



Delegasjonens rapport fra IMO-COMSAR 6, i London 18. – 22. februar 2002

Ved Sigmund A.A. Breivik

Dato: 28. februar 2002

Delegasjonsdeltakere

1. Senioringeniør Sigmund A.A. Breivik, Sjøfartsdirektoratet
2. Sjefsingeniør Eirik Blikrud, Post- og teletilsynet, Postboks 447 Sentrum, 0104 Oslo
3. Sjefsingeniør Inger-Lise Walter, Post- og teletilsynet, Postboks 447 Sentrum, 0104 Oslo
4. Administrasjonssjef / Daglig leder Leif Kvamme, Hovedredningssentralen Sør-Norge, 4050 Sola
5. Redningsinspektør Stein J. Solberg, Hovedredningssentralen Sør-Norge, 4050 Sola
6. Redningsleder Bjørn Magnussen, Hovedredningssentralen Sør-Norge, 4050 Sola
7. Redningsleder Erling Herstad, Hovedredningssentralen Nord-Norge, Postboks 1016, 8001 Bodø
8. Redningsinspektør Kåre Øyre, Hovedredningssentralen Nord-Norge, Postboks 1016, 8001 Bodø
9. Sjefsingeniør Stein Isaksen, Telenor Networks, Radioinspeksjonen, Postboks 6701 St. Olavs pl., 0130 Oslo
10. Seniorkonsulent Thor Solbakk, Telenor Nett AS, Radioinspeksjonen, Postboks 6701 St. Olavs pl., 0130 Oslo
11. Leder John Johannessen, Telenor Nett AS, Lisensavdelingen, Postboks 6701 St. Olavs pl., 0130 Oslo
12. Senior Radioingeniør Arne Hansen, Det Norske Veritas, 1322 Høvik
13. Sjøkaptein Arne K Jørgensen, Norges Rederiforbund, Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo
14. Ass. direktør Tore Gjestrup, Norsk Sjøoffisersforbund, Postboks 7153 Majorstua, 0307 Oslo

Sakslisten omfattet 22 punkter:

1. *Adoption of the agenda*
2. *Decisions of other IMO bodies*
3. *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*
4. *Development of criteria for general radiocommunications*
5. *ITU maritime radiocommunication matters*
6. *Satellite services (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)*
7. *Emergency radiocommunications: false alerts and interference*
8. *Matters concerning search and rescue, including those related to the 1979 SAR Conference and the introduction of the GMDSS*
9. *Bridge-to-bridge radiocommunication*
10. *Places of refuge*
11. *Large passenger ship safety*
12. *Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines*
13. *Matters related to bulk carrier safety*
14. *Developments in maritime radiocommunication systems and technology*
15. *Revision of the IAMSAR Manual*
16. *Development of a procedure for recognition of mobile-satellite systems*
17. *Revision of performance standards for NAVTEX equipment*
18. *Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships*
19. *Work programme and agenda for COMSAR 7*
20. *Election of Chairman and Vice-Chairman for 2003*
21. *Any other business*
22. *Report to the Maritime Safety Committee*

(1) Generalsekretæren i IMO ønsket delegatene velkommen. Han innledet med hendelsen som fant sted i New York 11. september 2001, som førte til at en rekke vedtak ble gjort og aktiviteter igangsatt i regi av IMO, så som:

- vedtak av IMO-resolusjon A.924 ("Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships"),
- vedtak av IMO-resolusjon A.920 ("Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea") og IMO-resolusjon A.919(22) ("Acceptance and implementation of the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended").

(2) Generalsekretæren nevnte også at MSC har bedt om råd med hensyn til å påby fortsatt lyttevakt på VHF kanal 16 på konvensjonsskip.

(3) MSC har besluttet bl.a. at i de forskjellige ITU fora skal IMO differensiere seg fra andre internasjonale organisasjoner og ITU-sektormedlemmer.

(4) Han la stor vekt på at falske nødalarmer fortsatt var en alvorlig sak, som ville bli diskutert i underkomiteen.

(5) Landbasert vedlikehold av satellitt EPIRB med tilhørende utstyr ble nevnt, og MSC har bedt COMSAR om råd.

(6) Redningstjenesten, sted for landsetting, sikkerheten på større passasjer- og bulkskip, samt IAMSAR Manualen, ble nevnt som viktige saker for COMSAR.

(7) MSC har bedt COMSAR gjennomgå visse kapitler i sikkerhetskoden og de frivillige retningslinjer for fiske- og fangstfartøy.

(8) I sin avslutning uttrykte Generalsekretæren tillit til at COMSAR ville oppnå sin hensikt med å ivareta IMO's bidrag til sikkerheten til sjøs.

1. **Adoption of the agenda**

(1) Norge ba om at punkt 11 på saklisten "Large Passenger Ship Safety" måtte bli sendt til alle arbeidsgruppene (SAR, teknisk og operasjonell), av hensyn til punktets omfang. Dette ble så vedtatt. Arbeidsgruppene ble bedt om å samarbeide, for å unngå "dobbeltkjøring"

(2) Gruppene ble også bedt om å ta utgangspunkt i det norske forslaget til "terms of reference" og oppgavefordeling.

2. **Decisions of other IMO bodies**

(1) MSC 72 (MSC 72/34 - 15.16) har bedt underkomiteene å inkludere "Human Element Analysing Process (HEAP) i det pågående arbeidet, under henvisning til MSC/Circ.878, MEPC/Circ.346.

(2) Norge merket seg at IMO Res. A.919(22) "Acceptance and implementation on the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979", er endret.

(3) Norge merket seg også IMO Res. A.920(22) om "Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea".

(4) Norge merket seg videre IMO Res. A.924 (22) om "Measures and procedures to prevent act of terrorism which threaten the security of passengers, crews and the safety of ships".

3. **Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)**

(1) Hellas uttrykte bekymring over manglende A1/A2-utbygging i noen områder. Comsar-6 oppfordret hver administrasjon til å rapportere til sekretariatet om tilstanden i det enkelte land og svare på MSC/Circ. 648, hvis det ikke allerede er gjort.

(2) En oppdatert NAVTEX / International SafetyNET Manual vil bli publisert i første kvartal av 2002, som COMSAR/Circ 8 (corr.5)..

Informasjonsvolumet fra den enkelte administrasjon via NAVTEX 518 kHz har økt. Systemet er overbelastet i mange områder. Etableringen av NAVTEX-sendinger på 490 kHz for nasjonale formål forventes å ha positiv innvirkning på belastningen på 518 kHz som er avsatt for internasjonale formål.

(3) Endringer i "Performance Standard" for NAVTEX ble foreslått (COMSAR 6/17 UK). Målet er større brukervenlighet, så som automatisk sortering og lagring av mottatt MSI. Kravet om innebygget utskriftsmulighet ønskes fjernet og erstattet med muligheten for tilkopling til eksternt skriver. Dette krever større display og større lagringskapasitet.

(4) Endringer i SafetyNET manualen - som går ut på å fjerne annex 6, som kun var av informativ karakter, samt oppdatere annex 4, som er det obligatoriske annex, som alle utstedere av MSI skal forholde seg til - ble foreslått oversendt MSC-godkjenning

(5) Rekommandasjon ITU-R M.541-8, som omhandler operasjonelle prosedyrer for bruk av digital selektivt oppkall (DSC), er ikke harmonisert, etter utstedelse av, og i samsvar med COMSAR/Circ.25. Sekretariatet vil be ITU (WP 8B) å foreta de nødvendige harmoniseringsendringer.

(6) Canada presenterte "Final report of the 1st North Sea-North Atlantic Co-ordinating Conference on Maritime Radiocommunications (NS-NA CC MR)". Underkomiteen merket seg avsnittet om begrenset kapasitet på NAVTEX, og ba om at dette ble tatt hensyn til når NAVTEX-manualen skal revideres.

4. **Development of Criteria for General Radiocommunications**

(1) En stor del av de landbaserte radiostasjonene formidler ikke lenger offentlig korrespondanse (public correspondence). Argumentet er at denne tjenesten kan dekkes av ikke-GMDSS-systemer i radiodekningsområdene A1 og A2.

(2) Det var enighet om at uttrykket "generell radiokommunikasjon (*general radiocommunications*)" betyr operasjonell, offentlig og sikkerhetsrelatert kommunikasjon, som definert i Radioreglementets

S.33. Skip tilfredsstiller bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonen tilfredsstillers også kravene til generell radiokommunikasjon. Det kan være nødvendig å endre SOLAS regel IV/2.1.5, slik at den er i harmoni med Radioreglementets S.33.

(3) COMSAR vedtok å utarbeide retningslinjer for generell radiokommunikasjon, som kan tilfredsstillers GMDSS-kravene i områder hvor generell GMDSS radiokommunikasjon ikke finnes. Forslaget vil bli fremmet for MSC ved kommende sesjon.

(4) Et forslag til endringer i IMO-resolusjon A.474(XII) om "Proper use of VHF Channels at Sea" ble vedtatt og vil bli sendt til MSC for godkjenning.

(5) Norge mener at VHF-kanal 13 kan aksepteres for skip-skip kommunikasjon, men stiller spørsmål ved nødvendigheten av å flytte fra VHF-kanal 16, som er en etablert kanal for skip-skip og kalling.

(6) Norge foreslo å kreve at alle radiopliktige fartøy parkerer sin VHF-radiotelefon på VHF-kanal 16, med volumet justert til et hørbart nivå, når utstyret ikke benyttes til andre formål. Forslaget ble hilst velkommen av flere land, men det var ikke så mange land som var villig til å endre SOLAS for å få det til.

5. **ITU Maritime Radiocommunication Matter**

(1) Et forslag om å installere en GPS/GNSS databrikke i alt nytt DSC-utstyr vil bli sendt til ITU WP 8B, dersom dette blir godkjent av MSC. Norge mener at posisjonsnøyaktigheten til et nødstedt fartøy vil kunne gis med større nøyaktighet ved å integrere en GPS-mottaker i nytt DSC-utstyr.

(2) Ved deltakelse på ITU-møter bør IMO – sammen med andre FN-organisasjoner som har med nød og sikkerhet å gjør, så som ICAO og WMO - i større grad synliggjøre forskjellen mellom seg og andre internasjonale organisasjoner og sektormedlemmer som er private foretak. Det ble vedtatt å

- a. utarbeide forslag om IMOs synspunkt i relevante saker på dagsorden til WRC-03 for godkjenning i MSC,
- b. utarbeide forslag til IMO-resolusjon om maritim nød- og sikkerhetskommunikasjon, for å bringe SOLAS og Radioreglementet på linje med hverandre, spesielt med hensyn til de forskjellige kategorier radiokommunikasjon.
- c. godkjenne et forslag til IMO-uttalelse til ITU Plenipotentiary Conference om IMOs deltakelse i ITU World Radiocommunication Conference som observatør. Et forslag til Circular Letter hvor maritime administrasjoner ble bedt om å støtte IMO syn på ITU-konferanser ble også vedtatt.
- d. be sekretariatet om å inkludere en fotnote til IMO-resolusjonene A.804(19) og A.806(19) for å bringe de to standardene i overensstemmelse med Radioreglementet, og be MSC om å godkjenne handlingen.

6. **Satellite Services (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)**

(1) Det eksisterer forskjeller mellom IMOs Master Plan og COSPAS-SARSAT-dokumenter, angående kontaktadresse for registrering av 406 MHz EPIRBer. Medlemsland bes oppdatere sine registre og informere både IMO og COSPAS-SARSAT. COSPAS-SARSAT opplyste at de muligens vil opprette en internasjonal database, som kan benyttes i områder hvor det ikke er etablert nasjonale databaser eller registreringsprosedyrer.

(2) Frem til september 2001 utgjorde inntektene fra den maritime sektor 68,5 % av Inmarsat Ltd sine totale inntekter. Inmarsat Ltd har opprettholdt og vil opprettholde sine forpliktelser med hensyn til nød- og sikkerhet i GMDSS-systemet. Inmarsat-organisasjonen gjør imidlertid alt den kan for å sikre Inmarsat-systemets integritet.

(3) Det var enighet om at visse endringer var nødvendig i relevante standarder for at ny Inmarsat terminal "Fleet F77" skal kunne aksepteres i GMDSS-systemet.

(4) Det var også enighet om å endre resolusjon A.808(19), slik at den kun dekker skips-jord-stasjoner som opererer i Inmarsat-systemet.

(5) Underkomiteen innså at det var nødvendig å utarbeide nye resolusjoner for å dekke andre satellitt-systemer som i fremtiden kan bli godkjent i GMDSS-systemet.

(6) Etter å ha vurdert de fremlagte betenkinger, ble det enighet om at Inmarsat Fleet F 77-terminaler bør kunne benyttes på GMDSS-skip og ved redningssentraler (MRCCs). MSC vil bli bedt om å gi sin aksept.

(7) Det var enighet om at uttrykket "direct-printing" som nevnt i resolusjon A.808(19) ikke lenger tjener til IMOs beste. Det ble bestemt å erstatte uttrykket med "data communications". For å unngå tvil, skal uttrykket også omfatte radioteleks.

7. **Emergency Radiocommunications: False Alerts and Interference**

(1) Retningslinjer for L-band EPIRB – på lik linje med MSC/Circ.882 "Guidelines on annual testing of 406 MHz satellite EPIRBs" – skal utarbeides.

Ny regel IV/15.9 i SOLAS som omhandler om-bord vedlikehold av satellitt EPIRB trer i kraft fra 1. juli 2002.

(2) Et utkastet til sirkulære som omhandler om-bord inspeksjon og landbasert vedlikehold ble vedtatt godkjent for oversending til MSC. Medlemslandene oppfordres til å sende dokumenter til COMSAR 7, under forutsetning av at MSC ville sette saken på Comsars dagsorden. Norge (6/7/3) som har lang erfaring med landbasert vedlikehold av EPIRB, hevdet at pliktig, periodisk, landbasert vedlikehold av satelitt nødradiopeilesendere på SOLAS-skip vil sikre at utstyret fungerer som forutsatt i en nødsituasjon. Periodisk vedlikehold kan eksempelvis sammenfalle med batteriskifte (ca hvert 4 – 5 år). Landbasert vedlikehold bør kun foretas av teknikere som er godkjent av produsenten.

(3) En korrespondansegruppe har siden COMSAR 5 arbeidet med å utvikle standardformater for rapportering av falske alarmer, samt spørreskjema for oversending til fartøy som har utstedt falske alarmer. Disse ble godkjent og vedtatt utstedt som COMSAR Circ. Gruppen fikk i oppgave å arbeide videre med retningslinjer for administrasjoner i forbindelse med falske alarmer. Gruppen ble videre bedt om å komme med forslag til utvidelse av arbeidsgruppens oppgaver, spesielt med hensyn til et GMDSS-SMR-program, som skal legges frem på COMSAR 7. Gruppen fikk støtte i forslaget om å etablere en "GMDSS-SMR body" i regi av IMO. Bjørn Magnussen fra Norge fortsetter som gruppens leder.

(4) Norge (dok. 6/INF.12), ved Telenor Networks, vurderer å innføre pliktig eksaminasjon når ROC/GOC-sertifikater skal fornyes etter 5 år. Underkomiteen mente at det var unødvendig å endre STCW-koden for å kunne kreve slik pliktig eksaminasjon.

8. **Matters Containing Search and Rescue, Including those related to the 1979 SAR Conference and the Introduction of the GMDSS**

(1) Et forslag om å utarbeide en kortversjon av Volum III til bruk om bord ikke-konvensjonsskip vil bli oversendt ad hoc Joint IMO/ICAO Working Group for vurdering.

(2) SAR-opplæringen i de forskjellige medlemslandene varierer. Medlemslandene ble oppfordret til å oversende sine opplæringskompendier til JWG 9 for gjennomgang og rapportering til Comsar 7.

(3) Et utkast til minimumskrav for SDP (SAR Data Provider) "*holding SAR co-operation plans in accordance with SOLAS 1974 regulation V/7.3 and MSC/Circ1000*", ble utarbeidet og vil bli oversendt til MSC for godkjenning. UK har sagt seg villig til å etablere en indeks over hvilken SDP som oppbevarer "*SAR co-operation plan*" for bestemte passasjerskip. Indeksen skal inneholde informasjon om redningsplaner på vegne av skip/operatør og redningssentraler. Systemet er ment å være "to-veis". Medlemsland ble bedt om å sende sine oversikter til denne databasen, samt å besøke web-siden www.mcga.gov.uk/sarcp

Det var enighet om at det kan være nyttig for en RCC å vite seilingsruten til et passasjerskip på forhånd, spesielt i "*remote areas*", men at det ikke er nødvendig å opprette enge rapporteringssystemer for dette. AIS innføres på passasjerskip senest 1. juli 2003. Det finnes imidlertid flere andre rapporterings- og overvåkingssystemer i bruk som på en ko-ordinert måte burde kunne gjøres tilgjengelig RCC og SDP.

(4) Norge (6/8/8) og Canada (6/8/1) uttrykte bekymring over at landbasert telex søkes nedlagt. En eventuell nedleggelse fratrukket redningssentraler muligheten for direkte telex-samband med fartøy som benytter Inmarsat A- og B som kommunikasjonsmiddel. Det ble påpekt at det per idag ikke er gode nok alternativer til "live" telex. Hensikten med å sette fokus på dette problemet er å motta råd fra medlemsland og IMSO om hvordan en kan oppnå den samme direkte-kommunikasjon med Inmarsat A og B skips-jord-stasjoner som ved landbasert telex, hvis denne blir nedlagt. Medlemsland bes gi kommentarer til COMSAR 7.

(5) Inmarsat-C anses å oppfylle behovet for langdistansse AIS (long-range AIS). Langdistansesporing (Long Range tracking) kan gjøres ved hjelp polling av data fra Inmarsat-C, eller utvikle AIS til å skifte til satelitt, utenfor VHF-dekning. Medlemsland bes studere saken og gi kommentarer til både IMO, IMSO og ITU. Foretaket "POLE STAR" presenterte i denne forbindelse en kommersiell sporing av skip ved hjelp av Inmarsat D+-terminaler.

(6) En korrespondansegruppe som skal utarbeide en oversikt over hva som bør finnes i en førstehjelpsbag/sekk/kasse (List of Content for a Medical First-Aid Kit for Certain Ro-Ro Passenger Ships for Utilization by a Medical Doctor) ble godkjent. Under ledelse av Frankrike vil gruppen arbeide videre med å klargjøre hvilket ansvar den enkelte aktør har når legekyndig passasjer tilkalles i en nødsituasjon, og førstehjelpsbagen benyttes. Medlemsland bes oversende sine erfaringer med "doktor-settet" (medical kit) til korrespondansegruppens ko-ordinator. Norge støttet initiativet til en såkalt "first aid kit" på ro-ro passasjerskip som ikke har egen lege om bord, men ifølge medisinsk sakkyndig på Haukeland sykehus i Bergen, var den foreslåtte utgaven en "de-lux"-utgave som i utstyr syntes å skyte over målet. Det følger et juridisk ansvar med å benytte en passasjer som samtidig er legekyndig i tilfelle ulykke eller skader. Uansett vil det endelige ansvaret hvile på fartøyets fører.

9. **Bridge-to-bridge radiocommunications**

Denne saken skal stå på underkomiteens dagsorden frem til 2003. Medlemslandene bes gi kommentarer til COMSAR 7.

(1) MSC har bemyndiget Comsar til å komme med forslag til endringer i SOLAS kapittel IV. Dette gjelder bestemmelser som ikke lenger har gyldighet, så som IV/3.2.3 (Exemptions), IV/7.2, 7.3 og 7.4 (Radio equipment General) og IV/12.4 (Watches).

(2) Norge, Danmark, Finland, Tyskland, Sverige og England, samt ISAF, fremmet forslag om å beholde VHF-kanal 16 som skip-til-skip kanal. Norge foreslo (Comsar 6/9/3) at SOLAS burde endres, slik at SOLAS-fartøy vil bli avkrevet å ha sitt VHF-utstyr "parkert" på VHF-kanal 16, med volumet justert til et hørbart nivå, når utstyret ikke benyttes til andre formål. Forslaget ble godt mottatt av forskjellige administrasjoner, mens andre var imot, av hensyn til – som noen av administrasjonene hevdet – at visse kystradiostasjoner da nødvendigvis ville være pliktig til å opprettholde lyttevakten på denne kanalen. Etter en lengre diskusjon ble det enighet om å

- ikke foreslå endringer i SOLAS, men isteden forberede et forslag til MSC-resolusjon om opprettholdelse og kontinuerlig vakt på VHF-kanal 16 på SOLAS-skip.
- forberede et utkast til MSC-resolusjon om opprettholdelse av lyttevakt på VHF-kanal 16 på SOLAS-skip etter 1. februar 1999, og
- sterkt oppfordre ikke-SOLAS-skip til å installere VHF/DSC-utstyr.

Resolusjon MSC.77(69) ble vedtatt tilbakekalt.

(3) Den endelige avgjørelsen om obligatorisk lyttevakt på VHF-kanal 16 er utsatt til 2005.

10. **Place of Refuge**

(1) Eventuelle aksjoner etter at et mannskap har forlatt et nødstedt skip, er enten et forretnings- eller miljømessig anliggende.

(2) NAV 48 vil bli bedt om å ta hensyn til MSC/Circ.892 "Alerting of SAR Authorities" og gi tilbakemelding om utfallet til COMSAR 7.

11. **Large Passenger Ship Safety**

(1) Etter forslag fra Norge ble det enighet om at document 6/11 (Outcome of MSC 74) skulle diskuteres i alle arbeidsgruppene. En korrespondansegruppe ble etablert under ledelse av UK, med "terms of reference" som vist i annex 3 til document COMSAR 6/11, under avsnittet "Objectives and tasks".

(2) Hong Kong, Kina presenterte erfaringer høstet fra en SAR-øvelse om bord på et passasjerskip, med forslag om endringer i IAMSAR Volume III. Underkomiteen inviterte Hong Kong Kina til å sende inn forslag til endringer i IAMSAR Volume III til JWG 9 for behandling. De øvrige erfaringer fra øvelsen ble bedt oversendt DE og sTW for vurdering. Erfaringene fra SAR-øvelsen var blant annet at

- a. aktivering av mange lokaliseringseenheter samtidig i et konsentrert område, vil kunne redusere heimingseffektiviteten.
- b. utstrakt bruk av mange mobiltelefoner samtidig kunne skape vanskelige EMC-(Electromagnetic Compability) forhold om bord, noe som i nødsituasjoner kan skade redningsarbeidet.

12. **Revision of the Fishing Vessel Safety Code and Voluntary Guidelines**

(1) En arbeidsgruppe ledet av UK (Kim Fisher), ble nedsatt. Norge deltok i gruppen. Gruppen presenterte sine forslag som blant annet omfatter:

- a- antall to-veis VHF telefonapparater reduseres fra 3 til 2,
- b- antall SART er reduses fra 2 til 1,
- c- alternative arrangementer til DSC tillates,
- d- radioutstyr for radiodekningsområde A4 kreves ikke,
- e- lokalt MSI (Maritime Safety Information) tillates som alternativ til NAVTEX,
- f- reserve nødkraftkild kreves operativ i 3 timer,
- g- alternative utførelsesstandarder som nødvendigvis ikke tilfredsstillter IMO's standarder, tillates, og
- h- tilgjengeligheten anses oppfylt ved hjelp av kun ett hjelpemiddel i radiodekningsområde A3. noe som betyr at duplisering av radioutstyr ikke kreves i radiodekningsområde A3. Dette ble ansett som en "pragmatisk" tilnærming til GMDSS for små fiske- og fangstfartøy.

(2) Radiotelex (direct-printing telegraphy) er lite brukt på skip. Det er ikke mange kystradiostasjoner som tilbyr denne tjenesten lenger. Det ble anbefalt at dette kravet fjernes fra de foreslåtte frivillige retningslinjene.

(3) Kravet om periodisk testing av EPIRB etter samme intervall som nevnt i SOLAS 1974 ble anbefalt tilføyet.

13. **Matters related to bulk carrier safety**

Et utkast til MSC-Circ. med anbefaling om daglig posisjonsrapportering til rederiet ble vedtatt og vil bli oversendt MSC for godkjenning. Punktet "Matters related to bulk carrier safety" ble foreslått fjernet fra COMSARs møteplan.

14. **Developments in maritime radiocommunication systems and technology (avsluttes i 2003)**

NORGE informerte COMSAR (6/INF.11) om at frekvensen 869,850 MHz benyttes for "short range radio systems" i Norge. Medlemsland bes gi sine kommentarer om nye systemer/teknologi til COMSAR 7.

15. Revision of the IAMSAR Manual

(1) MSC/Circ.999 omhandler endringer i "IAMSAR Manual" med ikrafttredelse 1. juli 2002.

(2) ILF og ISAF og Tyskland vil forberede et forkortet utdrag av IAMSAR Volume III for små ikke-konvensjonsskip. Utdraget vil bli presentert for JWG 9 som igjen vil rapportere til COMSAR 7.

(3) Den internasjonale Røde Kors-komiteen (International Committee of the Red Cross (ICRC)) konstaterte at MRCC (maritime redningssentraler) omfattes naturlig av Den Andre Genevekonvensjonen, hvis de utelukkende benyttes til humane aksjoner ("exclusively used for their humanitarian missions").

(4) Frankrike og ICRC vil forberede utkast til endringer i IAMSAR manualen til JWG 9 for sistnevntes vurdering og rapportering til COMSAR 7.

16. Development of a procedure for recognition of mobile satellite systems

COMSAR skal påse (jfr. MSC 72) at mobile satellitt-systemer som skal betjene GMDSS-systemet, skal tilfredsstillende gjeldende SOLAS-krav, uten at det må foretas endringer i eksisterende funksjonsstandarder. Medlemsland bes gi kommentarer til COMSAR 7.

17. Revision of performance standards for Navtex equipment

NAVTEX-mottaker uten innebygget skriver bør kunne aksepteres på SOLAS-skip, forutsatt at mottakeren har tilfredsstillende lagringskapasitet og prosess-styring av inkomne meldinger. Forslag til nye standarder hvor bedre prosess-styring av innkomne meldinger inngår må utarbeides.

Medlemsland bes gi kommentarer til COMSAR 7.

18. Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships

Irland (Comsar 6/18) foreslo punkter som kan danne basis for diskusjon. Medlemsland bes gi kommentarer til COMSAR 7.

Norge (COMSAR 6/INF.10) informerte om at MF/HF radioinstallasjoner uten radiotelex vil bli akseptert som tilfredsstillende for å oppfylle funksjonskravene i regel IV/4 i SOLAS. Det er kun noen få kystradiostasjoner som opprettholder lyttevakt for denne tjenesten. Norge ble invitert til å sende forslag til både MSC 76 og COMSAR 7, som - under forutsetning av godkjenning fra MSC- vil få satt saken på dagsorden.

19. Work programme and agenda for COMSAR 7

- "Large passenger ships safety" - Sluttdato 2003,
- "Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines" – Ferdigbehandlet,
- "Bulk carrier safety" ("high priority item") – Ferdigbehandlet, se "saker foreslått strøket på COMSARs dagsorden", nedenfor.

Nye saker:

- "Developments in maritime radiocommunication systems and technology" - sluttdato 2003,
- "Bridge-to-bridge radiocommunications" - sluttdato 2003,
- "Place of refuge" - sluttdato 2002, og
- "Development of a list of contents for a medical first-aid kit for certain ro-ro passenger ships for utilization by a medical doctor" -sluttdato 2002.
- "Revision of NAVTEX receiver performance standards" - sluttdato 2003,

Saker foreslått strøket på COMSARs dagsorden:

- "Development of a list of contents for a medical first-aid kit for certain ro-ro passenger ships for utilization by a medical doctor,
- "Development of criteria for general radiocommunications",
- "Place of refuge", og
- "Matters related to bulk carrier safety".

Saker hvor sluttdatoen er foreslått forlenget

- "Harmonization of aeronautical and maritime search and rescue including SAR training matters"
- "Emergency radiocommunications: false alerts and interference", og
- "Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships"-
- "Medical assistance in SAR services" er foreslått tatt inn som nytt punkt på dagsorden.

Arrangement for neste sesjon

Tre arbeidsgrupper er foreslått til COMSAR 7:

- "GMDSS operational matters",
- "SAR matters", og
- ["technical matters"]

Dato for neste sesjon er satt til 13 – 17. januar 2003.

ICAO/IMO "Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue " holdes i Hong Kong, Kina fra 30 september til 4. oktober 2002.

20. **Election of Chairman and Vice-Chairman for 2003**

Chairman: Mr. V. Bogdanov (Russian Federation),

Vice-Chairman: Mr. U. Hallberg (Sweden)

21. **Any other business**

(1) Resolusjon A.924(22) "Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers, crews and the safety of ships" er godkjent av "Assembly".

(2) Den operasjonelle arbeidsgruppen konkluderte med at Inmarsat-C var egnet til å tilfredsstillere behovet for "long-range AIS". Opplysninger om dette vil bli oversendt til ITU-R Working Party 8B og til Inmarsat gjennom IMSO. Medlemsland ble bedt om å:

- vurdere muligheten for å implementere "long-range AIS" i GMDSS-systemet – ved hjelp av Inmarsat og MF/HF - og fremlegge sitt syn til MSC, IMSO og ITU.

(3) Underkomiteen merket seg opplysningene fra "POLE STAR", om å spore skip gjennom Inmarsat D+-terminaler ved hjelp av tilleggsdata. Det kan være nødvendig å modifisere ITU-Rec.493.

(4) Dersom AIS skal kunne tilkoples radioutstyrets reservekraftkilde, må denne sistnevnte nødvendigvis ha tilfredsstillende kapasitet. Det kan være nødvendig å endre regel IV/13.2 i SOLAS for å muliggjøre at AIS kan tilkoples radioutstyrets reservekraftkilde.

(5) Angjeldende "Piracy and Armed Robbery against Ships, ble det vedtatt å oversende de foreslåtte endringer i MSC/Circ.623/Rev.3 til MSC for godkjenning. I IMO/ICAO JWG "on the Harmonization of Aeronautical and Maritime search and Rescue" vil det bli arbeidet med retningslinjer for hvordan alarmer om piratvirksomhet mottatt via Inmarsat og DSC skal håndteres. COMSAR avventer hva MSC vil bestemme med hensyn til hvilke tiltak redningstjenesten (MRCC) skal sette i verk ved mottaking av "piracy/terrorist attack"-alarm.

(6) MSC vil bli bedt om å bemyndige COMSAR til å revidere "Proposed revision of the Form of a Nuclear Passenger Ship Safety Certificate and the Form of a Nuclear Cargo Ship Safety Certificate" på dagsorden.

22. **Report to the Maritime Safety Committee**