

## RAPPORT FRA COMSAR 13

TIL:	Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på COMSAR's sirkulasjonsliste, samt alle distriktssjefene.
FRA:	Delegasjonen ved Haakon Storhaug og Sigmund A.A. Breivik

DATO: 15.02.2009

**KOMITÉ:** IMO's Underkomite for Kommunikasjon og Redning (COMSAR 13);  
19.-23. januar 2009

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 6.januar i Sjøfartsdirektoratet.

Under møtet i COMSAR 13 i London fra 19. – 23. januar ble det avholdt ett EU-koordineringsmøter, hvor Håkon Storhaug og Sigmund A.A. Breivik deltok.

**Den norske delegasjonen bestod av følgende: ↓**

**Funksjon: ↓**

1.	Seniorrådgiver Haakon <u>Storhaug</u> , Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
2.	Senioringeniør Sigmund <u>Breivik</u> , Sjøfartsdirektoratet	WG 2 + 3
3.	Avdelingsdirektør Jon Leon <u>Ervik</u> , Kystverket,	WG 1 + 2
4.	Seniorrådgiver Ronny <u>Vaagsholm</u> , Kystverket	WG 1 + 2
5.	"Chief of plans and policy" Merete <u>Jeppesen</u> , Redningsentralen Bodø	WG 1
6.	Redningsleder Ørjan <u>Delbekk</u> , Redningsentralen Bodø,	WG 1
7.	Kystradiosjef Jan Erik <u>Steder</u> , Telenor Maritim Radio	WG 2
8.	Konsulent Conny <u>Charman</u> , Telenor Maritim Radio,	WG 2 + 3
9.	Overingeniør John <u>Olafsen</u> , Telenor Maritim Radio	WG 2 + 3
10.	Radiobestyrer Bodø Radio, Anne Gunn <u>Wiik</u> , Telenor Maritim Radio,	WG 1+2+3
11.	Radio Surveyor Terje <u>Hove</u> , Det Norske Veritas,	WG 2+3
12.	Senioringeniør Geir <u>Vareberg</u> , Post- og teletilsynet,	WG 3
13.	Sjefsingeniør Inger-Lise <u>Walter</u> , Post- og teletilsynet	WG 3
14.	Redningsinspektør Stein Solberg, HRS Sør Norge	WG 1

Det ble opprettet følgende arbeids- og utkast-grupper:

- WG 1: "SAR Working Group"
- WG 2: "Technical working Group"
- WG 3: "ITU Working Group"

## SAKER TIL OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave /Kommentarer	Ansvarlig
3.1	Medlemsland anmodes om å sjekke sine nasjonale data i GMDSS/Circ.10 og COMSAR 13/3 og informere sekretariatet om eventuelle endringer, samt følge opp MSC/Circ.684.	Telenor Maritim Radio
3.2	Endringer i resolusjon A.705(17) (MSI) og A.706(17) (WWNWS). Endringene sirkuleres gjennom henholdsvis MSC.1/Circ.1287 og MSC.1/Circ.1288. <u>Ikrafttredelse fra 1. Januar 2010.</u>	Viktig informasjon
3.5+3.8	"Joint IMO/IHO/WMO Correspondence Group on Arctic MSI Services" er gjenopprettet. Rapport til COMSAR 14. <u>Sjøfartsdirektoratet (og eventuelt andre må delta her)</u>	Sdir
4.4	Medlemsland og organisasjoner bes sende forslag i forbindelse med satellitt-detektering av AIS til MSC 86 under dagsordenpunktet "Any other business". Norge har tidligere gått inn for satellitt-detektering av AIS. <u>FFI har interesser på dette området.</u>	Sdir / FFI / Kystverket
4.6	Håndholdte VHFer med DSC-alarmering, vil etter all sannsynlighet bli aktivert ved DSC-annonsering. Medlemsland og internasjonale organisasjoner inviteres til å sende mer informasjon - sammen med forslag til løsning, til fremtidige møter i COMSAR og eventuelt andre fora. <u>Søke samarbeid med produsenter (eks. Jotron AS).</u>	Sdir/Pt
4.7	ITU inviteres til å evaluere statusen for det to eksisterende AIS-frekvensene. <u>Interesserte medlemsland som ønsker å fremme saker til ITU, må delta på neste møte i "Joint IMO/ITU Experts Group".</u>	Sdir
4.9	ITU betegner AIS-SART som "safety function on the two AIS frequencies". Frekvensene deles imidlertid med andre tjenester. <u>Statusen på de to AIS-frekvensene må vurderes av NAV</u>	Pt
4.9	COMSAR ønsker VHF-band med 12,5 kHz kanalseparasjon, digital "voice" og data med 6.25 kHz kanalseparasjon og bredbånds data ved hjelp av to eller flere 25 kHz tilstøtende kanaler. <u>Medlemsland oppfordres til å sende forslag til neste Joint IMO/ITU Experts Group" som holdes i juni 2009</u>	Pt
4.9	Frekvensbandet 495 – 505 av interesse for havnesikkerhet	Pt
4.10	ITU vil utgi maritim "Service Publications". Diskusjon om en eller 2 deler (volumes)	Pt
6.2	WMU "Search and Rescue Research Related to Passenger Ships". SAR informasjonsplattform utviklet. <u>Medlemsland bes sende relevant informasjon til WMU</u>	J / MRCC
6.4	SAR.8/Circ.1/Corr.6 utgitt. Oppdatering i SAR.8/Circ.12/corr.7 i mars/april 2009. <u>Medlemsland bes svare på COMSAR/Circ.27 snarest.</u>	J/MRCC
6.5	Det er fremdeles langt fram med hensyn til å nå det antatte budsjettet som skal til for installasjon av utstyr og personopplæring i alle de involverte sentrene. <u>Medlemsland og industrien oppfordres igjen til å gi bidrag, eller på andre måter hjelpe til med utstyr og opplæring av</u>	NHD

	<u>personell både på de allerede etablerte og det planlagte "Regional Maritime rescue Coordination centres". Dette anses som en ren humanitær sak.</u>	
6.17	Neste møte i Joint ICAO/IMO Working Group holdes i Nord-Wales på militærbasen i Isle of Anglesey fra 28 september til 2 oktober 2009.	Sdir (????)
7.1	Noen produsenter inkluderer nødrelatert informasjon i de forhåndprogrammerte meldingene i AIS klasse-B. Slike meldinger bør utelates. Sikkerhetsmeldinger i AIS klasse-B må ikke forveksles med nødmeldinger i GMDSS <u>Medlemsland og internasjonale organisasjoner oppfordres til å sende forslag til COMSAR-13.</u>	Sdir, Kystverekt, Justis v/MRCCs
7.3	GMDSS foreslås modernisert. UK vil sende forslag til MSC om å få saken på dagsorden til COMSAR 14	Sdir/Tele/Pt/J/ MRCC
8	Endringer i IAMSAR-Manualene vil bli sirkulert gjennom MSC.1/Circ.1289 og gjelde fra 1. Juni 2009	alle
11	Neste COMSAR (14) er planlagt avholdt 8. – 12. mars 2010.	alle

## UTDRAG FRA KONFERANSEN

Saker som må/skal følges opp er vist i ovenstående tabell.

### 1 GENERAL

Generalsekretæren ønsket velkommen.

Chairman omtalte i innledningskommentarene den tragiske hendelsen med det indonesiske skipet "Teratai Prima" og opplyste at Indonesia og IMO har samarbeidet om seminarer og "workshops" etter hendelsen.

Dagsorden ble deretter godkjent.

### 2 DECISIONS OF OTHER IMO BODIES

MSC 84, NAV 54 og MSC 85 (COMSAR 13/2 og 13/2/1) og FAL 35 (Muntlig rapport under punkt 10) har gitt innspill til COMSAR 13.

#### 2.1 Review of the Guidelines on the organization and method of work of the MSC and the MEPC and their subsidiary bodies.

Retningslinjene for arbeidet i underkomiteene skal følges punktlig. Dersom IMOs retningslinjer følges til punkt og prikke, vil behovet for forskjellige grupper under møtet kunne reduseres.

### 3 GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)

#### 3.1 Matters Relating to the GMDSS Master Plan

GMDSS/Circ.10, datert 22. Juli 2008 er utstedt. Sirkulæret endrer GMDSS/Circ.9 (GMDSS Master Plan). Norge har sendt oppdateringer. Nytt GMDSS/Circ.11 planlegges utstedt etter COMSAR 13.

Medlemsland anmodes om å sjekke sine nasjonale data i GMDSS/Circ.10 og COMSAR 13/3 og informere sekretariatet om eventuelle endringer, samt følge opp MSC/Circ.684.

### **3.2 Operational and Technical Co-ordination Provisions of Maritime Safety Information (MSI) Services, Including review of the related Documents**

MSC har godkjent endringer resolusjon A.705(17) om MSI og A.706(17) om WWNWS. Endringene sirkuleres gjennom MSC.1/Circ.1287 og MSC.1/Circ.1288. De vedtatte endringene skal tre i kraft fra 1. Januar 2010.

### **3.3 Activities undertaken by the Commission on the Promulgation of Radio Navigational Warnings (CPRNW) and the NAVTEX Coordinating Panel**

Det 10. møtet i IHO Commission on the Promulgation of Radio Navigational Warnings (CPRNW), ble holdt fra 25. til 29. august 2008. Steve Godsiff, lederen for "International NAVTEX Coordinating Panel" har gått av med pensjon. Mr. Sewell er oppnevnt som ny leder.

### **3.4 Review of the Joint IMO-IHO-WMO Manual on Maritime Safety Information (MSI) Services**

Et revidert utkast til "Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information", skapte myeiskusjon om bruk av språk. De spansktalende landene vil at avsnitt 7 i det reviderte utkastet også må foreligge på Spansk. Frankrike og Russland fulgte opp og krevde at avsnittet også må foreligge på deres språk.

Det ble til slutt gjort vedtak om at seksjon 7 vil bli oversatt til alle offisielle IMO-språk, samt at meldingseksemplene som nå foreligger på engelsk også skal foreligge på Spansk og fransk som vedlegg.

Forordet til "Joint Manual" skal inneholde følgende tekst: "Resolution A.706(17), as amended, on the World-Wide Navigational Warning Service (MSC.1/Circ.1288) at section 5.3.1 requires that "All NAVAREA, Sub-Area and coastal warnings shall be broadcast only in English in the International NAVTEX and SafetyNET services".

Der hvor manualen også er utgitt i andre språk en engelsk, skal eksemplene i avsnitt 17 også foreligge på engelsk i egne avsnitt.

Norge støttet i utgangspunktet teksten kun på ett språk, av hensyn til entydig fortolkning.

### **3.5 Promulgation of Arctic MSI services**

"Joint IMO/IHO/WMO Correspondence group on Arctic MSI service" er gjenopprettet for å arbeide videre med WWNWS (World-Wide Navigational Warning Service) til arktiske farvann.

Norge ved Telenor Maritim Radio, Kystradio, har deltatt i gruppen.

### **3.6 List of NAVAREA Coordinators**

Oppdatert liste over NAVAREA Co-ordinators vil bli utarbeidet.

### **3.7 Proposed revised edition of the Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information**

En revidert utgave av "Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information" er godkjent for utgivelse.

### **3.8 Report of the Joint IMO/IHO/WMO Correspondence Group on Arctic Maritime Safety Information (MSI) Services**

COMSAR 13 gjennomgikk rapporten og vedtok at utenfor dekningsområdet til Inmarsat og NAVTEX er HF NBDP (kortbølge teleks) mest formålstjenlig for utsending av MSI.

HF-utbredelsesplan for NAVAREA bør også benyttes for utbredelse av METAREA-informasjon.

Dersom HF-meldinger også må sendes i SafetyNET for å unngå misforståelser, skal disse meldingene inneholde et "statement" i form av *"HF message xxx refers"*.

"Rectangular addressing" for "Arctic MSI" via Inmarsat-C er å foretrekke inntil grensene for alle "Arctic NAVAREA/METAREA"-grensene kan inkorporeres i "System Definition Manual (SDM).

Hvis mulig, skal en overlappingszone på opp til 300 NM etableres mellom "Arctic NAVAREAs/METAREAs" for å sikre at skip mottar relevant informasjon før de entrer et "NAVAREA/METAREA".

"Live testing" av operasjoner rettet mot de arktiske "NAVAREA/METAREA", skal finne sted i 2009 og 2010. Målet er å oppnå "Full Operational Status" på COMSAR 15 i 2011. IHO CPRNW og WMO har gitt teknisk assistanse og opplæring til de nye "Arctic NAVAREA"-koordinatorene og "METAREA Issuing Services"

Det er nødvendig å fortsette arbeidet i "Joint IMO/IHO/WMO Correspondence Group on Arctic MSI Services. Gruppen er gjenopprettet. Rapport til COMSAR 14.

### **3.9 Report of the 18th Session of the Baltic/Barents Sea Regional Co-operation on Matters Relating to the COMAR Sub-Committee (BBRC/COMSAR-18)**

Norge var vertsland for denne konferansen og presenterte rapporten (COMSAR 13/INF.6). Konferansen ble holdt i Haugesund i begynnelsen av september 2008.

## **4 ITU MARITIME RADIOCOMMUNICATION MATTERS**

### **4.1 Radiocommunication ITU-R Study Group 8 Matters**

#### Vedtak fra COMSAR 12:

VHF/DSC klasse-D-utstyr bør ikke omfatte funksjoner som er uhensiktsmessige for ikke-SOLAS-skip, for eksempel "distress relay"

AIS sikkerhets- og nødrelaterte meldinger bør ikke være forhåndsprogramert i AIS klasse-B.

### **4.2 Outcome of the fourth meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters, 10 to 12 June 2008**

Rapporten omfatter blant annet:

satellittdetektering av AIS-meldinger,

Maritime Manual (Resolution 355),

Ny "DSC Class H" (håndholdt VHF med DSC-funksjoner).

"Guidance on distress alerts". Denne ble godkjent. Informasjon vil bli sirkulært.

### **4.3 Outcome of the meeting of ITU-R Working Party 5B, 20 October to 7 November 2008 (COMSAR 13/4/5)**

Rapporten omfatter blant annet:

AIS-SART

"DSC Class H"

AIS nød- og sikkerhetsrelaterte meldinger,

Utkast til endringer i "Recommendation ITU-R M.1842" (VHF e-post og data)

Implementering av resolusjon 355 (WRC-07) (Maritim Manual)

ITU-R anbefalinger,

COMSAR 13 berømmet gruppen (Joint IMO/ITU Experts Group) for det verdifulle arbeidet som den har utført.

### **4.4 Satellite detection of AIS**

Merknader fra MSC 85:

Satellitt-dekning av AIS er fremdeles på utviklingsstadiet,

Det må undersøkes hvorvidt dette kan inkluderes i e-navigasjonsstrategien,

Det er behov for å studere kommersiell bruk av satellitt-data,

Satellitt-detektering av AIS kan forbedre maritim sikkerhet,

AIS er ikke utviklet for satellitt-detektering,

Satellitt-detektering av AIS vil ikke være en erstatning, men et supplement til LRIT. Dette bør håndteres i MSC.

For tidlig å spesifisere modifikasjon i AIS klasse-A.

Diskusjon om satellitt AIS er utsatt til neste møte. Medlemsland og organisasjoner anmodes å sende relevante forslag til MSC 86, under dagsordenpunktet "Any other business".

Før en kan vurdere – og diskutere - hvorvidt det er behov for en AIS tilleggskanal og hvilke vilkår som skal gjelde for en slik kanal, må det foreligge vedtak fra MSC. En "policy decision" fra MSC må komme først.

Videre diskusjon er utsatt i påvente av tilbakemelding fra MSC 86.

### **4.5 Håndholdt VHF med DSC-funksjoner:**

USA, UK og Canada hadde sendt inn dokumenter som argumenterte for en regulering av slikt utstyr, men med forskjellige innfallsvinkler. Norge var i utgangspunktet ikke for en aktiv deltakelse i denne diskusjonen på grunn av faglig uenighet. Uansett bør man gå varsomt frem ettersom dette utstyret stiller store utfordringer i forhold til falske alarmer, dårlig dekning, brukere med liten erfaring osv. Det viser seg imidlertid at tiden er kommet for å regulere dette utstyret på internasjonalt plan og Norge skal delta i disse diskusjoner.

Håndholdte VHF med DSC (klasse H), for ikke-regulerte fartøy som opererer innenfor rekkevidden til en kystradiostasjon eksisterer allerede. Men det er behov for å utarbeide standarder for bruk, teknisk innhold, m.m.: Dette må være en kost-effektiv radio som kan: initiere DSC nødalarm og oppfølgende nødkommunikasjon, sende posisjon ved hjelp av innebygget navigasjonsmottaker, kunne kommunisere med redningstjenesten i tilfelle nød. Det er særdeles viktig at posisjon inngår i nødalarmeringen.

Ved å innføre DSC-alarmering i håndholdte VHF-er, vil en også kunne oppnå en mer pålitelig kommunikasjon enn det som kan oppnås ved "voice"-nødalarmering på VHF-kanal 16.

Håndholdt VHF med DSC-alarmering vil ikke være en ekvivalent til fastmontert radioutstyr som kreves i GMDSS, men kan i fremtiden kunne vurderes som ekvivalent til "portable two-way radiotelephone apparatus" som kreves for redningsfarkoster (SOLAS regel III/6).

Betegnelsen "Class H" kan i noen tilfeller være misvisende fordi det i utgangspunktet ikke var ment å være en integrert del av GMDSS, selv om funksjonene er innenfor systemet.

Håndholdt VHF/DSC –alarmering (3- 5 W) vil ha et begrenset dekningsområde i forhold til fastmontert VHF (6 – 25 W). Man kan også forvente en økende grad av falske alarmer. Etter all sannsynlighet vil det også bli avkrevd operatørkompetanse.

Det kan også oppstå forvirring med hensyn til identifikasjon, spesielt i en nødsituasjon, fordi slike apparater vil etter all sannsynlighet bli flyttet fra fartøy til fartøy, snarere enn at de blir knyttet til et spesielt fartøy.

Industrien og standard-organisasjoner må få retningslinjer om hvilke standarder som gjelder og hvilke kommunikasjonsbehov som er vesentlig i en redningsaksjon.

De viktigste karakteristikkene for en slik radio bør være:  
enkel betjening for å unngå utilsiktet misbruk,  
innebygget satellitt-mottaker,  
hver enhet må registreres på navngitt person,  
tilleggsfunksjoner må holdes på et absolutt minimum.

#### **4.6 Excessive disturbance from DSC alarms**

Dersom håndholdte VHF-er tillates erstattet av håndholdte VHF-er med DSC, kan man risikere at alarmer på alle VHF/DSC-apparatene om bord vil bli aktivert ved mottakelse av DSC-annonsering i forkant av en sikkerhetsmelding.

Medlemsland og internasjonale organisasjoner inviteres til å sende mer informasjon om saken, sammen med forslag til løsning, til fremtidige møter i COMSAR og eventuelt fora.

#### **4.7 ITU World Radiocommunication Conference Matters**

COMSAR sender skriv til IHO og ISO om "ship and port security requirements" som omhandler spektrumskrav og potensielle frekvensband for ships- og havnesikkerhet. ITU inviteres til å evaluere statusen for det to eksisterende AIS-frekvensene. Interesserte medlemsland som ønsker å fremme saker til ITU, må delta på neste møte i "Joint IMO/ITU Experts Group".

#### **4.8 World Radiocommunication Conference WRC-11**

##### Agenda item 1.2

Større fleksibilitet i frekvensspektra som benyttes for å endre, eller tilpasse det internasjonale rammearbeidet. Resolusjon 951 er rettet mot mer fleksibilitet.

##### Agenda item 1.3

Spektrumskrav for "unmanned aircraft systems" (UAS). COMSAR mener at allokering av frekvenser bør ikke ha uheldig virkning på den maritime nød- og sikkerhetstjenesten. Administrasjoner som har til hensikt å benytte UAS til maritime oppgaver, skal/må informere IMO.

##### WRC-11 agenda item 1.5

Bruk av radioutstyr for tjenestene "service ancillary to broadcasting" (BAS) - beskrevet som elektroniske nyhetssamling (ENG).

COMSAR mener at BAS og ENG ikke skal ha noen som helst negativ virkning på maritimt bruk.

#### WRC-11 Agenda item 1.9

Frekvenser som nylig er allokert for GMDSS, må beholdes, fordi kravene med hensyn til radioteleks og DSC vil ikke bli endret på det nåværende tidspunkt. Appendix 15 må derfor beholde kravene.

Revisjon av ITU-R M.1798 om karakteristikk for sending av digitale data og elektronisk post i HF-systemet.  
IMO-standpunkt som utarbeidet av J-IMO/ITU Experts Group, vedtatt.

#### **4.9 WRC-11 Agenda item 1.10**

Radioreglementet henviser til AIS-SART som "safety function on the two AIS frequencies". De to AIS-frekvensene deles imidlertid med landmobile tjenester og flynavigasjon. Referansen må endres av hensyn til at AIS er et skip-til-skip-system for å hindre kollisjoner. Skriv til ITU WP 5B godkjent.  
Statusen av AIS-frekvensene må vurderes av NAV.

#### Matters related to security communications and the broadcast of security information to and from ships.

Nødvendig med klargjøring av ITU Artikkel 33 om operasjonelle prosedyrer for maritime haste- og sikkerhetskommunikasjon, inklusive maritime sikkerhetsinformasjon.

#### Spectrum requirements for identification and security of cargo containers entering and leaving international ports and ships.

Med den økende mengden lastecontainere som ankommer og forlater internasjonale havner, øker også behovet for identifikasjon. Radiospektrum må avsettes. ISO TC104 ble utviklet som standard for RFID, men annet spektrumsavhengig teknologi er også utviklet og som kan tilfredsstille behovet. Det må foretas ytterligere undersøkelser for å møte fremtidig RFID-teknologi for lastecontainere. Det trengs mer underlagsinformasjon for å bekrefte om det er "compelling need". Det ble vedtatt å søke råd hos "Sub-Committee on dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers".

#### Modernization of shipboard and port safety and security communication systems including e-navigation

COMSAR ønsker å åpne for muligheten av å benytte 12,5 kHz kanalseparasjon, digital "voice" og datakommunikasjon med 6.25 kHz kanalseparasjon og bredbånds datakommunikasjon ved hjelp av to eller flere 25 kHz tilstøtende kanaler som benytter digital teknologi. De 100 og 1200 bånd databegrensninger på 518 kHz NAVTEX og Inmarsat-C SafetyNET, har lenge vært et problem for utsending av maritim sikkerhetsinformasjon.

#### Medlemsland oppfordres til å sende forslag til neste "Joint IMO/ITU Experts Group", som holdes i juni 2009.

Frekvensbåndet 495 – 505 kHz kan være av interesse for benyttelse i forbindelse med sikkerhetsnivå i havner.

NAV vil bli bedt om å vurdere fremtidige spektrumskrav.

#### WRC-11 Agenda 1.14

Det er ikke bare AIS-frekvensene som trenger beskyttelse, men alle VHF-frekvensene. Radarer som opererer i VHF-bandet har forårsaket store forstyrrelser. WP 5B inviteres til å vurdere beskyttelse av VHF-bandet.



#### WRC-11 Agenda item 1.15

ITU vil foreta studier med hensyn til deling mellom radiolokalisering og beslektede tjenester (mellom 3 og 50 MHz) for å tilpasse bruk av "high-frequency oceanographic radar systems".

#### WRC-11 Agenda items 1.19 og 1.22

Utstyr for sending over korte distanser har potensialet i seg til å forårsake skadelige forstyrrelser for den maritime mobile tjenesten, inklusive GMDSS.

#### WRC-11 Agenda item 1.23

Forslag fra IFSMA om å bevare den tidligere viktige frekvensen 500 kHz, for bedre benyttelse i fremtiden. Det er viktig at en ikke mister tilgangen til dette svært viktige frekvensbandet.

Før frekvensbandet 415 – 526,5 kHz allokeres til amatørradio, må den maritime tjenesten først vurdere eksisterende og fremtidige krav for skip og havner. Frekvensbandet vurderes også benyttet i e-navigasjons-sammenheng.

#### WRC-11 Agenda item 8.2

Etter COMSAR 14 (mars 2010) må ITU-R Working Party 5B informeres om IMOs posisjon.

### **4.10 Implementation of Resolution 355 (WRC-07( concerning the Maritime Manual)**

ITU vurderer å utgi en maritime-relatert ITU "Service Publications". Diskusjon om 1 eller 2 deler (volumes).

Medlemsland og andre maritime organisasjoner inviteres til å vurdere saken og fremme forslag til ITU-R WP 5B snarest.

### **4.11 Joint IMO/ITU Experts Group**

Joint IMO/ITU Experts Group er re-etablert. Gruppen vil ha møte fra 23 til 25 juni 2009 i IMOs lokaler.

## **5 SATELLITE SERVICES (Inmarsat and Cospas-Sarsat)**

COMSAR.1/Circ.42 – "List of Coast Earth Station Operation Coordinators" i Inmarsat-systemet må oppdateres. Nytt sirkulære "List of Coast Earth Station (CES) Operation Coordinators".

COMSAR.1/Circ.42 – "List of Coast Earth Station (CES) Operation Coordinators" er revidert. Nytt sirkulære vil bli utsendt som trekker tilbake circ.42.

### **5.1 Inmarsat Services**

Ifølge IMSO har Inmarsat oppfylt sine forpliktelser tilfredsstillende med hensyn til maritim nød- og sikkerhet.

### **5.2 Cospas-Sarsat Services**

Cospas-Sarsat har utgitt "Handbook on distress Alert Messages for RCCs, SPOCs and IMO Ship Security Competent Authorities".

## **6 MATTERS CONCERNING SEARCH AND RESCUE, INCLUDING THOSE RELATED TO THE 1979 SAR CONFERENCE AND IMPLEMENTATION OF THE GMDSS**

MSC 84 har forlenget "target completion date" for punktet "Harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters" til 2009.

## **6.1 15<sup>th</sup> meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on the Harmonization of Aeronautical and Maritime SAR**

Møtet ble holdt i Canberra, Australia fra 29 september til 3 oktober 2008.

Rapporten omhandler blant annet:

Oppdatering og restrukturering av SAR,

Når GMDSS blir evaluert, må også SAR-kommunikasjon inkluderes.

Neste møte i J-WG holdes fra 28 september til 2 oktober 2009.

## **6.2 Report on the World Maritime University (WMU) Project on Search and Rescue research related to Passenger Ships**

- Mellomfasen i prosjektet "Search and Rescue research related to Passenger ships" ble fremlagt på COMSAR 12.

- Det må fortsatt holdes focus på SAR i forbindelse med passasjerskip.

- Det er foreløpig ikke behov for å utvikle ny database.

- WMU har utviklet en SAR informasjonsplattform ([www.sar-infor-net](http://www.sar-infor-net))

Medlemsland bes sende relevant informasjon til WMU.

Fase 2 i WMU-prosjektet om "Search and Rescue research related to Passenger Ships" må fortsette inn i fase 3.

Det må fokuseres sterkt på masseredningsoperasjoner i polare områder.

## **6.3 Search and planning software**

USA har utviklet ny programvare, "maritime search planning software". Programvaren er tilgjengelig for andre SAR-tjenester.

## **6.4 Global SAR Plan**

SAR.8/Circ.1/C orr.6 utgitt. Oppdatering i SAR.8/Circ.12/corr.7 i mars/april 2009.

Medlemsland bes svare på COMSAR/Circ.27 snarest.

## **6.5 Availability of SAR services world-wide**

MRCC-er og MRSC-er er etablert i alle Afrikanske kyststater som grenser opp mot Atlanterhavet og Det Indiske Hav.

Malta inviterer de fem landene i Vest-Afrika-regionen til SAR-opplæring.

Opplæringen gjennomføres med teknisk og finansiell støtte fra USA

Liberia vil etablere en regional MRCC i Monrovia.

Marokko etablerer regional MRCC

Angola vedtar Florence-resolusjon nr. 1.

Det er fremdeles langt fram med hensyn til å nå det antatte budsjettet som skal til for installasjon av utstyr og personopplæring i alle de involverte sentrene. Det vises her til resolusjon nr. 2 fra "2000 Florence Conference on Maritim SAR and GMDSS" om "SAR Fund"

Medlemsland og industrien oppfordres igjen til å gi bidrag, eller på andre måter hjelpe til med utstyr og opplæring av personell både på de allerede etablerte "Regional Maritime Rescue Coordination Centres" (MRCC) og de planlagte. Dette anses som en ren humanitær sak.

## **6.6 Amver**

USA ga en kortfattet oppdatering om AMVER (COMSAR 13/INF.2)

## **6.7 5th Black Sea Conference on Maritime Search and Rescue (SAR) and the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)**

Konferansen ble holdt i Ankara, Tyrkia, fra 13 til 14 oktober 2008.

## **6.8 Third International SAR Workshop, Tokyo, 18 to 20 November 2008**

Vertskap var "Japan Coast Guard" og "Ocean Policy Research Foundation".

### **6.9 Exercise held in the Persian Gulf and Oman Sea by the Islamic republic of Iran**

Øvelsen ble holdt 14 og 15 januar 2009 og omfattet redningsaksjoner, oljesølbekjempelse og ulovlige handlinger mot skip, spesielt væpnet ran og piratvirksomhet.

Iran har forpliktet seg til – som tidligere – å implementere all krav punktlig og presist.

### **6.10 Non-telex Distress Alert Delivery to Maritime Rescue Coordination Centres (MRCCs)**

Det må finnes frem til alternative metoder for å levere nødmeldinger til redningssentraler.

Det gamle teleks-systemet har opphørt.

### **6.11 Distribution of distress Alerts**

USA foreslår å forbedre formidlingen av nødalarmer, og derved forbedre hele SAR-tjenesten.

Norges syn, om at formidlingen av nødalarmer kun er ett element i det totale SAR-systemet og at det er behov for å vurdere alternativ formidling av nødalarmer, men, at effektiv formidling av nødalarm ikke var nok til å garantere igangsetting av en redningsoperasjon, ble diskutert.

### **Report of the SAR Working Group**

COMSAR 12 vedtok på bakgrunn av rapporten:

IAMSAR-manualene (3 stk) vil bli oppdatert regelmessig, enten som nye bøker, eller som sirkulærer.

SAR-tjenesten må få tilgang til:

LRIT-informasjon om spesifikke skip.

den siste oppdaterte LRIT-posisjonen et skip har sendt, spesielt i forbindelse med at skipet ikke har overholdt meldeplikten og følgelig være innenfor en "usikker fase".

LRIT-systemet kan gi verdifull informasjon til SAR, som ikke kan hentes gjennom andre systemer.

Medlemsland må følge med i utviklingen med hensyn til "Unmanned Aircraft Systems (UASs) og holde ICAO og IMO oppdatert.

ICAO og IMO bør gi anbefaling om at frekvensen 121.5 MHz finnes i alle alle 406 MHz nødpeilesendere. Det er viktig å beholde frekvensen 121,5 MHz i nødpeilesender, for heiming nær innpå den nødstedte.

Dersom en MCC ikke kan levere nødalarm til ansvarlig SPOC, så bør meldingen videresendes til en RCC i samme land som MCC.

### **6.13 Activities of Phase II of the WMU Project on SAR research related to passenger ships**

Gjelder prosjekt i WMU om SAR relatert til passasjerskip. Frankrike, Bahamas og CLIA uttrykte villighet til å samarbeide med WMU om dette prosjektet, spesielt med hensyn til å utveksle "lessons learnt" og "best practice". Videre fremdrift vil sannsynligvis bli vurdert etter at sluttrapporten for fase II foreligger (i august 2009).

### **6.14 Non-telex distress alert Delivery to Maritime rescue Co-ordination centres (MRCCs)**

For å beholde god integritet i GMDSS-systemet, må det finnes et alternativ til telex for levering av nødalarmer til MRCCs. Australia opplyste at de benytter et system basert på X.25 Protocol.

### **6.15 Distribution of distress alerts**

Distribusjon av GMDSS-nødalarmer må bli bedre. Norge ga uttrykk for at det er behov for å forbedre SAR-tjenesten på verdensbasis. Formidling av nødalarmer er kun en del av denne tjenesten. En modifisering for å forbedre distribusjon av nødalarmer kan resultere dårligere

utførelse av hele tjenesten.

Det var enighet om å vise varsomhet, slik at det virkelig blir forbedringer og ikke modifiseringer som kan resultere reduksjon av selve utførelsen.

Per i dag er det ingen garanti for at prosesstiden vil bli redusert gjennom direkte ruting av nødalarmer til en ansvarlig RCC i et SRR, dersom RCCen ikke svarer, eller på anjnen måte ikke kan gi adekvat respons. Resultatet kan bli forsinkelser i redningsaksjonen, noe som kan føre til tap av liv.

#### **6.16 Harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters**

Dagsordenpunktet "Harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters", ønskes forlenget til 2010.

#### **6.17 Joint ICAO/IMO Working Group**

Neste møte i arbeidsgruppen vil bli holdt i Nord-Wales på militærbasen i Isle of Anglesey fra 28. september til 2. oktober 2009.

## **7. DEVELOPMENT IN MARITIME RADIOCOMMUNICATION SYSTEMS AND TECHNOLOGY**

### **7.1 AIS safety-related messaging**

Noen produsenter inkluderer nødrelatert informasjon i de forhåndprogrammerte meldingene i AIS klasse-B. Dersom brukeren oppfatter disse meldingene som del av nødsystemet til sjøs, kan det skape en falsk trygghetsfølelse. Men, i mange tilfeller kan slike meldinger likevel spille en viktig rolle i fremtidig e-navigasjon, samt i SAR-tjenesten. Forhånds-konfigurert nød-relaterte meldinger bør derfor utelates.

Et sirkulære er foreslått utsendt til sjøfarende, som gir informasjon om hvilke funksjoner som trer i kraft når en slik melding blir sendt.

Medlemsland og internasjonale organisasjoner oppfordres til å sende forslag til COMSAR-13.

### **7.2 AIS-EPIRB**

Forslag (USA) om å inkludere en AIS-sender i satellitt EPIRB, som opsjon til 121,5 MHz heiming. Rekkevidden av 121.5 MHz er merkbar lavere enn for radar-SART, 406 MHz-signalet, eller et AIS-signal.

Mye diskusjon. SAR-siden ønsker å beholde 121,5 MHz for heiming. AIS-signaler er posisjonering, ikke heiming.

Et argument mot å erstatte 121,5 MHz med AIS-SART, var at SAR-tilgangen varierer rundt om i verden. Peiling på 121.5 MHz er enkel og er allerede inkludert i SAR-enheter.

En balansert løsning kan være å tillate AIS-prosessor som tilleggsutstyr i en standard EPIRB. Performance Standard må nødvendigvis endres.

Med hensyn til identifisering vil det være nødvendig å benytte samme MMSI-nummerering som for AIS-SART.

Noen reserverte seg mot beskrivelsen AIS-EPIRB. Forslag om å benytte EPIRB-AIS.

### **7.3 GMDSS-modernisering**

En Systematisk prosess må til evaluering av GMDSS (USA). Systemet må moderniseres/oppdateres.

UK vil sende forslag til MSC om å få satt dette på dagsorden til COMSAR 14.

## **8 REVISION OF THE IAMSAR MANUAL**

MSC 85 har adoptert endringer i IAMSAR-manualen.

Disse vil bli sirkulert gjennom MSC.1/Circ.1289 og gjelde fra 1. juni 2009.

## **9 DEVELOPMENT OF PROCEDURES FOR UPDATING SHIPBORNE NAVIGATION AND COMMUNICATION EQUIPMENT**

Siden det ikke var innsendt dokumenter til dette punktet, vedtok COMSAR å overføre det til COMSAR 14.

## **10 MEASURES TO PROTECT THE SAFETY OF PERSONS RESCUED AT SEA**

“Review of safety measures and procedures for the treatment of person rescued at sea”, skal behandles av COMSAR over to sesjoner, med avslutning COMSAR 14.

Grunnet geografisk beliggenhet har Spania og Italia utført et større antall redningsoperasjoner, både i egne SAR-regioner og i andre lands regioner, gjennom å benytte spesielle SAR-enheter og handelsskip og fiske- og fangstfartøy. I noen tilfeller har personer som ble reddet fra sjøen sagt at de så handelsskip passere nær ved, uten å ”bry seg”. Spania og Italias innlegg dreide seg i stor grad om det store båtflyktningsproblemet i Middelhavet, som de ønsker å gjøre noe med. Malta har det samme problemet men er totalt uenig i Spania og Italias fremgangsmåte.

Spania og Italia hadde til hensikt å sende dokument til COMSAR 13, på bakgrunn av vedtak i MSC 84 om å bringe saken ”persons rescued at sea” opp for COMSAR 13 og FSI 17. Disse landene argumenterte at de hadde hatt for dårlig tid til å levere inn et dokument, men de hadde faktisk hatt siden MSC 84 til å fremme et dokument. De ønsket i stedet å fremme dokumentet muntlig. Dette var COMSAR 13 ikke enig i delvis på grunn av at dette ville være en omgåelse av prosedyrer for å behandle dokumenter Malta ville hindre at saken ble sendt til arbeidsgruppen, hvilket Norge var enig i. I en så politisk betent sak er det spesielt viktig hva man ber en arbeidsgruppe om å gjøre. COMSAR 13 fikk en orientering om hva som hadde skjedd i FAL 35, samt sirkulære som den komiteen hadde vedtatt (som Malta hadde reservert seg mot). Spania og Italia ville så sende inn dokument til FSI 17. Vi får avvente om det blir fremmet noe til COMSAR 14.

## **11 WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR COMSAR 14**

Følgende saker ble foreslått forlenget:

”Harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters, to 2010,

Developments in maritime radiocommunication systems and technology, to 2010.

Arbeidsgrupper for COMSAR 14 antas å være:

Search and Rescue (SAR)

Technical (GMDSS, ITU and operational matters and performance standards),  
e-navigation

Neste COMSAR (14) er planlagt avholdt 8. – 12. mars 2010.

## **12 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2010**

- Chairman: Mr. C. Salgado (Chile)

- Vice Chairman (in absentia) Mr. A. Olopoenia (Nigeria)

## **13 ANY OTHER BUSINESS**

### **13.1 Report on the Tenth Combined Antarctic Naval Patrol**

Argentina og Chile har sammen gjennomført den tiende kombinerte "Antarctic naval patrol". Målet er å forbedre maritim sikkerhet og miljø i området. Det var enighet om at denne aktiviteten er et utmerket eksempel på samarbeid.

### **13.2 Codes, recommendations, guidelines of non-mandatory instruments**

Sekretariatet vil undersøke om det foreligger tilfeller hvor koder, anbefalinger, retningslinjer og andre ikke-"mandatory" instrumenter har vært inkorporert direkte i andre publikasjoner.

COMSAR-relaterte koder, anbefalinger, retningslinjer for "non-mandatory" instrumenter bør vurderes regelmessig, minst hvert femte år.

Haugesund 24. februar 2009

Haakon Storhaug / Sigmund A.A. Breivik