ongoing	MSC	STW			Ongoing	STW 42/14, section 3

発 行：2011年3月30日

発行所：財団法人 海技振興センター

〒102-0083 東京都千代田区麴町4-5 海事センタービル5階

TEL.03-3264-3871 FAX.03-3264-3808

U R L： <http://www.mhrij.or.jp/>

<http://www.maritime-forum.jp/> (マリタイムフォーラム)



財団法人 海技振興センター

<http://www.mhrij.or.jp>

〒102-0083 東京都千代田区麹町 4-5 海事センタービル 5 階

TEL : 03-3264-3871 FAX : 03-3264-3808

マライタイム・フォーラム <http://www.maritime-forum.jp/>