

RAPPORT FRA COMSAR 14

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

KOMITÉ: **IMOs underkomité for kommunikasjon og redning (COMSAR 13);**
8.-12. mars 2010

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen i Sjøfartsdirektoratet.

Under møtet ble det avholdt et EU-koordineringsmøte, hvor Haakon Storhaug og Sigmund A.A. Breivik deltok.

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

| | |
|--|------------------|
| Seniorrådgiver Haakon <u>Storhaug</u> , Sjøfartsdirektoratet | Delegasjonsleder |
| Senioringeniør Sigmund <u>Breivik</u> , Sjøfartsdirektoratet | WG 2 + 3 |
| Overingeniør Rune Magne <u>Nilsen</u> , Sjøfartsdirektoratet | WG 3 |
| Avdelingsdirektør Jon Leon <u>Ervik</u> , Kystverket Vest | WG 3 |
| Seniorrådgiver Ronny <u>Vaagsholm</u> , Kystverket | WG 1 + 2 |
| "Chief of plans and policy" Merete <u>Jeppesen</u> , Redningsentralen Bodø | WG 1 |
| Redningsleder Ørjan <u>Delbekk</u> , Redningsentralen Bodø, | WG 1 |
| Konsulent Conny <u>Charman</u> , Telenor Maritim Radio, | WG 2 + 3 |
| Overingeniør John <u>Olafsen</u> , Telenor Maritim Radio | WG 2 + 3 |
| Senioringeniør Geir <u>Vareberg</u> , Post- og teletilsynet, | WG 3 |
| Redningsinspektør Stein <u>Solberg</u> , HRS Sør-Norge | WG 1 |
| Regiondirektør Jon Erik <u>Hagen</u> , Kystverket Vest | WG 3 |
| Seniorrådgiver Finn Martin <u>Vallersnes</u> , Kystverket Vest | WG 3 |

Det ble opprettet følgende arbeidsgrupper:

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

| Punkt i rapport | Oppgave | Kommentarer | ansvarlig |
|-----------------|--|-------------|-----------------------|
| 3 | Oppdatere informasjon i GMDSS.1/Circ. 11 | | Telenor Maritim Radio |
| 3 | Besvare MSC/Circ. 684 | | Telenor Maritim Radio |
| 12 | Korrespondansegruppe E-navigasjon | | SAAB, TBS |
| 4 | Joint IMO/ITU Expert Group | | |
| 4 | Håndholdte VHF-DSC | | SAAB |

| | | | |
|----|--|--|-----------------|
| | | | Jon Johannessen |
| 4 | Man overboard devices | | SAAB |
| 6 | Joint ICAO/IMO Working Group | | Solberg |
| 7 | Simplification of VHF-DSC | | SAAB |
| 7 | Scoping Exercise GMDSS | | SAAB |
| 13 | Revision of performance standard for float free EPIRBS | | SAAB |

SAKER FRA RAPPORTEN TIL OPPFØLGING

UTDRAG FRA KONFERANSEN

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

1. GENERAL

- i. Generalsekretæren ønsket velkommen
- ii. Møteleder (chairman) nevnte spesielt viktige saker:
 - i. "Measures to protect the safety of persons rescued at sea",
 - ii. Utkast til MSC-resolusjon om "Promulgation of Navigational Warnings concerning counter-piracy operations",
 - iii. Utnytte på beste måte forslag fra "Joint IMO/ITU Experts Group",
 - iv. Optimal koordinasjon mellom maritim og aeronautisk redningstjeneste.
- iii. Nylig hendelse hvor et passasjerskip ble truffet av "unormalt høye" bølger
 - i. Skipet "Louis Majesty" var registrert på Malta, ble truffet av en gigantisk bølge, mens det var på vei fra Barcelona til Genoa. Det reiser seg flere spørsmål omkring fenomenet unormalt høye bølger.
- iv. Godkjenning av saksliste
 - i. Saksliste og timeplan godkjent (COMSAR 14/1 og COMSAR 14/1/1)

2. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES

- i. Vedtak fra MSC 86, DE 52, FSI 17, NAV 55 og DSC 14 (COMSAR 14/2) ble vurdert under relevant punkt på dagsorden.
- ii. Saker fra Assembly 26:
 - i. Resolusjon A.1011(26) om "Strategic Plan for the Organization" for perioden 2010 til 2015,
 - ii. Resolusjon A.1012(26) om "High-level Action Plan of the Organization and priorities for the 2010-2011 biennium",
 - iii. Resolusjon A.1013(26) om "Guidelines on the application of the strategic Plan and the High-level Action Plan of the Organization",
 - iv. Resolusjon A.1029(26) om "Global Integrated Shipping Information System (GISIS).

3 GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)

14/3 Matters relating to the GMDSS Master Plan – Secretariat

Medlemsland bes kontrollere sine nasjonale data i GMDSS. 1/Circ.11 og informere sekretariatet om eventuelle endringer snarest, samt besvare MSC/Circ.684.

Merk at Danmark har lagt ned HF-tjenestene.

Norge sender oppdateringer fortløpende.

Norsk posisjon: Notert.

14/3/1 Outcome of the first session of the IHO World-Wide Navigational Warnings Service Sub Committee (WWNWS 1) (IHO)

Innhold: Informasjon fra den første IHO WWNWS-sesjonen, som fant sted fra 18. til 21. august 2009.

Norsk posisjon: Notert

14/3/2 Operational and technical coordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including review of the related documents List of NAVAREA Coordinators (IHO)

Innhold: Utkast til revidert liste over NAVAREA-koordinatorer.

Norsk posisjon: Notert

COMSAR beslutning: Notert. MSC-sirkulære "Questionnaire on the availability of shore-based facilities in the GMDSS" erstatter MSC/Circ.684.

Iran ønsker å bli underkoordinator for Svartehavet. Russland mente at det ikke var behov for dette, men i stedet etablere koordinator for NAVTEX-tjenester. Utkast til revidert NAVAREA-koordinator-liste godkjent.

14/3/3 Questionnaire on the availability of shore-based facilities in the GMDSS – IHO

Innhold: Revisjon av MSC/Circ.684, vedrørende tilgang til landbaserte fasiliteter i GMDSS.

Norsk posisjon: Oppdateres av Telenor Maritim Radio

COMSAR beslutning: Revidert MSC-sirkulære er utarbeidet som erstatter Circ.684 (se 14/3/2)

14/3/4 Operational and technical coordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including review of the related documents – Review and revision of resolutions A.664(16) and A.701(17) - IHO, WMO and IMSO

Innhold: Forslag til revidert tekst i resolusjonene A.664(16) og A.701(17).

Norsk posisjon: Støtter at de nevnte resolusjonene revideres.

COMSAR beslutning: Resolusjon A.701(17) er foreldet. Sekretariatet vil komme med utspill. En revidert A.664(16)-resolusjon er utarbeidet. Utkast til MSC resolusjon om utvidet gruppeoppkall (EGC) – som tilbakekaller A.664(16) er utarbeidet og godkjent.

14/3/5 Operational and technical coordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including review of the related documents – Review of the International SafetyNET Manual - IHO, WMO and IMSO

Innhold: Forslag til revidert tekst i resolusjon A.664(16) og A.701(17)

Norsk posisjon: Støtter at de nevnte resolusjonene revideres

COMSAR beslutning: Støtter at de nevnte resolusjonene endres. Sekretariatet vil forberede et MSC-sirkulære til MSC.

14/3/6 Promulgation of Maritime Safety Information NAVTEX Service Report by the Chairman of the International NAVTEX Co-ordinating Panel - Secretariat

Innhold: Aktivitetsrapport fra IMO International NAVTEX Co-ordinating Panel om aktiviteter

siden COMSAR 13.

Norsk posisjon: Notert

COMSAR beslutning: Notert at det synes unødvendig å etablere to NAVTEX-stasjoner i NAVAREA II, nær hverandre. Notert også at Elfenbenskysten planer om å installere en NAVTEX-stasjon i landet. Videre notert at Italia har etablert tre NAVTEX-stasjoner, i henholdsvis Mondolfo, La Maddalena og Lampedusa..

14/3/8 Broadcast of navigational safety information concerning counter piracy operations –IMSO

Innhold: Økning i piratvirksomhet i den nordøstre delen av det Indiske Hav og utenfor Afrikas Horn. Behov for kooperasjon på høyt nivå mellom militære styrker som er involvert og handelsflåten i regionen. Det har vært noen vanskeligheter med hensyn til utsending av sikkerhetsmeldinger fra militære fartøy til handelsfartøy.

Norsk posisjon: Norge støtter at militært personell må kunne operere i de sivile radiobåndene, spesielt fordi en stor del av informasjonen er rettet mot sivile fartøy. Samhandling med sivil skipstrafikk må være så effektiv som mulig. All kommunikasjon må foregå innenfor GMDSS og de rammer som IMO har satt.

COMSAR beslutning: Av politiske årsaker, er det behov for å "forsinke" prosessen litt. Retningslinjer er utarbeidet med sikte på godkjenning på MSC 87 ("Guidelines on operation procedures for the promulgation of maritime safety information concerning acts of piracy and piracy counter-measure operations").

4 ITU MARITIME RADIOCOMMUNICATION MATTERS

COMSAR 14/4 - Outcome of the fifth meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime radiocommunication matters - Note by the Secretariat

Innhold: Rapport fra det femte møte i "Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication matters".

Norsk posisjon: Tas til etterretning. Norge støtter i prinsippet holdningene til ekspertgruppen og de standpunkter som foreslås oversendt til ITU. Det er viktig systemene for nød- og sikkerhet utvikles fortløpende. Norge var representert i ekspertgruppen.

COMSAR beslutning: - Secretariatet vil oversende IMOs holdning for WRC-12, etter godkjenning i MSC, med hensyn til "Maritime Services". Joint IMO/ITU Expert Group on Maritime Radiocommunication Matters vil fortsette med sitt arbeide, blant annet med å gjennomgå IMOs holdning til WRC-12, som godkjent i MSC 87. Mandat til arbeidsgruppen vil bli utarbeidet. EU: support in general.

Dokument 14/4/1 - Outcome of ITU-R Working Party 5B (23 November to 4 December 2009) (secretariat)

Innhold: Rapport fra møte i ITU-R WP 5B og ITUs seks "liaison statements" til IMO. All den tid håndholdte VHF-DSC vil bli flyttet fra skip til skip, er det viktig å ha en egen identifikasjon. Norge, ved John Johannessen i Telenor Maritim Radio, vil gi ekspertråd.

Norsk posisjon: Tas til etterretning.

COMSAR beslutning: - Sekretariatet vil oversende IMOs holdning for WRC-12, etter godkjenning i MSC, med hensyn til "Maritime Services. Videre vil det bli utarbeidet en "liaison statement" til ITU-R WP 5B om fravær av "all ships"-oppkall. Slike oppkall er nå begrenset til kun å omfatte geografiske oppkall (Recommendation 493-13), og identifikasjon for håndholdte VHF radiotelefonapparater med DSC.

COMSAR 14/4/2 - Radiocommunication ITU-R Study Group matters Liaison statement from ITU-R Working Party 5B to IMO – Implementation of Resolution 355 (WRC-07)
(Secretariat)

Innhold: - Gjelder maritime publikasjoner. "List V" og "List VIIA" er slått sammen til "List V – List of ship stations and maritime mobile service identity assignments" "List IV" og "List VI" er slått sammen til ny "List IV – List of coast stations and special service stations" Brukervennlig manual for bruk av maritime mobile og maritime mobil-satellit-tjenester (Maritim Manual).

Norsk posisjon: - Tas til etterretning. Pt og Telenor Maritim Radio følger opp dette arbeidet i ITU.

COMSAR beslutning: - IMO noterte seg "liaison statement" fra ITU-R WP 5B og vil sende en "liaison statement" til svar (se WP.5 annex 9)

COMSAR 14/4/3 Liaison statement from ITU-R Working Party 5B to IMO – Identification for proposed new handheld VHF radio – Secretariat)

Innhold: Gjelder identifikasjon av håndholdte VHF radiotelefonapparater med DSC og GNSS. Utsyret er ment benyttet for nødalarmring og nødkommunikasjon. Norge har foreslått et nytt MMSI-format for denne type radioapparater, som indikerer at det er en håndholdt VHF-DSC radio.

Norsk posisjon: Støttes. 100000 identiteter per landskode er tilstrekkelig for Norge. Støtter også at bærbar mobil VHF med GPS og DSC blir spesielt identifisert.

COMSAR beslutning : ikke tatt standpunkt:

COMSAR 14/4/4 - ITU-R Study Group matters Liaison statement from ITU-R Working Party 5B to IMO Specifications of man overboard devices – Secretariat

Innhold: ITU-R Working Party 5B (WP 5B) er bekymret for at det økende antall varslingsutstyr for mann-overbord alarmering som markedsføres. Utstyret er ikke alltid kompatibelt med nød- og sikkerhetsfunksjonene for skip og fly. WP 5B vil utvikle en ny ITU-R-anbefaling som vil evaluere og gi retningslinjer for hvordan mann-over bord utstyr spesifiseres. Men først må det vurderes om de internasjonale nødfrekvensene for skip og fly kan benyttes, uten at sikkerhet og effektivitet forringes. Videre må det gjennomføres undersøkelser om bruk av teknologier som ikke benyttes av GMDSS.

IMO bes gi tilbakemelding til WP 5B om optimale operasjonskrav for slikt utstyr og hvordan IMO oppfatter fordeler og bakdeler med å benytte GMDSS-frekvenser og systemer for å håndtere mann-overbord hendelser. Australia agiterte ivrig for at VHF DSC kanal 70 benyttes til mann-overbord alarmering og var av den oppfatning at dette ikke er en del av GMDSS. Norge mente at dersom mann-overbord alarmering skal innføres som et krav, må det være innenfor GMDSS, eller bør en benytte andre frekvenser. Dette ble støttet av flere land, blant andre Nederland.

Norsk posisjon: Norge støtter forslaget om at IMO må se nærmere på dette. Alt for mange produsenter av maritimt utstyr ser sitt snitt til å produsere utstyr som ikke er kompatibelt med gjeldende ITU- og IMO-regler, noe som kan være fatalt i en nødsituasjon.

COMSAR beslutning: Frekvensen 121,5 MHz er i stor utstrekning benyttet som heimingsfrekvens. Det anbefales at alle Cospas-Sarsat 406 MHz nødpeilesendere skal være utstyrt med denne frekvensen. Frekvensen (121,5 MHz) bør ikke benyttes i mann-overbord øyemed.

**COMSAR 14/4/5 - ITU-R Study Group matters Liaison statement from ITU-R
Working Party 5B to IMO – Near real-time exchange of maritime domain information –
Secretariat**

Innhold: - WP 5B studerer teknologien og karakteristikken på forskjellige radiobaserte systemer som gir maritim sanntidsinformasjon (near real-time exchange). WP 5B ber IMO gjennomgå systemer som skal beskrives i rapporten ITU-R M.[EXCH-MDI]. Dokumentet finnes i annek 26 til dokumentet 5B/417.

Norsk posisjon: Støttes.

COMSAR beslutning: Medlemsstater invitert til å sende inn forslag til COMSAR 15.

**COMSAR 14/4/6 - ITU World Radiocommunication Conference matters Liaison statement from
ITU-R Working Party 5B to IMO – Regulatory status of the AIS frequencies for WRC-12 –
Secretariat**

Innhold: Gjelder lovmessig status av frekvensene AIS 1 og AIS 2. Referanse til COMSAR 14/4 annex 4. WP 5B erkjenner viktigheten av AIS til maritimt bruk og vil derfor gjennomgå aspektene med hensyn til WRC-12, agenda 1.10. IMO vil bli holdt underrettet om videre utvikling.

Norsk posisjon: Tas til etterretning. Det er viktig at disse frekvensene beskyttes og kun blir brukt for AIS-formål.

COMSAR beslutning: Secretariatet vil oversende IMOs holdning for WRC-12, etter godkjenning i MSC, med hensyn til "Maritime Services.

**COMSAR 14/4/7 - ITU World Radiocommunication Conference matters Standards for the carriage
of goods by sea and subsequent land transport – ISO**

Innhold: ISO gir kommentarer om spektrumskrav for identifikasjon og sikring av containere som lastes og losses i internasjonale havner, inklusive identifikasjon ved hjelp av radioutstyr. Resolution 357 [COM6/10] (WRC-07) "Consideration of regulatory provisions and spectrum allocations for use by enhanced maritime safety systems for ships and ports" tolkes dithen at den omslutter "end to end" last-identifikasjon, sporing og overvåking.

Norsk posisjon: Notert. Dersom sporing av containere skal benytte GMDSS-frekvenser må en sikre at det ikke kommer i konflikt med andre GMDSS-krav (Gjelder egentlig ikke GMDSS-frekvenser).

COMSAR beslutning: Secretariatet vil oversende IMOs holdning for WRC-12, etter godkjenning i MSC, med hensyn til "Maritime Services.

5 SATELLITE SERVICES (Inmarsat and Cospas-Sarsat)

COMSAR 14/INF.6 Future cessation of Inmarsat "B" service – IMSO

Innhold: Inmarsat har til hensikt å bringe tjenestene i Inmarsat "B"-systemet til opphør fra og med 31. desember 2014. Inmarsat-B er ikke et SOLAS-påbudt utstyr. Telefonitjenesten i dette systemet er mer enn godt nok ivaretatt av nyere utstyr, så som Fleet 77, som også er GMDSS-godkjent.

Norsk posisjon: Notert.

COMSAR beslutning: Notert

COMSAR 14/5 Status of the Cospas-Sarsat Programme - Cospas-Sarsat

Innhold: Dette er en årlig rapport fra Cospas-Sarsat. Oversikt over dokumenter og publikasjoner som en MRCC bør ha, finnes i SAR.7/Circ.9. "Handbook on Distress Alert Messages for RCCs, SPOCs and IMO Ship Security competent Authorities", finnes i dokument C/C G.007. Satellittprosessering av 121,5 MHz opphørte 1. februar 2009.

Norsk posisjon: Notert.

COMSAR beslutning: Notert.

COMSAR 14/5/1 - Analysis and assessment of the GMDSS performance of Inmarsat Global Ltd (IMSO)

Innhold: Dokumentet omfatter analyser og vurderinger av Inmarsat Global Ltd, samt Inmarsats forpliktelse til å formidle maritime tjenester i GMDSS, for perioden fra 1.november 2008 til 31. oktober 2009. IMSO er tilsynsorgan for organisasjonen. IMSO fastslår her at i løpet av nevnte perioden har Inmarsat oppfylt sine GMDSS-forpliktelser med tilstrekkelig kvalitet.

Norsk posisjon: Notert.

COMSAR beslutning: Oppdatert liste "List of Land Earth Station (LES) Operation Coordinators in the Inmarsat system" finnes i COMSAR.1/Circ.49. Dokumentet opphever COMSAR.1/Circ.48.

COMSAR 14/5/2 Lost means for initiating distress priority GMDSS satellite telephone communications in the shore-to-ship direction - United States

Innhold: Som følge av automatisering har MRCC-personell mange steder mistet muligheten for å foreta prioriterte nødoppkall til skip over satellitt i GMDSS-systemet. IMSO anmodes om å samarbeide med Inmarsat og administrasjoner for å gjeninnføre denne IMO-pålagte muligheten. Det henvises blant annet til Resolution A.801(19) og Resolution A.1001(25) Criteria for the Provision of Mobile Satellite Communication Systems in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Diskusjon: Frankrike, med støtte fra andre, støttet USA i dette. UK meldte seg frivillig til å arbeide sammen med IMSO om saken. IMSO inviterte også involverte til å arbeide for at MRCCer kan få prioritet i Inmarsat. Rapport vil bli oversendt COMSAR 15.

Norsk posisjon: Støttes. IMSO bør se på dette. Saken bør også sees i sammenheng med revisjon av hele GMDSS.

COMSAR beslutning: Notert.

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

COMSAR 14/6 – Report of the sixteenth session of the ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue - Secretariat

Innhold: Rapport fra den sekstende sesjonen til ICAO/IMO Joint working Group (JWG) om harmonisering av aeronautisk og maritim redningstjeneste. Rapporten omfatter blant annet: Revisjon/oppdatering av IAMSAR Manualene. 16.2; Amendments til IAMSAR Vol I, II og III;

Oppdateringer med hensyn til utfasning av satellitt nedlesning på 121,5MHz og oppdateringer i manualene angående LRIT; Revisjon av MSC/Circ 751 HSC- High Speed Craft; Utviklingsland bør få tilgang til IAMSAR gratis, samt forslag til forbedret Webbaserte oppdaterings løsninger for manualene; Kommunikasjon mellom ATC og RCC.

Norsk posisjon: Støttes.

COMSAR beslutning: MSC/Circ.751 trekkes tilbake, Omstrukturere IAMSAR-manualen, spesielt Volume III. Heiming på 121,5 MHz er fremdeles et viktig verktøy for SAR. Behov for nært samarbeid mellom IMO og ICAO med hensyn til operasjonsprosedyrer, opplæring og regelmessige øvelser (forslag fra Frankrike, med støtte fra Norge). Vurdere å inkludere ikke-GMDSS-utstyr i SAR-planer (forslag fra USA). Inkludere bruk av mobiltelefon i SAR-tilfeller. Prosedyrer må utarbeides.

COMSAR 14/6/1 - Information on the availability of SAR services worldwide (Global SAR Plan)

Innhold: Informasjon om tilgangen til SAR-tjenester som også er sirkulert som SAR.8/Circ.1, SAR.8/Circ.1/Corr.1, Corr.2 til Corr.7.

Norsk posisjon: Tas til etterretning. Fra norsk hold ble dette oppdatert i 2006.

COMSAR beslutning: Notert. Endringene i resolusjon A.894(21), trer i kraft fra 1. juni 2011.

COMSAR 14/6/2 – Questionnaire on the availability of SAR Services - Secretariat

Innhold: Forslag til revidering av COMSAR/Circ.27. Spørreskjema finnes i sammenheng med *Global SAR Plan*.

Norsk posisjon: Støttes.

COMSAR beslutning: Utstede revidert COMSAR sirkulære.

COMSAR 14/6/3 - Final report on the World Maritime University (WMU) Project on Search and Rescue Research related to Passenger Ships

Innhold: Sluttrapport fra WMU etter fase II-prosjektet, som omhandler innsamling av data og erfaringer fra medlemsland. WMU har utviklet en Web basert SAR informasjon plattform til dette: www.sar-info.net. WMU har fått få tilbakemeldinger fra medlemsland angående dette forskningsprosjektet.

Norsk posisjon: Tas til etterretning.

COMSAR beslutning: Medlemsland inviteres til snarest å sende *SAR service reports* til WMU, WMU-prosjektet – *WMU Project on Search and Rescue research related to Passenger Ships* – skal ferdigstilles. WMU bes rapportere til IMO om relevante funn som er generert fra informasjonsplattformen.

COMSAR 14/6/4 - Medical assistance in the framework of search and rescue services **Recommendations on medical assistance for offshore racing - France**

Innhold: Organisering av medisinsk assistanse for "offshore racing". Det foreslås at en mappe overleveres ansvarlig SAR, slik at hjelp av medisinsk art kan håndteres så effektivt som mulig.

Norsk posisjon: Hvis dette er/blir et krav, bør MRCC skal motta en slik mappe. Men, det må samtidig stilles spørsmål om hvorvidt dette er en IMO-sak.

COMSAR beslutning: Utarbeide utkast til MSC-sirkulære om telemedisinsk assistanse (utstedt som MSC.1/Circ.1366).

COMSAR 14/6/5 - Use of Vessel Tracking Systems for Search and Rescue - USA

Innhold: USA ønsker å utveksle erfaringer med hensyn til å benytte LRIT-informasjon i forbindelse med søk og redning (SAR). LRIT er ett av flere sporings- og rapporteringssystemer hvor data er tilgjengelig for SAR. Så snart en har fått en klarere forståelse av den innvirkning LRIT har, kan en utarbeide en felles forståelse og benyttelse til fordel for effektivisering av SAR-operasjoner.

Norsk posisjon: Utveksling av erfaringer med LRIT er viktig. Siden LRIT bidrar til bedre informasjonstilgang i redningsoperasjoner, bør Norge støtte USA med hensyn til å innhente erfaringer.

COMSAR beslutning: Medlemsland bes informere COMSAR 15 om deres oppfatning, erfaringer og god praksis med hensyn til å benytte LRIT-informasjon ved SAR-hendelser.

COMSAR 14/6/6 - Plan for the provision of maritime SAR services, including procedures for routing distress information in the GMDSS Improved Methods to Detect and Locate 406 MHz Distress Beacons - Republic of Korea

Innhold: Dokumentet anbefaler at SAR enheter får installert 406 Mhz peiler om bord. Ett 406 MHz signal er 200 ganger kraftigere enn ett signal på 121,5 Mhz. Signalet har også en god gjennomtrengningsevne, eksempelvis gjennom skipsskrog osv. En test i regi av USCG bekrefter fordelene med å peile på 406 Mhz.

Norsk posisjon: Norge bør gi Republikken Korea honnør for å ta til orde for at SAR-enheter må bli utstyrt med peiler for 406 MHz. Forslaget om at ICAO/IMO JWG foretar undersøkelser, støttes av Norge.

COMSAR beslutning: ICAO/IMO Joint Working Group inviteres til å gjennomgå teksten i IAMSAR-manualen, med hensyn til heiming og peiling/lokalisering og utarbeide eventuelle forslag til endringer i teksten.

Agendapunktet *HARMONIZATION OF AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE PROCEDURES, INCLUDING SAR TRAINING MATTERS*, foreslås forlenget til 2011.

Neste ICAO/IMO Joint Working group foreslås holdt i Bremen fra 27. september til 1. oktober 2010.

7 DEVELOPMENTS IN MARITIME RADIOCOMMUNICATION SYSTEMS AND TECHNOLOGY

COMSAR 14/7 – Proposal for simplification of VHF DSC radiocommunication and increasing DSC efficiency - Ukraine

Innhold: Ukraina foreslår kombinering av VHF-DSC med AIS og ECDIS. Forslagene er ment som bidrag til videre utvikling av maritime radiokommunikasjonssystemer, teknologi, samt fremdrift av e-navigasjonsstrategi. Integreringen kan gjennomføres ved hjelp av en separat grensesnitt (interface), som koples til VHF-DSC-utstyret (uavhengig av produsent) på en slik måte at VHF-DSC kan koples opp mot AIS og ECDIS. Hensikten er å forenkle (ferre tastetrykk) i DSC-systemet, ved at VHF koples opp mot stasjoner (skip eller kyst), som måtte vise seg på AIS/ECDIS-skjerm. Oppkalling kan så skje ved hjelp av museklikk, istedenfor alle tastetrykkene i DSC (20 og noen ganger mer).

Norsk posisjon: Norge er positiv til forslag som kan forenkle betjeningen av VHF-DSC. Dersom det er

mulig å installere et grensesnitt som beskrevet i dokumentet – uten at det går ut over produsentens typegodkjenning – slik at en i stedet for tastetrykk kan musepeke på det aktuelle fartøyet eller kyststasjon og foreta oppkall ved hjelp av museklikk, bør dette ses på med interesse.

Dersom Ukraina får satt dette på dagsorden til COMSAR (gjennom MSC), bør Norge samarbeide aktivt.

Dersom et grensesnitt som beskrevet kun er ekstrautstyr, som ikke medfører noen som helst forringelse av eksisterende DSC, bør Norge oppmuntre til at skip tar dette i bruk. Forslaget fikk god støtte i plenum.

Men – dersom AIS og ECDIS skal benyttes til nød- og sikkerhetskommunikasjon, bør de underlegges de samme strenge driftskrav som for radiosystemer. Integrasjon av flere systemer kan også medføre flere kommunikasjonsfeil. Alt dette må det tas hensyn til. Dette er også en sak for e-nav.

COMSAR beslutning: Positiv. Det er ingen tekniske hindringer som er i veien for at dette kan gjennomføres, men det er mulig at standarden for ECDIS må endres.

COMSAR 14/7/1 - GMDSS, Scoping exercise to establish the need for a review of the elements and procedures of the GMDSS – Scoping Exercise proposal - Australia, Chile, France, the United Kingdom and the United States

Innhold: Kommentarer til COMSAR 14/4.6-8 og annek 3 “*Scoping exercise to establish the need for a review of the elements and procedures of the GMDSS*”, med forslag til format for “scoping exercise”. Dokumentet fremsetter ønske om at COMSAR vurderer og vedtar dette som et strategisk “rammedokument” for hvordan gjennomgang av elementer og prosedyrer skal utføres.

Plan for GMDSS som system ble lagt for over 25 år siden. Systemet har ikke fullt ut blitt revidert siden implementeringen i 1999. Teknologien har utviklet seg siden den gang. Systemet synes relativt oppegående, men det finnes områder som bør/kan forbedres, for eksempel opphør av internasjonal teleks. Identifiserte områder må eksamineres og gjennomgås som hastesak. Det må også vurderes kompatibilitet mellom gjeldende teknologi, så som AIS, SSAS, LRIT og ny-utviklinger. e-navigasjon må også tas i betraktning. Første trinn er å utarbeide et mandat for videre arbeid.

Norsk posisjon: Norge er positiv til dette og bør både støtte og delta et det fremtidige arbeidet, uten på det nåværende tidspunkt å ta stilling til prosedyrer.

COMSAR beslutning: Interessant, men bør ikke gå for lang enda. Dette bør sees på av Joint IMO/ITU Experts Group.

COMSAR 14/7/2 - Scoping exercise to establish the need for a review of the elements and procedures of the GMDSS - IMSO

Innhold: Kommentarer document 14/4, paragrafene 6 til 8 og annek 3 “*Scoping exercise to establish*

the need for a review of the elements and procedures of the GMDSS”. Spørsmål til COMSAR:

- En klarere definisjon av “General Communications”,
- Hva skal til for at flere satellitt-tilbydere skal gå inn i GMDSS?
- Beskyttelse av spektrum for satellittbaserte radiokommunikasjonstjenester i GMDSS,
- Mulig krav til håndholdt satellitt-telefon i noen av redningsfarkostene,
- Utvikling av et mer effektivt satellittsystem for nødpeilesendere (satellite EPIRB),
- Bør SSAS inkluderes i GMDSS?
- Hurtigere dataoverføring av MSI enn hva som tilbys i dag via Inmarsat-C, og muligheten til å overføre navigasjon og meteorologi grafisk til skip,

- Hvilke grunnleggende funksjoner i GMDSS bør bli del av det fremtidige e-navigasjonskonseptet,
- Mulige fordeler ved å benytte regionale satellittsystemer på skip som kun opererer innenfor begrensede områder,
- Kostnadene med, og den begrensede bruk av MF/DSC og hvorvidt satellittkommunikasjon kan overta dette systemets rolle.

Norsk posisjon: Norge hilser disse spørsmålene velkommen og bør delta positivt i diskusjonen, med sikte på forbedringer/forenklinger i GMDSS.

COMSAR beslutning: Det har vært en rivende utvikling av satellittbaserte tjenester siden etableringen av GMDSS. Et viktig moment har vært å muliggjøre at sjøfarende kan ringe hjem fra et fartøy i sjøen. På samme tid har radiokrav i SOLAS kapittel IV blitt gjenstand for "rasjonalisering" av noen av tjenestene. Et eksempel er nødpeilesendere i Inmarsat-systemet (Inmarsat-E) som nå er lagt ned, hovedsakelig fordi det var for dyrt.

COMSAR 14/7/3 - GMDSS, Scoping exercise to establish the need for a review of the elements and procedures of the GMDSS – An Analysis of Satellite and MF/HF Initial Notification Events - United States

Innhold: Kommentarer til 14/4, paragrafene 6 til 8 og anneks 3, *Scoping Exercise to establish the need for review of the elements and procedures of the GMDSS*. Informasjon om erfaringer med eksisterende maritime nødsystemer. Erfaringene kan anvendes når erstatningssystemer skal utvikles.

- Frekvenser: 2182 kHz, 2187,5 kHz og 2670 kHz.
 - Metode: SAR-hendelser, redde liv og eiendom og gitt hjelp til å redde liv og eiendom.
- Undersøkelsene viste:
- fortsatt behov for nødsystemer i 2 MHz-båndet (radiodekningsområde A2),
 - 2182/4125 kHz og HF DSC var benyttet i et stort antall av SAR-hendelsene som ble undersøkt,
 - fordelaktig med MF og HF DSC. Antall "real" alarmer i det første 8 månedene av 2009 oversteg antall alarmer i Inmarsat-C.
 - fiske- og fangstfartøy står for størstedelen av 2182/4125 kHz nødalarmen.
 - "voice"-kommunikasjon er en fremdeles en integrert del av nødkommunikasjon i GMDSS.
 - Inmarsat B benyttet til "medico" – ingen tilfeller over Fleet-77.

Norsk posisjon: Notert. Informasjonen bør tas hensyn til i arbeidet med å effektivisere GMDSS og e-nav.

COMSAR beslutning: Notert. Informasjonen bør tas hensyn til i arbeidet med å effektivisere GMDSS og e-nav (se også COMSAR 14/7/4).

COMSAR 14/7/4 - Modernization of the GMDSS - Republic of Korea

Innhold: "Public correspondence" benyttes sjelden i dag i VHF. Bruken av DSC er hovedsakelig begrenset til nød- og sikkerhet. Teknologien for VHF telefoni er nå over 40 år, er analog, "støtter" ikke moderne utvikling og nytter ikke frekvensspekteret fullt ut. Overgang til digital teknologi bør vurderes, men den antas å ha minimal innvirkning på eksisterende tjenester, spesielt nød- og sikkerhet, bortsett fra økning i spektrumskapasiteten. En systematisk og kontinuerlig gjennomgang anses nødvendig for å oppmuntre til ta i bruk moderne digitale teknologier.

Norsk posisjon: Norge er positiv til alt som kan bidra til å forbedre og gjøre VHFradio-kommunikasjon mer effektiv. Støtter en kontinuerlig gjennomgang.

COMSAR beslutning: VHF radioutstyr bør "omfavne" ny moderne teknologi. Det bør også vurderes å la satellittutstyr bli et alternativ til MF/DSC i radiodekningsområde A2.

COMSAR 14/7/5 - Proposals to Amend the Performance Standards for Shipborne VHF Radiotelephone Facilities - Republic of Korea

Innhold: Det kan oppstå problemer, dersom VHF Push-button-to-Transmit (PTT) ikke går tilbake til "hvilestilling" etter telefonbruk, hvor denne knappen er benyttet, eller at den på annen måte ikke går tilbake. Fartøyet kan bli satt ut av stand til å utføre oppkall til andre skip eller stasjoner og motta kommunikasjon utenfra. Kommunikasjonsblokkering innenfor dekningsområdet kan også forekomme. Det må utvikles effektive metoder for å komme problemet til livs.

Norsk posisjon: Støtter ikke å endre standarder, som foreslått. Blokkeringer forekommer også i nord. Imidlertid kan Norge støtte og oppmuntrer til gode "åtgjerder". Norge er nølende til å akseptere at Performance Standard A.803(19) endre. Det er viktig å ikke ta forhastede slutninger her.

COMSAR beslutning: De tekniske spørsmål rundt "push-to-talk" håndsetknapp er dekket av IEC-standarder. Antall hendelser av denne type er ikke tilstrekkelig til at resolusjon A.803(19) bør endres.

COMSAR 14/7/6 - Data communication system in the maritime HF bands for LRIT - Republic of Korea

Innhold: Kortbølge radioteleks (HF NBDP) benyttes nesten ikke i dag. Imidlertid er det behov for langdistanse datakommunikasjon, også for nød og sikkerhet. Mange skip benytter både HF mail og satellitt-kommunikasjon for å holde kostnadene nede. Det synes derfor nødvendig å vurdere innføringen av datakommunikasjon i de maritime HF-båndene (kan forbedre LRIT-systemet).

Norsk posisjon: Forslaget kommer noen sent, siden de fleste skip har installert LRIT over satellitt. Det bør imidlertid spesifiseres hvilke forbedringer som kan tilføres LRIT ved HF-data. Men, bruk av HF-data er interessant. Kanskje HF-data kan etableres som et back-up-system for satellittkommunikasjon?

COMSAR beslutning: Det er mange hensyn å ta i forbindelse med integrering i eksisterende LRIT infrastruktur, spesielt med hensyn til kostnader og omstrukturering av datasentra. Saken bør videre diskuteres i forbindelse med e-navigasjon.

8 REVISION OF THE IAMSAR MANUAL

SAR-arbeidsgruppen utarbeidet et utkast til MSC-sirkulære om endringer av IAMSAR-manualen som ble godkjent av COMSAR 14. Dette ble senere vedtatt av MSC 87 som MSC.1/Circ.1367.

9 DEVELOPMENT OF PROCEDURES FOR UPDATING SHIPBORNE NAVIGATION AND COMMUNICATION EQUIPMENT

COMSAR 14/9 - Outcome of NAV 55 Secretariat

Innhold: Utvikling av veiledningsprosedyrer for oppdatering av navigasjons- og kommunikasjonsutstyr

Norsk posisjon: Notert

COMSAR beslutning: notert. Retningslinjer for arbeidet i Joint IMO/ITU Experts Group er utarbeidet.

COMSAR 14/9/1 - Means of Implementing Requirements for Software Upgrades to Navigation

and Radiocommunications equipment - United States

Innhold: Sikkerhetsproblemer forårsaket av feil i programvare er ikke uvanlig. Det foreslås (se COMSAR 14/9) at medlemsland oppfordrer sine produsenter til regelmessig å føre tilsyn med programvarer utstyr, samt at redere forsikrer seg om at fartøyets utstyr er oppdatert i henhold til sist utgitte krav. USA er i tvil om hvorvidt et sirkulære vil kunne komme problemet til livs. Det må i så fall inkorporeres i standarder og – om mulig, medføre endringer i SOLAS regel IV/14 og V/18. COMSAR anbefales å utarbeide et omforent *liaison statement* til IEC med forespørsel om å implementere slike krav i relevante sertifiseringsstandarder, spesielt i IEC 60945, og utarbeide endringer i SOLAS regel IV/14 og V/18.

Norsk posisjon: Dersom dette er problem, vil Norge støtte USA. Men, ifølge norske utstysleverandører /installatører, blir programvarer i påbudt maritimt utstyr oppdatert regelmessig. Utstysleverandørene bør iverksettes ordninger som gjør det mulig å ha en oversikt over oppgraderingsbehov, selv om dette ikke er et regulatorisk krav.

COMSAR beslutning: Fotnoter til SOLAS regel IV15.5 og V/16 godkjent, samt sirkulæret "Guidance on Procedures for Updating Shipborne Navigation and Communication equipment".

10 MEASURES TO PROTECT THE SAFETY OF PERSONS RESCUED AT SEA

Denne saken fikk sin løsning under denne sesjonen. Bakgrunnen er at Italia og Spania hadde foreslått endringer i SAR- og SOLAS-konvensjonene i dokument COMSAR 14/10/1 for å løse et problem de mente hadde oppstått hos Malta, som ikke hadde akseptert endringene til disse to konvensjonene som kom etter Tampa-saken.

Norsk posisjon: Man ikke kunne akseptere endringer som berørte så sensitive spørsmål, og som man hadde forhandlet frem løsninger som hadde trådt i kraft så kort tid siden som 2006.

COMSAR beslutning: Ingen endringer i konvensjonene ville bli akseptert. Partene i konflikten skulle ta kontakt med generalsekretæren for hans bistand til å finne en løsning.

11 SAFETY PROVISIONS APPLICABLE TO TENDERS OPERATING FROM PASSENGER SHIPS

COMSAR 14/11 - SAFETY PROVISIONS APPLICABLE TO TENDERS OPERATING FROM PASSENGER SHIPS - United States

Innhold: Saken går tilbake til MSC 84 og koordineres av DE. COMSAR vil lage input til DE i denne saken, *Safety provisions applicable to tenders operating from passenger ships (agendapunkt 14)*.

Norsk posisjon: Norge støtter utviklingen av retningslinjer i DE. Man må unngå muligheter for å lure seg unna passasjerskipskravene. Således støttes også arbeidet i COMSAR. Saken er (mer enn) interessant. Norge støtter at det initieres diskusjon. (Daughter craft)

COMSAR beslutning: Forslaget om krav om AIS og EPIRB støttes ikke, selv om noen land krever dette. COMSARs oppfatning vil bli oversendt til DE.

12 DEVELOPMENT OF AN E-NAVIGATION STRATEGY IMPLEMENTATION PLAN

Arbeidsgruppen ledes av John Erik Hagen.

COMSAR 14/12 - Report of the Correspondence Group Norway

Innhold - Fremdriftsrapport fra korrespondansegruppen i e-navigasjon.'

Behovet for kommunikasjon er delt opp i følgende områder:

1. Havneoperasjoner
2. Kystnære farvann
3. Havkryssing mellom kontinenter
4. Offshore aktiviteter
5. Operasjoner i arktiske og fjerne områder.

Foreslag til modell for arkitektur, GAP, RISK analyse og kost/nytte beregninger:

1. Studere bruk av effektiv kommunikasjonsteknologi.
2. Beskyttelse av fremtidige e-nav-frekvenser, så som AIS 1 og AIS 2
3. Ny teknologi i forbindelse med satellitt kommunikasjon inkludert satellitt-AIS.
4. Behov for nye frekvenser
5. Behov for ny robust infrastruktur innen e-navigasjonskommunikasjon

Rapporten har 9 tiltakspunkter for COMSAR.

1. Arkitektskisse
2. Etablerte standarder og regler
3. Internasjonale standarder og regler
4. Eventuelle tekniske begrensninger (båndbredde og frekvenser)
5. WWRNS – en viktig del av e-navigasjon ?
6. Felles global datastruktur
7. System-arkitektur
8. GAP-analyse
9. Metoder for C/B- og RISK analyse

1. e-navigasjon WG: forslaget fra Ukraina om å linke informasjon fra sensorer som f.eks AIS til ECDIS fikk bred støtte. Japan hadde et innspill om radar integrering. At radar informasjon på ECDIS bør også vurderes. Dette virker greit men ikke motsatt, å integrere informasjon i radar. Det fremkom en del tekniske bekymringer angående integrering av informasjon. Dette vil bli behandlet i teknisk gruppe. Det ble påpekt at mange av de kartlagte brukerbehovene støtter opp om denne tanken som er reflektert i forslaget fra Ukraina.

2. det ble deretter en god del diskusjon rundt backup systemer for GNSS. Noen land blandet dette sammen med security. Det ble anbefalt og konkludert med at det er et klart skille mellom disse to temaene. Det var også enighet om at et backup system for GNSS skal benevnes i generelle former og ikke som e-loan

3. På spørsmålet om WWRNS er en sentral del av e-navigasjon var konklusjonen ja.

4. på punktet angående forutsetninger for hardware og utvikling av software ble de påbegynt et arbeid med fokus på kriterier for Hardware og software utvikling. Terms of reference ble også forandret mht terminologi.

5. linken mellom GMDSS og e-navigasjon ble tatt opp flere ganger. Formann samlet opp disse synspunktene til eventuelt på slutten av møtet. Mange av delegatene ønsket at dette må ses i sammenheng. Konklusjonen er at dette må harmoniseres.

6. Rapporten fra CG ble gjennomgått. Skissene for arkitektur ble gjenstand for diskusjon. En egen gruppe ble nedsatt for å se på skissene. Resultatet er at det ble bestemt at dagens skisse skal utvikles videre i CG. Rapportens innhold fikk positiv tilbakemelding. Flere medlemmer ønsket at SAR og kriterier for hardware og software ble lagt inn. Dette arbeidet ble påbegynt. Første skisse ble levert for videre arbeid i CG.

Norsk interesse: Norge er sterkt interessert i dette arbeidet, som deles av flere departementer og underliggende etater.

COMSAR beslutning: Innholdet i dokument 14/12 er et godt underlag for videre utvikling og forenkling. Det må også fokuseres på grenseflaten mellom skip og land. Fremdriftsstrukturen som vist i dokumentet må utvikles ytterligere.

13 REVISION OF PERFORMANCE STANDARDS FOR FLOAT-FREE SATELLITE EPIRBs OPERATING ON 406 MHZ (RESOLUTION A.810(19))

COMSAR 14/13 – Revision of Performance Standards for Float-free satellite EPIRBs operating on 406 MHz (resolution A.810(19)) - Australia

Innhold: Australia støtter at AIS-EPIRB benyttes som opsjon til 121,5 MHz i satellitt EPIRB, men; tror også at det bør bli klargjort hvilke konsekvenser det vil medføre å velge bort 121,5 MHz heiming, til fordel for AIS-SART. Australske fly benytter 121,5 MHz heiming for å lokalisere mennesker i nød. AIS-EPIRB kan være et bedre hjelpemiddel for overflatefartøy. Men, i de fleste SAR hendelser er fly som kan heime på 121,5 MHz involvert.

Norsk posisjon: Norge mener at ut fra testene som USA har gjennomført, er det mange fordeler med AIS-SART, men for at de skal kunne utnyttes, må også fly og redningshelikoptre som deltar i en SAR-hendelse være utstyrt med AIS-mottaker. Hvis mulig, burde begge funksjonene finnes i en satellitt EPIRB. Ut fra de opplysninger som Sjøfartsdirektoratet har mottatt fra utstyrsleverandører, velger nybygg AIS-SART fremfor radar-SART. Redningstjenester rundt om i verden må derfor før eller senere utstyre sine flybårne redningsenheter med AIS-mottaker, for å kunne gjennomføre en effektiv redningsaksjon.

COMSAR beslutning: Forslaget om å likestille AIS-SART med heimingsfrekvensen 121,5 MHz fikk ikke støtte. Begge mulighetene bør finnes i en satellitt EPIRB. 121,5 MHz kan ikke velges bort.

COMSAR 14/13/1 - REVISION OF PERFORMANCE STANDARDS FOR FLOAT-FREE SATELLITE EPIRBs OPERATING ON 406 MHZ (RESOLUTION A.810(19)) – Norway

Innhold: På bakgrunn av rapporten etter "Bourbon Dolphin", foreslår Norge endringer i resolusjon A.810(19), med hensyn til plassering og frigjøring. Dokumentet tar til lyd for at det bør kreves to EPIRBer på skip – en på hver side av fartøyet, enten på brotaket, eller på yttersiden av brovingene. Dersom plasseringen av de to EPIRBene gjør det vanskelig å utføre manuell betjening, må ytterligere en manuell satellitt EPIRB plasseres i styrehuset, slik som krevet på norske lasteskip. Videre foreslår dokumentet at en nødpeilesender må frigjøres når den treffer havoverflaten, i stedet for – som nå, frigjøres før den når en dybde på 4 meter.

Mange land støttet Norges forslag om at nødpeilesenderen må frigjøres i overflatestilling, men avviste kravet til vanntetthet ned til 50 meter. Dersom den hydrostatiske utløsermekanismen må modifiseres, bør saken oversendes DE. Medlemsland inviteres til å sende kommentarer til COMSAR 15.

Norsk posisjon: Norsk dokument.

COMSAR beslutning: Frigjøringsmekanismen på satellitt EPIRB bør revideres, siden en rekke tilfeller har avdekket tilfeller hvor nødpeilesenderen ikke ble aktivert, eller sendte nødalarm. Det var dessverre ikke tid til å fullføre denne saken, så medlemsland ble invitert til å sende ytterligere kommentarer til COMSAR 15.

COMSAR 14/13/2 - REVISION OF PERFORMANCE STANDARDS FOR FLOAT-FREE

SATELLITE EPIRBs OPERATING ON 406 MHZ (RESOLUTION A.810(19)) – United States

Innhold: Standarden for 406 EPIRB er nå over 14 år gammel. Teknologi og praksis har endret seg siden den gang, men ikke nødpeilesenderen. USA anbefaler og argumenterer for at resolusjon A.810(19) tillater andre opsjoner med hensyn til å finne nødstedte (heiming), så som AIS-SART som er ekvivalent til 212,5 MHz.

Norsk posisjon: Norge er positiv til innspillet. Dersom det kan aksepteres at en satellitt EPIRB blir dyrere med både AIS-SART og 121,5 MHz heiming, vil den løsningen være best. Men, man bør være litt avventende her og høre andre lands posisjonerer. Det gjøres oppmerksom på at AIS-SART allerede er godkjent som ekvivalent til radartransponder (radar-SART).

COMSAR beslutning: AIS-SART bør være en opsjon, ikke ekvivalent til 121,5 MHz.

COMSAR 14/13/3 - Proposal to reduce False Alerts of EPIRB – Republic of Korea

Innhold: Korea foreslår modifikasjon i EPIRB-bøyen for å redusere utilsiktet aktivering, bestående av (1) et lydsignal i bøyen som aktiveres når nødpeilesenderen aktiveres og (2) et transparent vindu i bøyeskallet som kan gjøre det lettere å sjekke operasjonsstatus. Videre foreslås det å lage et hull i bøyeskallet for å minske kondens. COMSAR bes vurderer å ta forholdsregler i A.814(19), eller i MSC.1/Circ.861 for å redusere falske alarmer ved å kreve lydalarm og transparent vindu, samt et hull i bøyeskallet.

Norsk posisjon: Støttes delvis. Lydalarm kan være nyttig – spesielt dersom det er en falsk alarm. Transparent vindu kan også være nyttig, dersom senderen ligger i en kasse, slik at det er kun av inspeksjonshensyn det lages. Men dette behovet gjelder ikke for alle typer EPIRBer. Produktene er så forskjellige at en må være varsom med å lage krav som er skreddersydd for ett enkelt, eller noen få produkter. Å kreve hull i kassen som nødpeilesenderen ligger i kan være greit, med dersom nødpeilesenderen ikke ligger i en kasse, men har en vanntett skall, vil bøyen ikke lenger være vanntett. Bortsett fra lydalarm, må forslagene avvises, av hensyn til at det er mange forskjellige typer nødpeilesendere på markedet.

COMSAR beslutning: Forslaget avvist.

COMSAR 14/13/4 - Proposal of lamp colour standardization for EPIRB – Republic of Korea

Innhold: Korea foreslår å standardisere fargen på lyset i nødpeilesendere, LED-lys med forskjellig farge, eller LED-lys med forskjellige fargeintervaller. Uten standardisering kan brukere bli forvirret av at det finnes forskjellige farger.

Norsk posisjon: Interessant, men det spørres om det er gjennomførbart. Norge støtter ikke forslaget.

COMSAR beslutning: Det er ikke behov for ytterligere lys eller visuelle indikatorer. Imidlertid kan standardisering av eksisterende visuelle indikatorer være nyttig.

15 ELECTION OF CHAIRMAN ETC

COMSAR beslutning: Mr. C. Salgado ble gjenvalgt som formann.

16 AMENDMENTS AND INTERPRETATIONS TO THE 19914 AND 2000 HSC CODES

COMSAR 14/16 - Report on the Eleventh Combined Antarctic Naval Patrol

Innhold: Referat fra *the eleventh combined Antarctic naval patrol* gjennomført av Argentina og Chile. Hensikten er å forbedre maritim sikkerhet og miljøbeskyttelse i Antarktis.

COMSAR 14/16/1 - Amendments and interpretations to the 1994 and 2000 HSC Codes - Secretariat

Innhold: Dokumentet inneholder informasjon om diskusjoner fra DE 52 vedrørende forslag til

Innhold: endringer og fortolkning av 1994 og 2000 HSC-kodene.

MSC.221(82) sier at 1994 HSC-fartøy skal ha radiokommunikasjonsutstyr i overensstemmelse med kapittel 14 i 2000 HSC-koden. Men – kapittel 14 i 2000 HSC-koden krever nødpanel (para 14.6.4) og nødalarmpanel (14.6.6). Dersom 1994-HSC-fartøy skal oppfylle 2000-koden, må de installere nød- og nødalarmpanel.

Frankrike ønsker dette særkravet strøket fra 1994 HSC-fartøy.

Videre foreslår Frankrike at teksten i 14.15.10 endres til å lyde:

14.15.10 Satellite EPIRB son all craft shall be:

- .1 annually tested for all aspects of operational efficiency, with special emphasis on operational frequencies, coding and registration, at intervals as specified below:*
 - .1 on passenger craft, within 3 months before the expiry date of the High-speed Craft Safety Certificate or the anniversary date of the certificate; and*
 - .2 on cargo craft, within 3 months before the expiry date, or 3 months before or after the anniversary date, of the High-Speed Craft Safety Certificate;" ...*

Norsk posisjon: Dersom både passasjer-HSC og laste-HSC kan benytte 5-årige sikkerhetsattestater, støtter Norge Frankrike på dette, men teksten bør få et enklere innhold. Teksten i SOLAS for lasteskip kan eksempelvis benyttes. Nødvendigheten av alarmpanel og nødalarmpanel for 1994-HSC må vurderes. Norge støttet ikke dette Frankrikes forslag under DE 52.

COMSAR beslutning: Utkast til endringer i HSC 1994 Code, samt utkast til et sirkulære godkjent. Utkast til endringer i 2000 HSC-koden godkjent.

Haakon Storhaug
Delegasjonsleder, 2.7.2010