



Rapport: **Delegasjonsrapport fra COMSAR 10 – Rev.1.**
Dato: **24. april 2006**
Skrevet av: **Sigmund A.A. Breivik – delegasjonsleder**

Delegasjonen bestod av følgende representanter:

- Senior overingeniør
Sigmund A.A. Breivik, Sjøfartsdirektoratet, delegasjonsleder
- Senior rådgiver Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet
- Rådgiver Henriette Nesheim, Fiskeri- og kystdepartementet
- Sjefsingeniør Inger Lise Walter, Post- og teletilsynet
- Senioringeniør Trond Olsen, Post- og teletilsynet
- Prosjektleder Einar Ellingsen, Justis- og politidepartementet
- Rådgiver Bente Michaelsen, Justis- og politidepartementet
- Redningsleder Ørjan Delbekk, Hovedredningssentralen Nord-Norge
- Redningsinspektør Merete Jeppesen, Hovedredningssentralen Nord-Norge
- Redningsinspektør Stein Solberg, Hovedredningssentralen Sør-Norge
- Redningsinspektør Terje Langås, Hovedredningssentralen Sør-Norge
- Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund
- Sjefsingeniør Stein Isaksen, Telenor, Maritim Radio
- Senior Policy Advisor Bjørn Barstad, Telenor, Satellite Services
- Kystradiosjef Jan Erik Steder, Telenor
- Head of Radio Inspection Jarl Viking Nygaard, Telenor, Maritim Radio
- Senioringeniør Olaf Jansen, Det Norske Veritas
- Research Manager Otto Holm, Jotron Electronics as
- Juridisk rådgiver Gunnar Stølsvik, Kystvakten

Følgende arbeids- og draftinggrupper ble nedsatt under møtet:

- WG 1 SAR Working Group
- WG 2 LRIT of Ships Working Group
- WG 3 GMDSS Working Group (ITU and operational matters and performance standards)
- DG 1 Review of the SPS Code
- DG 2 Drafting Group of Plenary

COMSAR 10 ble avholdt fra 6. til 10. mars 2006 i London, under ledelse av U. Hallberg (Sverige). Assisterende "chairman", A. Olopoenia fra Nigeria, var også til stede.

IMOs generalsekretær åpnet konferansen med å uttrykte sorg over tapet av mer enn 900 mennesker i fergeulykken (ro-ro) i Rødehavet ("Boccaccio 98). Han ba forsamlingen om ett minutt stillhet.

Generalsekretæren vil besøke Mombasa i mai-06 for å innvie (*inaugurate*) et nytt MRCC (Maritime Rescue Co-ordination centre), og deretter fortsette til Dar-es-Salaam, hvor det er planlagt å etablere to sentre tilknyttet Dar-es-Salaam. Det ene vil bli plassert på Seychellene.

I sin tale pekte IMOs generalsekretær på at COMSAR – under agendapunktet "Passenger Ship Safety", måtte fokusere spesielt på problemer som kan oppstå når personer skal hentes opp fra redningsfarkoster. I tillegg vil opplæring av SAR-personell være viktig.

Han uttrykte videre at retningslinjer for "long-range identification and tracking of ships" har vært under utvikling siden februar 2002. MSC planlegger å vedta SOLAS-bestemmelser i mai-06. Dette må gis

høy prioritet på COMSAR-10.

Resolusjon A.888(21) - "Criteria for the provision of mobile-satellite communication systems in the GMDSS" må revideres for å åpne for at flere satellitt-foretak kan delta i GMDSS. I denne forbindelse er det viktig at integriteten i GMDSS ivaretas.

IMO (IMO Res. A.974(24)), ber sine medlemsland om frivillig å underkaste seg revisjon, samt oppnevne inspektører som kan delta på regionale opplæringsprogrammer, i regi av IMO. Chile, Kypros, Danmark, Egypt, Liberia, Nederland, Spania og UK har meldt tilbake at de er klar for revisjon. Bekreftelse fra flere land imøtesees.

IMOs hovedkvarter vil bli stengt for ca 12 måneder, for oppgradering og modernisering. Konferanser som vanligvis holdes i bygningen, vil i perioden bli holdt andre steder.

Etter at IMOs generalsekretær hadde avsluttet sitt innlegg, uttrykte Egypts ambassadør blant annet sin takk til IMOs generalsekretær – og til COMSAR, for den sympati som ble vist Egypt og tapet av mennesker i ro-ro-ulykken.

Panamas ambassadør ga også uttrykk for sorg over at så mange menneskeliv gikk tapt i passasjerskip-tragedien og kondolerte Egypt. Hun bekreftet at Panama - som flaggstat til ulykkesfergen, har samarbeidet tett med Egyptiske myndigheter etter ulykken.

Dagsorden for COMSAR 10 ble deretter godkjent

Agendapunkt 3 - GMDSS

GMDSS Master Plan

Det er fremdeles noen land som ikke har oppdatert IMO Master Plan (GMDSS/Circ.8). Medlemsland bes sjekke sine nasjonale data og eventuelt sende korrigeringer til IMOs sekretariat, samt svare på MSC/Circ.684, dersom dette ikke allerede er gjort.

Norge har sendt inn revidert informasjon som bli komme med i neste korrigerendum til GMDSS/Circ. 8.

Maritime Safety Information (MSI) - NAVAREAs i arktiske havområde

Forslag fra Russland om å etablere to nye NAVAREAs (XVII og XVIII) i Arktiske havområder. Forslaget ble fremmet allerede til MSC 80 (MSC 8013/2). Norge uttrykte tilfredshet med initiativet fra Russland. En stor del av norskekysten og Svalbard er i Arktis. Men, dokumentet som Russland presenterte, var – av forskjellige grunner, problematiske for Norge, som var av den oppfatning at et slikt forslag burde vært utviklet i samarbeid med de involverte land, spesielt med hensyn til geografisk utbredelse. Videre vurderte Norge det som uheldig at forslaget fra Russland kun omfattet en begrenset del av de arktiske havområdene. Det var spesielt viktig for Norge å få på plass NAVAREAs i Nordøst-Atlanteren. Norge kunne derfor ikke støtte det Russiske forslaget slik som det var fremsatt. Likevel var Norge enig i at COMSAR fikk i oppdrag å vurdere NAVAREAs i hele Arktis. COMSAR-10 ble bedt om å vurdere dokumentet og gi kommentarer til MSC 81

COMSAR-10 i plenum noterte seg Norges reservasjoner fra MSC 80.

Norge fremsatte i plenum – etter å ha berømmet Russland for initiativet til etablering av nye MSI Navareas i nordområdene, forslag om å utvide arbeidet til å omfatte hele nordområdet. Island ga sin støtte til Norges holdning til NAVAREAs i Arktis.

Det var mye diskusjon i arbeidsgruppen. Russland presset hardt på for å få vedtatt de to foreslåtte områdene først, og så arbeide videre med utvidelse. Dette ble imøtegått av arbeidsgruppen. Det ble til slutt enighet om at alle arktiske havområder bør omfattes og ikke bare de områdene som foreslått

av Russland. Det ble utarbeidet forslag til etablering av fem nye NAVAREAs. Grensegangen mellom områdene vil bli vurdert senere.

Når opprettelsen av fem nye NAVAREAs/METAREAs vurderes, skal følgende detaljer tas hensyn til:

1. Hvor skal nordre grense gå?
2. Skal det være helårs, eller sesongvarsling?
3. Må NAVAREA co-ordinator og METAREA-ansvarlig være et og samme land?
4. Vil noen av de fem foreslåtte nye NAVAREAs fungere bedre som "sub-areas" til eksisterende NAVAREAs?
5. Hvordan skal varsler kringkastes (HF-NBDP, NAVTEX, satellitt)?
 1. Hvem sender ut SAR-informasjoner?
 2. Det må foretas oppdatering av Inmarsatseksisterende SafetyNet-terminaler for mottaking av nye NAVAREAs.
 3. Det må søkes assistanse hos IHO/CPRNW og/eller JCOMM/ETMSS.
 4. WWNWS retningslinjer og andre relevante dokumenter må oppdateres.

En korrespondansegruppe om MSI-tjenester ble vedtatt etablert, hvor alle involverte land og interesseorganisasjoner skal være representert, inklusive IMSO, Inmarsat og andre godkjente foretak som formidler sikkerhetstjenester. Fremdriftsplanen skal omfatte milepæler, møter i forbindelse med andre planlagte møter i de forskjellige organisasjonene, der hvor dette er mulig. Korrespondansegruppen skal ledes av Peter M. Doherty, IHO.

Tsunami varslingsystemer

Systemer for tsunami varsling skal etableres for det Indiske hav innen juli 2006, hvor både tidevanns- og seismiske målinger vil bli foretatt. Men, implementeringen av et komplett system som omfatter instrumenter og nasjonale varslingscentre vil neppe være på plass før etter 2010.

IOC/UNESCO er "leading" autoritet for utvikling av ende-til-ende-regionalt varslingsssystem i de deler av verden som kan bli rammet av tsunami. Systemet kan – og bør omfatte formidling gjennom GMDSS (COMSAR/Circ.36).

Tsunami er en trussel for skipsfarten, spesielt i smult farvann og i havner. Tsunami-varsler må først sendes til skip som antas å være i umiddelbar fare.

De viktigste kommunikasjonslinjene i forbindelse med tsunami er kommunikasjon mellom regionale og nasjonale centra og mellom nasjonale kystregioner og havner.

Tsunami-varsler må kringkasting til både SOLAS- og non-SOLAS-skip, samt fiske- og fangstfartøy i nære kystfarvann. NAVTEX egner seg godt til slik varsling.

IMO vil vurdere å gi teknisk hjelp til de nasjoner som trues av tsunami og som er involvert i etableringen av tsunami-varsler.

AGENDAPUNKT 4 - ITU MARITIME RADIOCOMMUNICATION MATTERS

Radiocommunication ITU-R Study Group 8 Matters

Nye maritime kommunikasjonssystemer er under utvikling.

IMO vil engasjere seg på dette området gjennom "liaison statements" til ITU, spesielt med hensyn til:

1. utvikling i maritime radiokommunikasjonssystemer til ITU-R WP.8B,
2. tekniske NAVTEX-karakteristikker og fremtidsvurdering om MF i radiodekningsområde A2 til ITU-R WP.8B,
3. DSC-kompleksitet til ITU-R WP.8B og IEC TC 80.

Mange land har tidligere tatt til orde for at de synes DSC er for komplisert. Dette ble gjentatt på COMSAR-10. ITU vil derfor bli bedt om å vurdere DSC-kompleksibiliteten, med siket på forenkling. Dette gjelder også for "maritime mobile service identities" og satellittdetektering av AIS. Norge støtter oppfatningen om at DSC er for komplisert.

ITU World Radiocommunication Conference Matters

COMSAR mottok rapport fra "Joint IMO/ITU" ekspertgruppe, som i perioden 13. – 15. juni 2005 hadde møte for å forberede IMO's "positions" til WRC-07 (COMSAR 10/4)

På bakgrunn av rapporten vedtok COMSAR 10 tre "liaison statements" til WP.8B:

1. HF Spectrum requirements for the maritime mobile service,
2. Detailed changes needed to Radio Regulations,
3. Revised Terms of Reference for a further meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group.

"Terms of reference and working methods for Joint IMO/ITU Experts Group" var basert på:

1. ny maritime teknologi i HF-båndene,
2. gjøre analoge "voice channels", som nevnt i Appendix 17 tilgjengelig for digital databruk,
3. vurdere effekten av å avslutt (discontinue) alarmeringsfunksjonen i 121,5 MHz i COSPAS-SARSAT-systemet,
4. vurdere konsekvensene ved at Inmarsats E-servis (EPIRB) opphører
5. vurdere fremtidige krav for VHF-kommunikasjon, inklusive detektering og beskyttelse av AIS-sendinger,
6. vurdere endringer i Radioreglementet for opprettholde sikkerheten til skip og havner.

Norge er representert i ITU ved Post- og teletilsynet.

AGENDAPUNKT 5 - SATELLITE SERVICES (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)

Inmarsat-E-tjenestene (nødpeilesendertjenesten) – Opphør

Nødpeilesender-tjenesten i Inmarsat-systemet (Inmarsat-E) opphører fra 1 desember 2006. Etter den tid er det kun COSPAS-SARSAT som formidler nødalarmering. Nødalarmering i COSPAS-SARSAT-systemet foregår i 406 MHz-båndet.

SOLAS må endres i denne forbindelse.

USA (COMSAR 10/5/4) fremsatte forslag om at informasjon (prosent) om falske nødalarmer burde være tilgjengelig (og nyttig), for COMSAR. Hensikten er å vurdere om slik nødalarmering er avtagende, eller økende.

COMSAR mente at RCC-er burde samle og analysere falske alarm-statistikker. Det ble til COMSAR/CIRC.29 om "Guidance for the voluntary use of the standardized questionnaires and formats for reporting false alerts".

COSPAS-SARSAT services

COSPAS-SARSAT (COMSAR 10/5/2) ga en kortfattet rapport om foretakets program, inklusive systemoperasjon, falske alarmer, interference m.v.

Både Kypros, Hellas og Tyrkia ba om tilføyelser i rapporten (statements) m.h.t. plassering av TRMCC i deres områder.

Et MSC-sirkulære ble vedtatt foreslått for MSC 81, om COSPAS-SARSAT database ("COSPAS-SARSAT International 406 MHz Beacon Registration Database").

Combined Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR) / 406 MHz EPIRB

COSPAS-SARSAT ga sin støtte til kombinert S-VDR og 406 MHz EPIRB i samme kapsel. Men, når COSPAS/SARSAT tester 406 MHz EPIRB for typegodkjenning, vil S-VDR ikke bli evaluert, med unntak av å sjekke at VDR ikke har negativ innvirkning på 406-EPIRB.

Dette skulle bety at kombinert EPIRB / S-VDR må oppfylle IMO's krav, både til VDR og EPIRB.

Revision of Resolution A.888(21)

Resolusjon A.888(21) skal revideres for å åpne for andre "satellite providers" enn Inmarsat. En korrespondansegruppe ledet av IMSO, (COMSAR 10/5 og COMSAR 10/INF.6), rapporterte om fremdriften i arbeidet.

USA (som har vært en pådriver i dette arbeidet), uttrykte sin tilfredshet med rapporten og de målene som der var satt.

Korrespondansegruppen poengterte at det var viktig å "isolere" IMO fra juridiske krav som følge av bestemmelser tatt i organisasjonen med hensyn til å åpne for deltakelse av kommersielle satellitt-"providers" i GMDSS, også i forbindelse med fremtidige LRIT-systemer.

Dette kan resultere i følgende generelle prosedyrer:

- IMO vedtar bestemmelser gjennom å revidere resolusjon A.888(21).

- Foretaket søker – gjennom sin regjering – til IMO, som vurderer søknaden i MSC og videresender den til IMSO.
- IMSO verifiserer og evaluerer søknaden og avgjør dens akseptabilitet. IMSO er også ansvarlig for å sikre at satellitt-foretaket har tjenester som er kompatible med Inmarsat sine tjenester. Det var vel ikke at de skal være kompatible til Inmarsat, men at de må oppfylle alle funksjonelle kravene slik Inmarsat gjør.
- IMSO godkjenner foretaket.

USA foreslo å endre IMO-resolusjon A.888(21), slik at nødalarmer rutes til ansvarlig RCC i det området hvor hendelsen har inntruffet, i stedet for til en assosiert RCC.

Norge støttet ikke forslaget fordi det er mange redningssentraler som ikke fungerer tilfredsstillende. En automatisk ruting til ansvarlig RCC i området, dersom denne ikke fungerer tilfredsstillende, kan medvirke til tap av menneskeliv. Bakgrunnen for dokumentet er sannsynligvis USAs frustrasjon over at de mottar et stort antall uadresserte Inmarsat-alarmer. Disse blir automatisk rutet til stasjon-0, som er i USA.

Norge mener at det er viktig å ha fokus på den nødstedte, mer enn å legge til rette for å "bli kvitt alarmer". Erfaring hovedredningssentralene sitter inne med, viser at det kan være helt avgjørende at man raskest mulig får en SAR-faglig vurdering av alarmer, slik at nødvendige tiltak kan igangsettes hurtig og effektivt.

Norge må argumentere for at en forandring i ruting av alarmer ikke nødvendigvis vil medføre at det tar lengre tid fra en alarm mottas til SAR-tiltak blir igangsatt.

SAR-tjenesten fungerer ikke like godt i alle SAR-regioner, selv om ansvarlig redningssentral er utpekt. Et stort antall nødstedte til sjøs er blitt reddet ved at norsk redningstjeneste (Inmarsat/HRS Sør-Norge og COSPAS-SARSAT/HRS Nord-Norge) umiddelbart har reagert på alarmer som er mottatt fra andre SAR-regioner (Afrika, det Indiske hav, Asia). Samtidig med at det aksjoneres fra norsk redningstjeneste, blir det jobbet med å få "ansvarlig redningssentral" til å overta koordineringen. I noen deler av verden fungerer dette utmerket, mens det andre steder kan ta timer og dager før noe skjer. Fra noen områder vil det aldri komme bekreftelse fra ansvarlig redningssentral på at de overtar oppfølging og koordinering.

Forslaget fra USA vil være positivt gjennomførbart i de områder hvor det er mulig å foreta automatisk ruteing til en "oppegående "SPOC". Slik ruting skjer i dag til "associated RCC", etter SAR-faglig vurdering og manuell oppfølging og videresending.

Forslaget fra USA ble ikke vedtatt. SAR-arbeidsgruppen var positiv til å forbedre eksisterende system, forutsatt at endringene vil medføre reelle forbedringer. I denne sammenheng ble redningssentralene oppfordret til å samle informasjon om antall falske nødalarmer, samt angi sitt syn på effektiviteten i det nåværende alarmeringssystem til COMSAR-11. I lys av dette vil forslaget fra USA bli revidert på nytt på neste COMSAR-møte.

Norge anmodet IMSO om å innlede diskusjoner med de største og mest involverte/assosierte redningssentraler, for å få til en samlet tilnærming til de utfordringer som må løses ved at flere satellittsystemer godkjennes som GMDSS "service providers". En løsning kan være å etablere regional assosierte redningssentraler for å ivareta "world-wide"-behandling av nødmeldinger fra satellitt-systemer.

Norge, ved redningssentralene (HRS), vil følge opp registreringen av falske nødalarmer og gi sin anbefaling til COMSAR 11, med hensyn til å rute nødalarmer til ansvarlig RCC, som foreslått av USA. Redningssentralene vil, i samarbeid med JD, også følge opp eventuelle innspill fra IMSO.

AGENDAPUNKT 6 – SEARCH AND RESCUE (SAR)

SAR-WG.

Det ble etablert en SAR-arbeidsgruppe under ledelse av R. Miller fra Canada.

Saker til behandling:

1. Inkludere SAR-konvensjonen i IMOs "Member State Audit System"
 - Norge stilte seg positiv til revisjon av redningstjenesten.
 - Joint Working Group on Member State Audit (JWGMSA) ønsket ikke å utvide listen på det nåværende tidspunkt over hvilke instrumenter et medlemsland skal revideres mot. COMSAR 10 sluttet seg til dette.
2. Felles internasjonal tilnærming til bruk av mobiltelefoner til maritim nødalarmering

- Selv om GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) er det offisielle maritime nød- og sikkerhetssystemet, så er det et faktum at mindre fartøy (ikke-radiopliktige) varsler om nød på det systemet som er tilgjengelig – som for denne fartøytypen i de fleste tilfeller er mobiltelefon. Det må utarbeides løsninger som gjør nødvarsling på mobiltelefon tilfredsstillende.
 - Det ble utarbeidet utkast til endringer i IAMSAR-manualen vedrørende bruk av mobiltelefon i nødsituasjoner. Det ble også utarbeidet et "liason statement" til ITU. ITU bes her se på muligheten for å etablere et felles internasjonalt mobiltelefonnummer til bruk, som automatisk vil bli rutet til en ansvarlig redningsssentral i den regionen fartøyet befinner seg i. IMO ber om tilbakemelding.
3. Falske nødalarmar – publisering av navn på produkter/produsenter av nødpeilesendere som forårsaker gjentatte falske nødalarmar.
- Norge ønsker ikke å "henge ut" utstyr/fabrikanter. Falsk alarmer kan like godt være forårsaket av betjeningsfeil som teknisk feil.
 - Medlemsland kan – på frivillig basis publisere slik informasjon.
4. Global SAR-plan – informasjon fra medlemsland om SAR-tilgjengelighet og "Search and Rescue region.
- Norge ved HRS/JD har innsendt oppdatert informasjon til IMO i overensstemmelse med COMSAR/Circ.27, om Norges redningsfasiliteter, inklusive "SAR Region" og diverse annen informasjon, i god til før COMSAR 10. Dessverre var ikke koordinatene for Norsk SRR angitt. Dette er rettet opp i egen informasjon som er oversendt IMO.
 - SAR.8/Circ.1/Corr.4 vil bli sendt ut i løpet av mars/april 2006.
5. Regionalt SAR-samarbeid, herunder assistanse til land med behov for bistand til utvikling av redningstjeneste.
- Norge ved HRS har mottatt henvendelser fra IMO og Iran om å delta i bistandsprosjekter henholdsvis i Afrika og i den Persiske Golf. Hittil har dette ikke vært mulig, av hensyn til personellsituasjonen ved HRS.
 - Norge tar henvendelsen til etterretning.
6. Oppdatering av retningslinjer for medisinsk assistanse til sjøs, samt problemer med å etterfylle medisinske forsyninger om bord.
- Norge støtter dette prosjektet
 - COMSAR har utarbeidet utkast til MSC/Circ. – "Guidance on exchange of medical information between telemedical assistance services (TMAS) involved in international SAR operations", samt "liason statement" til WHO vedrørende oppdatering av medisinske lagre på skip. Dette agendapunktet ble foreslått forlenget til 2007.

Locating Lights for Emergency Position-Indicating Radio Beacons (EPIRB)

Lys på EPIRB må kunne skilles fra bøyelys. Imidlertid vurderte ikke COMSAR dette som et stort problem.

Det ble vedtatt å gi råd til IEC om at enhver endring i IEC 61097-2 må være slik at den tillater kun lys som er minst like effektiv som "discharge tube strobe light".

List of documents and publications which should be held by a maritime rescue co-ordination centre (MRCC)

SAR.7/Circ.7 inneholder oppdatert oversikt over dokumenter og publikasjoner som er viktighet for MRCC-er.

AGENDAPUNKT 7 – DEVELOPMENT IN MARITIME RADIOCOMMUNICATIONS SYSTEMS TECHNOLOGY

Plenum

Det har fra tidligere vært enighet om at ingen dokumenter om endring i "performance standards" for radiokommunikasjonsutstyr skal vurderes under dette agendapunktet.

Japan (COMSAR 10/7) foreslo at XML-format skal være standard for datautveksling mellom rapporteringssystemer.

Det var enighet om at XML-format skal være standard for skipsrapporteringssystemer.

COMSAR vil be MSC å forlenge dette agendapunktet til 2007, slik at dette arbeide kan avsluttes.

CIRM (COMSAR 10/INF.11) informerte om utvikling i forbindelse med å integrere satellitter med terrestrial kommunikasjonsteknologi.

AGENDAPUNKT 8 – REVISION OF THE IAMSAR MANUAL

På forrige COMSAR (COMSAR-9) ble det konkludert med at IAMSAR-manualen ikke bør inneholde informasjon som skifter ofte, så som telefonnumre, faks-numre m.v. IMO ble bedt om å vurdere hvorvidt slik informasjon kunne gjøres tilgjengelig på IMOs nye WEB-base for ISPS-informasjon.

Sekretariatet bekreftet overfor COMSAR-10 at dette er teknisk mulig.

COMSAR-10 instruerte sekretariatet om å gjøre "Global SAR Plan", "GMDSS Master Plan" tilgjengelig som en SAR-modul på IMOs nye "Global Integrated Shipping Information System (GISIS)".

Forslag til justeringer fra JWG-12 ble vedtatt innført som tillegg til manualen.

AGENDAPUNKT 9 – REVIEW OF THE SPS CODE

COMSAR utarbeidet et forslag til ny tekst i kapittel 9 i den foreslåtte revisjonen av SPS-koden som følger:

"CHAPTER 9 – RADIOCOMMUNICATIONS"

9.1 Notwithstanding the right of the administration to impose requirements higher than those specified herein, special purpose ships should comply with the provisions for cargo ships of chapter IV of the 1974 SOLAS Convention, as amended."

Agendapunktet foreslås strøket fra arbeidsprogrammet til COMSAR.

AGENDAPUNKT 10 – MEASURES TO ENHANCE MARITIM SECURITY

Uken før COMSAR-10 møttes en arbeidsgruppe om "Long-range identification and tracking (LRIT)" i IMOs lokaler i London, slik at arbeidet kunne sluttføres under COMSAR-10.

De som hadde sendt dokumenter til COMSAR 10 sa seg enig i at de kunne klare seg uten introduksjon av sine dokumenter, siden de var tilfreds med de vedtak som var gjort i arbeidsgruppen. Dette gjaldt: CIRM (COMSAR 10/10/1), IALA (COMSAR 10/10/2), ICS (COMSAR 10/10/3), IMSO (COMSAR 10/INF.7).

Hovedfunksjonene til et LRIT datasenter (LRIT Data Centre), jfr. arbeidsgruppen:

- .1 samle og arkivere LRIT-informasjon fra skip,
- .2 sende opplysninger til dem som er berettiget til å motta LRIT-informasjon,
- .3 motta LRIT-informasjon fra andre LRIT-datasentre, ved hjelp av "International LRIT Data Exchange".
- .4 effektivere eller videreformidle på anmodning LRIT-informasjon.

Det er nødvendig å endre SOLAS i LRIT-sammenheng.

MSC hadde besluttet å etablere en Arbeidsgruppe uken forut for COMSAR 10 for å utrede alle gjenstående tekniske spørsmål knyttet til LRIT.

COMSAR 9 hadde etablert en Korrespondansegruppe for å forberede det arbeid som skulle videreføres og avsluttes av Arbeidsgruppen og COMSAR 10. Korrespondansegruppen hadde hatt i oppgave å utrede 14 spørsmål ("tasks") tilknyttet LRIT. Rapporten inneholder vurderinger og til dels anbefalinger vedrørende disse spørsmål. Følgende 14 "Tasks" var behandlet:

1. LRIT International database

2. Data security
3. Requesting LRIT information directly from LRIT Tracking service
4. Archiving LRIT information
5. Destruction of archived LRIT material
6. LRIT Information Latency
7. LRIT Requirements in SOLAS or Performance Standards
8. System Architectures
9. Variable LRIT reporting rates
10. LRIT Data Centre List of Ships
11. Additional LRIT information
12. RCC use of LRIT information for SAR
13. Cost of LRIT information vs. available technologies
14. LRIT reporting parameters

I det følgende gis en oppsummering av innholdet i hver enkelt "task", samt norsk posisjon for hver "task". Helt til slutt gis en samlet oppsummering av konklusjoner og anbefalinger fra COMSAR 10 når det gjelder LRIT.

1. LRIT International database

Rapporten fra Korrespondansegruppen omtaler ulike løsninger både sentraliserte og desentraliserte, og sier noe om fordeler og ulemper ved ulike alternativ. For å unngå for høye kostnader foreslår Korrespondansegruppen en sentralisert løsning. Som sikring mot naturkatastrofer og terror foreslås en off-line back-up fasilitet. Denne bør være lokalisert et annet sted enn hovedanlegget. Det sies også følgende: "Local back-up procedures at each Flag state national facility will also support disaster recovery."

Norsk posisjon:

Norge støttet Korrespondansegruppens forslag. Imidlertid anses det lite realistisk å regne med at de fleste flaggstater vil opprette nasjonale back-up arrangementer.

2. Data security

Rapporten fra Korrespondansegruppen inneholder vurderinger vedrørende sikring av at informasjon ikke kan innhentes av uvedkommende og at informasjon sikres mot å bli endret i overføringsprosessen fra skip til mottaker av LRIT informasjon.

Norsk posisjon:

Norge holdt lav profil når det gjelder denne "task'en".

3. Requesting LRIT information directly from LRIT Tracking service

Oppgaven besto i å utrede om land skal kunne innhente LRIT-informasjon direkte fra en "LRIT Tracking Service" eller kun fra sentralisert enhet ("The LRIT Data Centre"). Rapporten om dette tema er meget kortfattet. Anbefalingen var at kun flaggstater skal kunne få informasjon om "egne" skip direkte fra en "LRIT Tracking Service". Dvs havne- og kyststater vil da kun få slik info fra sentralisert enhet.

Norsk posisjon:

At flaggstater kan innhente informasjon direkte er uproblematisk. Men det å forhindre at uvedkommende skal få tilgang til LRIT-informasjon vil umuliggjøres dersom også havne- og kyststater skal kunne få informasjon direkte fra de enkelte "LRIT Tracking Services". Korrespondansegruppens anbefaling ble derfor støttet av Norge.

4. Archiving LRIT information

Rapporten peker på at "arkivering" av LRIT informasjon kan skje ulike steder. Det gis også vage forslag til arkiveringsperiode for 3 ulike typer aktører. Den lengste arkiveringsperioden, dvs [365 dager] foreslås for "LRIT Service Providers".

Norsk posisjon:

I vårt dokument til MEPC påpekte vi nødvendigheten av arkivering perioder på uker eventuelt måneder av hensyn til miljøformål. Dvs. arkivering i ett år – som foreslått av Korrespondansegruppen – bør være tilstrekkelig (og vel så det).

5. Destruction of archived LRIT material

Denne delen av rapporten inneholder lite utover å gjenta mye av teksten fra "task 4".

Norsk posisjon:

Intet å ta stilling til.

6. LRIT Information Latency

Rapporten diskuterer "latency" som er tidsdifferansen mellom tidspunkt for en posisjon som angitt i en LRIT-melding, og det tidspunkt denne meldingen når frem til mottakeren. Iddelt sett bør "latency" være minst mulig, og rapporten foreslå 5 minutter som krav for "pre-scheduled" meldinger og 10 minutter for "poll + reply" meldinger.

Norsk posisjon:

Det anses vanskelig å ta stilling til et spørsmål som dette uten å vite konsekvensen for kostnader. Det er lite trolig at minimum meldingsrate fra skip vil bli oftere enn hver 6te time, og i så fall kan 5 minutter "latency" synes unødvendig strengt.

7. LRIT Requirements in SOLAS or Performance Standards

Da LRIT ble diskutert på MSC 80, ble det påpekt at det var betydelig "overlapp" mellom foreliggende utkast til SOLAS-tekst og "performance standards" for LRIT. Dette er uheldig fordi det da lett kan bli uoverensstemmelser mellom de to sett med krav. På denne bakgrunn fikk Korrespondansegruppen i oppgave å utrede hvilke krav som bør stå i SOLAS og hvilke som bør stå i IMOs "performance standards".

Imidlertid ble det også besluttet at en egen Intersessionalgruppe skulle ha møte i oktober 2005 for å drøfte SOLAS-kravet. På denne bakgrunn valgte korrespondansegruppen å konsentrere seg om innholdet i "performance standards".

Dokumentet inneholder forslag til en rekke detaljerte krav vedrørende ytelse. Det foreslås bl.a. at "pre-scheduled" posisjonsrapporter skal kunne sendes inntil hvert [15] minutt med maksimum "latency" på [5] minutter, og at "on demand" posisjonsrapporter skal kunne sendes med maksimum [10] minutter "latency".

Norsk posisjon:

Forslaget fra Korrespondansegruppen fremsto ikke som et utkast til en egnet "performance standard". Under møtet vil det derfor være behov for å utarbeide et komplett utkast til "performance standard" for LRIT-utstyr.

8. System Architectures

Task 8 er definert som følger: gi anbefalinger vedrørende alle forskjellige "system architectures" som vil oppfylle ytelseskravene til LRIT.

Det vises til en rekke dokumenter som beskriver ulike tekniske løsninger.

Dokumentet diskuterer de ulike elementer som "LRIT Architecture" består av. Videre diskuteres sentralisert vs. desentralisert ("distributed") arkitektur, og dessuten "Hybrid arkitektur".

Det opplyses at flertallet i korrespondansegruppen foretrakk sentralisert arkitektur. Imidlertid påpekes det at ny teknologi vil kunne komme, som kan gi bedre ytelse og lavere kostnad. Det konkluderes derfor med at totalsystemet bør lages så fleksibelt som mulig, slik at alle alternativ skal kunne benyttes.

Norsk posisjon:

Norge støtter et fleksibelt system som kan nyttiggjøre seg ny og bedre teknologi når denne blir tilgjengelig.

9. Variable LRIT reporting rates

MSC har allerede fattet beslutning om at LRIT systemet skal kunne tilby variabel meldingsrate; dvs. hyppighet av posisjonsmeldinger. I dokumentet antydes en minimumsrate på én melding i døgnet når skip befinner seg langt fra nærmeste kyst. Det sies imidlertid også følgende: "... a minimum frequency of [4] reports per day is deemed necessary".

Det sies også at det må vurderes om systemet skal kunne gi automatisk rapportering fra alle skip som finnes seg innefor et definert geografisk område – såkalt "pinging".

Norsk posisjon:

Som vi har pekt på i det norske dokumentet til MSC 81 med forslag om rettigheter også for *kyststater* til å spore skip, vil svært lav meldingsrate (for eksempel kun én gang pr. døgn) gjøre det svært vanskelig for kyststater å holde oversikt over hvilke skip som til enhver tid befinner seg innenfor eget interesseområde. Men høyere meldingsrate vil også innebære større kostnader, som også vil være et problem.

Fra norsk side konkluderte vi med at minimums meldingshyppighet på hver 6te time vil være et akseptabelt kompromiss.

10. LRIT Data Centre List of Ships

Det må etableres en database med all nødvendig informasjon om alle de skip som har krav om å sende LRIT-meldinger. Denne databasen må holdes kontinuerlig oppdatert, og hver flaggstat må sørge for at dette skjer. Rapporten identifiserer 8 dataelementer som det synes å være behov for vedrørende hvert skip.

Norsk posisjon:

Forslaget ble støttet av Norge.

11. Additional LRIT information

Rapporten tar utgangspunkt i at flertallet hittil har ment at LRIT-informasjon kun skal bestå av følgende: Skipets identitet, posisjon og tidspunkt for posisjon. Deretter diskuteres mulig tilleggsinformasjon, bl.a. seilingsplan, neste havn, kurs og fart.

Ett avsnitt (side 39, 2. avsnitt) beskriver en rekke fordeler ved å la skipet melde fra om neste havn til LRIT datasentret, og så overlate til datasentret å sørge for at relevante land mottar "riktige" meldinger. Norge har argumentert for en slik løsning, men fått liten støtte.

Imidlertid konkluderer rapporten med at det ikke bør stilles krav om tilleggsinformasjon utover minimum; dvs. skipets identitet, posisjon og tidspunkt for posisjon.

Rapporten kommer også inn på mulighetene for at kyststater automatisk får LRIT informasjon når skip er kommet inn i interesseområdet til en kyststat. Imidlertid sies det intet om de tilhørende praktiske problemer som vil følge av lav rapporteringsrate.

Norsk posisjon:

Rapporten inneholder intet konkret forslag til hvordan – og av hvem - informasjon om at en gitt Stat får rett til "havnstatsinformasjon" fra det øyeblikk et skip beslutter å gå til en havn i vedkommende land, skal formidles til LRIT datasentret. Dette må klarlegges!

12. RCC use of LRIT information for SAR

Det refereres at det allerede er besluttet at RCCer skal gratis få tilgang til eksisterende LRIT-informasjon, når dette trengs i forbindelse med ulykker/redningsaksjoner. Rapporten inneholder forslag til 5 konkrete krav som beskriver prinsippene for å fremskaffe slik informasjon til redningssentraler.

Underkomiteen kom ikke til enighet om hvorvidt "on-demand" rapporter (polling) skal være kostnadsfritt for redningstjenesten eller ikke. Avgjørelsen utsettes til MSC-81 i mai 2006. Anbefaling fra COMSAR går ut på at også denne typen informasjon bør være kostnadsfri.

Norsk posisjon:

Det er klart at tilgang til LRIT-informasjon i en redningsoperasjon kan representere en merverdi i søk- og redningsarbeidet. Norsk holdning har hele tiden vært at tilgang til denne informasjonen bør være kostnadsfri for redningstjenesten.

13. Cost of information vs. available technologies

Det er satt som generell forutsetning for denne "task" at skip skal kunne benytte en type radioutstyr som skipet allerede er utstyrt med. Dette begrenser "available technologies" i betydning grad, og forenkler dermed oppgaven.

Det hevdes at en stor del av kostnadene i et LRIT-system vil være faste kostnader, uavhengig av trafikkvolum. Ut i fra dette argumenteres det for at alle land som vil benytte systemet, bør forplikte seg til å dekke en minimums fast kostnad.

Det er innhentet informasjon om kostnader for eksisterende systemer, og pris pr. melding i eksemplene er angitt til \$ 0,50 for satellitt og til kun \$ 0,02 for kortbølge. På slutten av dokumentet antydes \$0,05 til \$1,00 pr. melding. Rapporten inneholder en del tvilsomme påstander, bl.a. "One can assume that the flag State will pay for the regular daily positions ..."

Norsk posisjon:

Rapporten sier en del om kostnader, men intet konkret om de totale kostnader som må deles mellom brukerlandene. Finansiering av et internasjonalt LRIT system vil bli en utfordring, og det kan bli komplisert å bli enig om prinsippene for "rettferdig" kostnadsfordeling. Men det er neppe realistisk – og neppe heller nødvendig – for IMO å etablere detaljerte regler på dette området. Det kan virke fornuftig – som antydnet i rapporten – at alle land som vil benytte systemet, må dekke en rimelig del av de faste kostnadene. Imidlertid må man komme frem til kriterier for hvor mye hvert land skal bidra med i så måte, og det kan være snakk om mange ulike kriterier tilknyttet hvert enkelt land som flaggstat, havnestat og kyststat.

14. LRIT reporting parameters

Denne del av rapporten er meget detaljert og omhandler bl.a. utveksling av informasjon mellom stater og de ulike aktører i LRIT-systemet.

Når det gjelder informasjon om at en gitt Stat blir "havnestat" i forhold til et gitt skip forutsettes at skipet sender "Advance notice of Arrival (ANOA)" til angjeldende Stat, som deretter sender melding/forespørsel til LRIT datasenteret. Det legges opp til at datasenteret kan få verifisert av en "point of contact" på rederiet at den stat som sier den er havnestat, virkelig er det. Spørsmålet om hvordan kyststater skal få "riktig" LRIT informasjon er behandlet noe overfladisk og det sies at "routine periodic satellite wide-area synoptic pinging may be the correct approach to take." Systemet er ikke beskrevet nærmere, og det er grunn til å frykte at en slik løsning vil bli svært kostbar: Dersom for eksempel 50 Stater sier de vil ha kyststatsinformasjon innenfor et egendefinert område, må det sannsynligvis sendes ut 50 forskjellige "pinging'er"!

Norsk posisjon:

Den teknisk løsning som er antydnet for at systemet skal bli egnet også for kyststater må klarlegges både teknisk og ikke minst kostnadsmessig. Det kan være grunn til å tro at det blir billigere – og "bra nok" – å velge høyere rapporteringsrate for normal rapportering enn å satse på "synoptic pinging."

Konklusjon

Arbeidsgruppen gjorde store fremskritt i løpet av uken før COMSAR 10, men det ble allikevel nødvendig for gruppen å bruke de to første dagene av COMSAR 10 til å slutføre arbeidet.

Resultatet fra Arbeidsgruppen består av følgende 3 deler:

- a) "Draft performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships" (Annex 17 til COMSAR 10 rapporten)
- b) "Matters which need to be addressed in order to ensure the establishment and functioning of the LRIT system" (Annex 18 til COMSAR 10 rapporten)
- c) "Terms of reference of an Ad Hoc LRIT Engineering task Force" (Annex 19 til COMSAR 10 rapporten)

Dokument a) er en fullstendig beskrivelse av det som trengs i en IMO "Performance standards". Den inneholder bl.a. en figur som beskriver "System architecture" og som er en svært viktig del av standarden. Denne figuren ble endret/forbedret en rekke ganger i løpet av møtet, og fikk i sin endelige utforming støtte fra samtlige som uttrykte oppfatning.

Dokumentet inneholder dessuten krav til alle hovedelementene i et LRIT-system. Det var stor grad av enighet innen gruppen om disse krav, med unntak at kravet til *minimums rapporteringsrate fra skip*. Fra norsk side var vi kommet til at en rate på 6 timer var et rimelig kompromiss, og etter lange diskusjoner ble dette til slutt vedtatt.

Dokument b) inneholder forslag til 3 sett med forpliktelser som bør pålegges henholdsvis Flaggstater, "Contracting Governments" (til SOLAS) og SAR-tjenester. Disse forpliktelser bør tas inn i de utkast til SOLAS-krav som legges frem for MSC 81 for vedtak.

Dokument c) inneholder "Terms of reference" for en foreslått "Task Force" som bør etableres for å avklare detaljerte tekniske spørsmål tilknyttet LRIT. Dette arbeidet forutsettes oppstartet etter MSC 81, og bør slutføres innen MSC 82.

Anbefalingene fra Arbeidsgruppen ble lagt frem for Plenum, men ble i liten grad diskutert. Plenum godkjente anbefalingene fra Gruppen, som legges frem for MSC 81 for videre behandling og eventuell godkjenning.

11 – PASSENGER SHIP SAFETY

Sikkerhet på passasjerskip ble behandlet i Sar-arbeidsgruppen som nevnt ovenfor. Følgende saker ble gjennomgått:

1. Guidelines on recovery techniques,
 - a. MSC/Circ. – "Guidelines for Recovery techniques" ble godkjent for oversendelse til MSC.
2. Assistanse fra eksterne ressurser for å hindre at en hendelse utvikler seg til en nødhendelse, med fare for masseevakuering. Forskjellige typer eksterne ressurser så som brannslukningspersonell med maritim trening, slepebåter, teknisk hjelp, medisinsk personell, sikkerhetspersonell, SAR liason osv.
 - a. Uttrykket "on-board support" ble vedtatt byttet med "external support", for å unngå forvirring om hva dette innebærer. Det var enighet om å akseptere ett forslag til et MSC-sirkulære, basert på arbeidet fra korrespondansegruppen.
 - b. Ekstern støtte (external support) skal ikke nødvendigvis være SAR-myndighetenes ansvar, men kan også koordineres av andre.
3. Utkast til endringer i IAMSAR-manualen,
 - a. "External Support Guidance" bør inkluderes i IAMSAR Vol.2, Ch.7. Endringer i IAMSAR-manualen ble utarbeidet basert på rapporten fra korrespondansegruppen.
4. Kriterier for å fastslå hva som representerer et område med begrenset tilgang på redningsfasiliteter,
 - a. Det er en vanskelig oppgave å definere hvilke kriterier som skal legges til grunn. Hvis værforhold skal være et avgjørende kriterium for å definere et slikt område, vil det umuliggjøre fastsettelse av en "remote area". Skal et slikt kriterium legges til grunn, vil så godt som hvert eneste havområde komme inn under definisjonen "remote".
 - b. Det ble besluttet at en slik definisjon er unødvendig i det videre arbeidet med sikkerheten på passasjerskip. I stedet må det utarbeides kriterier som kan legges til grunn for skipets egen beredskapsplanlegging.
5. Beredskapsplanlegging for skip som opererer i områder med begrenset tilgang på redningsfasiliteter,
 - a. Store diskusjoner om beredskapsplanlegging for passasjerskip som opererer i områder med begrensede redningsressurser. USA fryktet at forslag til tiltak knyttet til redningstjenesten skulle sette standard for hva som kan forventes av en MRCC, og dermed muligheten for erstatningssøksmål.
 - b. Det ble ikke utformet retningslinjer om hva redningstjenesten kan bidra med i tillegg.
 - c. Forslag til økt beredskapsplanlegging ble knyttet til hva rederiet/skipet selv kan bidra med.
6. Forslag til endringer i SOLAS kap. III vedrørende krav til utstyr for opphenting av nødstedte personer fra redningsflåter og fra vannet. Kravene var foreslått gjeldende for både laste- og passasjerskip.
 - a. Norge og UK ønsker strengere krav, for derved å utvikle gode løsninger.
 - b. Hellas gjorde det helt klart at kravsendringer ikke måtte føre til økt bemanning.
 - c. Det oppstod stor diskusjon i arbeidsgruppen.
 - d. Forslaget fra arbeidsgruppen til plenum ble noe uklart og dels motstridende. Norge tok opp dette i plenum, da arbeidsgrupperapporten ble gjennomgått og fikk protokollført et statement vedrørende norske synspunkter. Norge mener at det bør settes krav til minst et "recovery system" pr. skip, samt at det bør utformes en "Performance standard" før kravene fastsettes i SOLAS. Dette ble støttet av Japan.
7. "Fitting of maritime and air band radio equipment"
 - a. Forslag fremlagt i ICAO/IMO JWG om at SAR-fartøy, offentlige fartøy og SOLAS-skip bør utstyres med "Air-band radio" på frivillig basis.
 - b. Norge støttet dette forslaget.

- c. ICAO/IMO JWG ble anbefalt å forberede utkast til endringer i IAMSAR-manualen.
NB! Norge har – etter COMSAR-10, sendt dokument til MSC-81, hvor det redegjøres for Norges syn på forslagene til endringer i SOLAS kapittel III.
- 8. "Pocket Guide to cold water survival",
 - a. Forslag til MSC-sirkulære om "Guidance to Coldwater survival" ble utformet.
 - b. En sjekklister i vanntett format vil bli utarbeidet til bruk om bord.
 - c. STCW vil vurdere om dette skal inkluderes i opplæringen til sjøfolk.
- 9. Opplæring av SAR-personell.
 - a. Forslag til retningslinjer for opplæring av SAR-personell som assisterer i større ulykker til sjøs, ble utarbeidet.
 - b. Med "SAR service personnel" menes blant annet alle som deltar i en maritim redningsaksjon, så som MRCC, "On-Scene Co-ordinators", "Aircraft Co-ordinators", SAR-fartøy og andre fartøy.
- 10. Kriteria for uttrykket "time to rescue".
 - a. Forslag til kriteria ble utarbeidet for oversendelse til MSC for godkjenning. Forslaget omfatter blant annet:
 - i. geografiske faktorer,
 - ii. vær og sjø,
 - iii. kommunikasjon,
 - iv. kapasiteten til SAR-ressurser,
 - v. skadeomfang, fartøy og personer.

12 – REVISJON OF THE PERFORMANCE STANDARDS FOR SART

Japan foreslo i MSC (MSC 78/24/4) å forbedre effektiviteten i redningsaksjoner ved å revidere "Performance standards for SART" (resolusjon A.802(19)). Norge føyde i den forbindelse forslag (MSC 78/24/19) om samtidig å inkludere standard for "AIS Search and Rescue Transmitter" (AIS-SART) i denne uttelsesnormen.

COMSAR-10 fikk denne saken på dagsorden. Norge sendte på forhånd utkast til "performance standard" (COMSAR 10/12/2 OG COMSAR 10/12/3).

Firma Jotron Electronics, som er en av de store produsentene av redningsutstyr til skip (EPIRB, AIS, håndholdt VHF, m.m.), var representert i den norske delegasjonen ved Otto Holm. Han har inngående kunnskap om AIS, og var til stor hjelp i arbeide med å få på plass en AIS-SART-performance standard.

Det ble enighet i COMSAR-10 om at den reviderte "performance standard" for SART, skal omfatte både radar-SART, som foreslått av Japan og AIS-SART, som foreslått av Norge. Canada (COMSAR 10/12) og USA (COMSAR 10/12/1) hadde også dokumenter om saken, men landet på Norges forslag.

Det ble utarbeidet forslag om endringer/tilpasninger i SOLAS (Norge ledet ad-hoc-gruppen), som ble vedtatt av COMSAR-10 for godkjenning i MSC.

Norge i plenum gjorde COMSAR-10 oppmerksom på at andre konvensjoner og koder, så som hurtigbåtkodene og krav til fiske- og fangstfartøy også må endres, slik at AIS-SART blir et reelt alternativ til radar-SART på alle skip som har krav om slikt utstyr.

Norge ble anbefalt å sende forslaget om endringer i resolusjon A.948(23) til førstkommende møte i FSI, som har ansvaret for denne resolusjonen, samt til NAV som har ansvaret for AIS. Dette er i samsvar med gjeldende retningslinjer for arbeidet i MSC og sub-komiteéene.

13 – WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR COMSAR 11

"Protection of the marine environment" vil bli satt på dagsorden til kommende COMSAR.

Det vil også bli sett på muligheten til en mer fleksibel ordning for å nedsette ad hoc-komiteer, direkte fra arbeidsgruppene.

På COMSAR 11 vil følgende arbeidsgrupper bli nedsatt:

- .1 "search and rescue;
- .2 "GMDSS operational, including MSI matters",
- .3 "technical matters".

Det ble også vedtatt å etablere en "Joint IMO/IHO/WMO" korrespondansegruppe om MSI-tjenester, som skal rapportere til COMSAR 11.

COMSAR-11 er planlagt avholdt fra 19. til 23. februar 2007.

I forbindelse med at perioden mellom COMSAR-10 (mars-2006) og MSC 81 (mai-2006) er så kort, er de bare hastesaker som kan settes på dagsorden til MSC-81. Følgende saker er utpekt som hastesaker:

- .1 "ITU World Radiocommunication Conference matters"
- .2 "satellite services (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)"
- .3 "revision of the IAMSAR manual",
- .4 "measures to enhance maritime security",
- .5 "passenger ship safety",
- .6 "matters related to tsunami",
- .7 work programme of the Sub-Committee and provisional agenda for COMSAR-11.

14 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2007

Nåværende "Chairman", Urban Hallberg (Sverige) har fått nye oppdrag fra sin regjering (skal jobbe i EU).

COMSAR-10 vedtok å utsette valget av ny "Chairman" og "Vice-Chairman" til åpningen av COMSAR-11, i februar 2007.

15 ANY OTHER BUSINESS

Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR)

Ny standard IEC 61996-2, (COMSAR 10/15) åpner for at EPIRB og S-VDR "be capable of transmitting an initial locating signal and further locating homing signal for at least 48 hours over a period of not less than 7 days/168 hours"

Technical survey of AIS installations

Norge (COMSAR 10/15/1) forslø å inkludere AIS i retningslinjene for radioinspektører, i resolusjon A.948(23) "Revised survey guidelines under the harmonized system of survey and certification", i den hensikt å kontrollere at AIS fungerer i overensstemmelse med utstyrets tekniske krav. COMSAR-10 – etter noe diskusjon – sa seg enig i at teknisk inspeksjon av AIS bør utføres av radioinspektører, men uten å utstede spesielt sertifikat. Forslag om endringer i resolusjon A.948(23) vil bli oversendt FSI som har ansvaret for denne resolusjonen, og NAV, i overensstemmelse med gjeldende retningslinjer for arbeidsmetoder.

Report on the VIIth Combined Antarctic Naval Patrol

COMSAR-10 uttrykte tilfredshet med rapporten fra Argentina og Chile (COMSAR 10/INF.2), om den syvende "Combined Antarctic Naval patrol" som ble holdt fra desember 2004 til mars 2005. Målet er å bedre den maritime sikkerheten i Antarktis, i det sydlige området fra 60° S, innenfor 10° W og 131° W.

LIST OF ANNEXES

Følgende "annexes" vil bli vedlag den endelige COMSAR-10-rapporten:

- Annex 1 "Statement by the delegation of Panama"
- Annex ... "Statement by the delegation of Turkey"
- Annex ... "Statement by the delegation of Cyprus"
- Annex ... "Map of proposed establishment of Arctic Navareas"
- Annex ... Terms of reference of the Joint IMO/IHO/WMO Correspondence Group on MSI services
- Annex ... Liaison statement to ITU_R WP.8B and IEC TC 80 on addressing the DSC complexity,

Annex ...	Liaison statement to ITU-R WP.8B on issues concerning preliminary draft revision of recommendation ITU-RM.585-3 assignment and use on maritime mobile service identities
Annex ...	Liaison statement to ITU-R WP.8B concerning satellite detection of AIS messages.
Annex ...	Amended IMO position to WRC-07 (agenda item 1.13)
Annex ...	Liaison statement to ITU-R WP.8B on HF spectrum requirements for the maritime mobile service
Annex ...	Terms of reference for the joint IMO/ITU experts group on maritime radiocommunications matters
Annex ...	Draft MSC Circular on adoption of amendments to the IAMSAR Manual
Annex ...	Preliminary performance standards for survival craft AIS Search and Rescue transmitter (AIS-SART)
Annex ...	Draft amendments to performance standards for SART
Annex ...	Draft proposed amendments to SOLAS Chapters III and IV
Annex ...	Draft performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships
Annex ...	Terms of reference of an <i>ad hoc</i> LRIT engineering task force
Annex ...	Draft MSC circular on guidelines for recovery techniques,
Annex ...	Draft MSC circular on guidelines on the provision of external support as an aid to incident containment for SAR authorities and others concerned
Annex ...	Criteria for what constitutes and area remote from SAR facilities
Annex ...	Draft MSC Circular on Enhanced Contingency Planning Guidance for Passenger Ships Operating in Areas Remote from SAR Facilities.
Annex ...	Draft amendments to SOLAS Chapter III on recovery arrangements for rescue persons at sea.
Annex ...	Draft MSC Circular on guidance for cold water survival
Annex ...	Draft MSC Circular on guidelines on training of SAR Service Personnel working in major incidents
Annex ...	Criteria for time to rescue
Annex ...	Terms of reference and provisional agenda for JWG 13
Annex ...	Liaison statement to ITU-R WP.8B concerning the lack of a common worldwide approach on the use of mobile telephones in maritime distress alerting.
Annex ...	Draft MSC Circular on guidance on exchange of medical information between telemedical assistance services (TMAS) involved in international SAR operations
Annex ...	Justification for extension of the work programme item "Medical Assistance in SAR Services"
Annex ...	Draft MSC Circular containing guidance on the COSPAS-SARSAT international 406 MHz beacon registration database
Annex ...	Draft revised resolution A.888(21)
Annex ...	Statement by the delegation of Cyprus
Annex ...	Statement by the delegation of Greece
Annex ...	Statement by the delegation of Turkey
Annex ...	Proposed revised work programme of the Sub-Committee and provisional agenda for COMSAR 11.