

DELEGASJONSRAPPORT FRA COMSAR 7

Skrevet av delegasjonsleder Sigmund Andreas Breivik, i samarbeid med delegatene.
Skrevet den,

Delegasjonsdeltakere (oppnevnt av Nærings- og handelsdepartementet):

1. Senioringeniør Sigmund A.A. Breivik, Sjøfartsdirektoratet
2. Seniorrådgiver Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet
3. Underdirektør Olav Myklebust, Utenriksdepartementet
4. Førstekonsulent Katrine Heimdal, Justisdepartementet
5. Rådgiver Elin Rønningen, Nærings- og handelsdepartementet
6. Sjefsingeniør Eirik Blikrud, Post- og teletilsynet
7. Sjefsingeniør Inger-Lise Walter, Post- og teletilsynet
8. Redningsinspektør Stein J. Solberg, Hovedredningsentralen Sør-Norge
9. Redningsleder Bjørn Magnussen, Hovedredningsentralen Sør-Norge
10. Redningsleder Erling Herstad, Hovedredningsentralen Nord-Norge
11. Redningsinspektør Øyvind Juell, Hovedredningsentralen Nord-Norge
12. Sjefsingeniør Stein Isaksen, Telenor Networks, Radioinspeksjonen
13. Seniorrådgiver Thor Solbakk, Telenor Networks, Radioinspeksjonen
14. Leder John Johannessen, Telenor Networks, Lisensavdelingen
15. Kystradiosjef Sør-Norge Jan Erik Steder, Telenor Networks, Kystradio
16. Direktør Bjørn Barstad, Telenor Satellite Services
17. Senior Radioingeniør Arne Hansen, Det Norske Veritas
18. Ass. direktør Tore Gjestrup, Norsk Sjøoffisersforbund

Dagsorden COMSAR 7

Åpning v/ IMO's generalsekretær

1. Godkjenning av dagsorden
2. Vedtak fattet i andre IMO-komiteer
3. Globalt maritimt nød- og sikkerhetssystem (GMDSS)
 - .1 saker som hører inn under hovedplanen for GMDSS (GMDSS Master Plan)
 - .2 operasjonell og tekniske bestemmelser som koordinerer maritim sikkerhetsinformasjons-tjenester (MSI Services), inklusive gjennomgang av relaterte dokumenter
 - .3 prosedyrer for å svare på en DSC-alarm.
4. ITU, maritime radiokommunikasjonssaker
 - .1 Radiokommunikasjon ITU-R studiegruppe 8 (ITU-R Study Group 8)
 - .2 ITU, saker fra verdens radiokommunikasjonskonferanse (ITU WRC)
5. Satellitt-tjenester (Inmarsat og COSPAS-SARSAT)
6. Nød- og sikkerhets radiokommunikasjon, inklusive falske alarmer og forstyrrelser
7. Saker som omfatter redningstjenesten, inklusive saker som hører inn under SAR-konferansen av 1974 og implementeringen av GMDSS
 - .1 harmonisering av aeronautisk og maritim redningsprosedyrer, inklusive SAR-opplæring
 - .2 plan som omhandler maritime SAR-tjenester, inklusive prosedyrer for ruting av nød- og sikkerhetsinformasjon i GMDSS
 - .3 medisinsk assistanse i SAR-tjenesten
8. Gjennomgang av SOLAS kapittel V og SAR-konvensjonens bestemmelser vedrørende hvordan personer som reddes på sjøen skal behandles

9. Skip-til-skip radiokommunikasjon
10. Sikkerheten på store passasjerskip
11. Utvikling av maritime radiokommunikasjonssystemer og teknologi
12. Revisjon av IAMSAR-manualen
13. Utvikling av prosedyrer for godkjenning godkjenning av mobile satellittsystemer
14. Revisjon av funksjonsnormer for NAVTEX-utstyr
15. Gjennomgang av bestemmelsene i IMO-resolusjon A.809(19) om at håndholdte radiotelefonapparater skal kunne festes til brukeren.
16. Tiltak for å bedre maritim sikkerhet
17. Harmonisering av GMDSS-krav til radioinstallasjoner på SOLAS-fartøyskip
18. Gjennomgang av bestemmelsene i FAL- og SALVAGE-konvensjonen vedrørende håndtering av personer som er reddet på sjøen
19. Arbeidsprogram og dagsorden for COMSAR 8
20. Valg av formann og viseformann for 2004
21. Andre saker
22. Rapport til MSC (Maritime Safety Committee)

Åpning av COMSAR 7 ved generalsekretæren

I sin åpningstale pekte generalsekretæren på noen av de viktige punktene på dagsorden til COMSAR 7, så som:

- Steder hvor fartøy kan søke tilflukt (places of refuge). Her viste generalsekretæren til tankeren "Prestige", som sank utenfor nordvestkysten av Spania i november 2002,
- Systemer for sikkerhetsalarmering (ship security system),
- Gjennomgang av sikkerhetsbestemmelser og prosedyrer for personer som berges på havet,
- IMOs innflytelse på saker som behandles i andre internasjonale organisasjoner, som er relatert til maritime tjenester,
- Utvikling av et harmonisert regelverk og administrativt grunnlag for et globalt SAR-system,
- Redningsoperasjoner av store menneskemasser (Mass Rescue Operations)

I tillegg viste generalsekretæren til følgende andre saker som var oversendt COMSAR 7, for behandling:

- sikkerheten på store passasjerskip,
- skip-til-skip kommunikasjon,
- maritime radiokommunikasjonssystemer og teknologi,
- prosedyrer for godkjenning av mobile satellitt-systemer,
- revisjon av ytelsesnormer for NAVTEX-utstyr,
- harmonisering av GMDSS-kravene til radioinstallasjoner på SOLAS-skip, og
- gjennomgang av funksjonsnormene, med hensyn til å kunne feste radiotelefonapparater til bæreren.

Generalsekretæren understreket at IMO alltid og uten unntak må betraktes som det eneste forum hvor internasjonale standarder for sikkerhet og regler for å forhindre forurensning vurderes og besluttet, og at ensidige regionale bestemmelser rettet mot utenlandske skip, som er strengere enn IMO-standardene og derved kan være til skade for internasjonal shipping og for IMOs funksjoner, bør unngås.

1. Godkjenning av dagsorden

Dagsorden (COMSAR 7/2/2 annex 4) ble godkjent.

2. Vedtak fattet i andre IMO-komiteer

COMSAR 7 merket seg beslutningene og kommentarene fra (COMSAR 7/2, COMSAR 7/2/1 og COMSAR 7/2/2) fra DE 45, NAV 48, MSC 75 og MSC 76

MSC 76 ga følgende oppdrag til COMSAR 7:

- a. "Security alert",
- b. "Inmarsat-C polling for long-range tracking",
- c. "Maritime assistance services",
- d. Inmarsat-A utfasing (2007),
- e. Radiotelex – (vurdere utfasing),
- f. "MET warnings to rectangular areas",
- g. "Persons rescued at sea",
- h. "SAR Co-operation Plan",

3. Det globale maritime nød- og sikkerhetssystemet GMDSS

"Master Plan" – GMDSS/Circ.8, som gir en oversikt over status for GMDSS-utbygging på verdensbasis, ble endret ved "Corr.5" (april 2002), "Corr." (oktober 2002) og Corr.7 (november 2003). IMO-sekretariatet har mottatt oppdateringer fra Argentina, Frankrike, Iran, Litauen, Norge, Ukraina og Uruguay. De øvrige medlemslandene ble bedt om å gjennomgå GMDSS/Circ.8/Corr.6 og Corr.7 for eventuelle korrigeringer og rapportere til sekretariatet så snart som mulig. I tillegg ble medlemslandene bedt om å følge opp MSC/Circ.684 (Questionnaire on Shore-Based Facilities for the Global Maritime Distress and Safety system (GMDSS)).

Et nytt GMDSS/Circ.8/Corr.8 vil bli utgitt i april/mai 2003.

Finland (COMSAR 7/3) informerte om at offentlig korrespondanse på VHF og MF formidles av Turku Radio fra 21. juni 2002 på prøvebasis.

Endringer i "International SafetyNet Manual" vil tre i kraft fra 1. januar 2004, jfr. dokument fra MSC-76. Imidlertid foreslå Russland (MSC 76/22/9) at det fortsatt skal kunne være mulig å foreta MSI-sendinger til rektangulære områder innenfor områder i NAV/MET.

COMSAR-7 vedtok at det inntil videre gis tillatelse til at MSI-meldinger kan adresseres til rektangulære områder i spesifikke NAV-områder.

"International NAVTEX Co-ordination Panel" (COMSAR 7/INF.3) informerte om sitt arbeid med tiltak som har til hensikt å begrense problemer som oppstår ved at stasjoner forstyrrer hverandre (interference). Det arbeides med å utvikle standardiserte meteorologiske forkortelser, for å redusere sendetiden.

Medlemsland oppfordres til å flytte meldinger av nasjonal karakter – og som sendes på vedkommende lands språk – til den nasjonale NAVTEX-frekvensen 490 kHz.

Ifølge COMSAR/Circ.28 skal nasjonale NAVTEX-sendinger på 490 kHz være igangsatt innen 1. januar 2005. Dessverre er det ikke så mange administrasjoner som har begynt utbygging av denne muligheten enda.

"List of NAVAREA Co-ordinators" (COMSAR/Circ.24) ble gjennomgått. IMO-sekretariatet vil sette inn korrekt diagram i figur 3 på side 7 i SafetyNET-manualen. Denne endringen medfører at det må foretas endringer i Inmarsat-C-utstyr som er produsert etter 1. januar 2005.

DSC-alarmer – prosedyrer for besvarelse

Dette punktet på dagsorden ble vedtatt strøket. Melding vil bli gitt til MSC.

COMSAR/Circ.25 gjelder derfor fremdeles og erstatter prosedyrene som beskrevet i COMSAR/Circ.21.

Rapport fra det 12. møte i "Baltic/Barents Sea Regional Co-operation on the GMDSS"

Rapporten fra BBRC-12 som ble holdt i Gdynia i Polen primo oktober 2002 ble fremlagt. Det ble slått fast at nytten av disse mer uformelle regionale er uomtvistelig. Møtene kan holdes i en mer uformell tone enn hva gjelder i COMSAR.

4. ITU – Maritime radiokommunikasjonssaker

WRC-03 (World Radiocommunication Conference 2003) - dagsorden

IMOs holdning til dagsorden på WRC-03 (World Radiocommunication Conference 2003), spesielt med hensyn til maritime saker, er oversendt CPM02-2 (Conference Preparatory Meeting).

IMOs holdning til WRC-03 – endringer og justeringer

COMSAR 7 sa seg enig i at agendapunkt 1.10.2 i IMOs holdning til WRC-03 endres til å lyde som følger: *"Konferansen burde be ITU-R og ITU-T, gjennom en oppdatert resolusjon, å utvikle tekniske anbefalinger som beskriver hvordan en landbasert lete- og redningsmyndighet kan bryte inn i et skips satellittsamband i en nødsituasjon. Denne resolusjonen anbefales opprettholdt inntil problemet er løst."* (Det er her snakk om landlinjene da det er landlinjene som ikke har prioriteringsmuligheter. Skip-space segment har prioritet for nødsamband.)

MMSI i SAR-fly/helikopter

COMSAR merket seg at MMSI-nummer kan benyttes av SAR-fly, både for å igangsette samband med skip ved hjelp av digitalt selektivt oppkall (DSC) og for AIS-sendinger, i overensstemmelse med rekommendasjon ITU-R M.1371-1. Medlemsland bes oversende dokumenter på saken til ITU Study Group 8 for vurdering (*den endelige rapporten fra COMSAR 7 kan bli endret på dette punktet*). Den tekniske og den operasjonelle arbeidsgruppen konkluderte forskjellig på dette området. Lederne for de to gruppene ble derfor enige om endringer, som ble levert til sekretariatet (Ref. ITU-CPM-Geneve nov 2002).

5. Satellitt-tjenester (Inmarsat og COSPAS-SARSAT)

COSPAS-SARSAT - status

- Pr. november 2002 bestod romsegmentet av 7 polarbanesatellitter og 3 geostasjonære satellitter. Den geostasjonære MSG-1-satellitten (EUMETSAT) ble skutt opp i august 2002 og er under testing.
- Pr. november 2002 bestod bakkesegmentet av 38 operasjonelle LEOLUTS, 9 GEOLUTS og 24 MCC.
- I begynnelsen av 2002 var mer enn 284000 nødradiopeilesendere i 406 MHz-båndet og 680000 i det "gamle" 121 MHz-båndet i operasjonell drift. To kanaler i 406 MHz-båndet, 406.025 MHz og 406.028 MHz, er åpne for COSPAS-SARSAT nødradiopeilesendere.
- COSPAS-SARSAT vil fortsette med å samle, kategorisere og utgi statistisk materiale om falske alarmer. Organisasjonen har gjort undersøkelser om teknologi og utvikling som kan føre til at lavkost 406-nødradiopeilesendere kan bli tillatt, uten at gjeldende ytelsesnormer må endres. Prinsipielt aksepteres endringer i 406 MHz-spesifikasjonene, som kan føre til at fremtidige frekvensstabilitetskrav ikke blir like strenge som dagens krav.
- Undersøkelser om hvilke tekniske, operasjonelle og finansieringskrav som gjelder for å etablere en internasjonal 406 MHz database, pågår.

- Tre satellitt-selskaper (GPS, GLONASS og Galileo) har bekreftet at deres systemer vil være fullt kompatibelt med eksisterende COSPAS-SARSAT 406 MHz system. Det gjenstår imidlertid for USA, EU og Russland å formalisere sine forpliktelser med hensyn til drift og vedlikehold.

Den beste måten å unngå å sprengre kapasiteten i frekvensbåndet mellom 406.0 – 406.1 MHz, er å dele båndet inn i kanaler, samt å åpne disse kanalene for bruk i produksjonen av nye nødradiopeilesendere etter behov.

Nylig ble tre 406 MHz-kanaler åpnet i COSPAS-SARSAT-systemet:

- ”Channel A” (406.22 MHz), er reservert for ”System reference beacons”,
- ”Channel B og C (406.025 MHz og 406.028 MHz) benyttes av operasjonelle nødradiopeilesendere.

Inmarsat-tjenester

Inmarsat Fleet F77 oppfyller relevante bestemmelser i resolusjon A.888(21) og kan benyttes i GMDSS-systemet og av redningssentraler.

Inmarsat mini-C oppfyller - etter IMSOs oppfatning - alle kravene til eksisterende ”Inmarsat-C” og bør fullt ut kunne benyttes i GMDSS-systemet.

Inmarsat-A vil bli avviklet. Endelig utfasingsdato er 31. desember 2007. Utfasingen er dermed varslet i god tid – mer enn 5 år før avvikling. Et utkast til sirkulære om saken vil bli forelagt for MSC for godkjenning.

”**Mann-over bord-alarm** ble foreslått (Tyskland) inkludert i **Inmarsat-E**-protokollen. Underkomiteen sa seg enig med dette og IMO-sekretariatet ble bedt om å informere ITU-R Study Group 8. Inmarsat Ltd vil også bli informert, gjennom IMSO. IMSO uttrykte at endringene ville kunne bli ferdige innen 6 måneder.

6. Nød- og sikkerhets radiokommunikasjon, inklusive falske alarmer og forstyrrelser

Godkjenning av sirkulærer

MSC har godkjent følgende sirkulærer:-

- MSC/Circ.1039 ”Guidelines for shore-based maintenance of satellite EPIRBs,
- MSC/Circ.1040 ”Guidelines on annual testing of 406 MHz satellite EPIRBs, og
- COMSAR/Circ.29 ”Guidance for the voluntary use of the standardized questionnaires and formats for reporting false alerts in collecting data on false alerts”.

Forlengelse av arbeidet med falske alarmer

Etter forslag fra Comsar-6 forlenget MSC-75 dagsordenpunktet ”Emergency radiocommunications, including false alerts and interference” Korrespondansegruppen relatert til falske alarmer har vært koordinert av Norge. Gruppen framla sin rapport samt forslag til ”Guidelines to administrations on collecting, evaluating and reporting of information on false alerts”. Disse retningslinjene ble bearbeidet i den operasjonelle arbeidsgruppen og vedtatt fremsendt til MSC-77 med forslag til MSC sirkulære.

Sub-komiteen støttet den operasjonelle arbeidsgruppes synspunkt i behovet for en ”Frivillig gruppe av eksperter” innen IMO (GMDSS-SMR (**G**lobal **M**aritime **D**istress and **S**afety - **S**ystem **M**onitoring and **R**eporting)), som kunne samle, oppsummere og distribuere erfaringer fra analyser av falske alarmer. Gruppen skal være åpen for alle, og vil i startfasen bestå av medlemmer fra korrespondansegruppen. Gruppen kan etableres som et ekspertpanel, i likhet med ”International NAVTEX Co-ordinating panel” og ”Joint ICAO-IMO Working

Group” hvor IMO bidrar med sekretariatfunksjon.

Sub-komiteen noterte seg at en slik frivillig gruppe kunne starte sitt arbeid, i henhold til de foreslåtte ”terms of reference”, blant annet med analyse av data fra falske alarmer innsamlet siden 1991, ifm. Comsar-8 (februar 2004).

Det ble poengtert at opprettelse av et GMDSS SMR program er viktig for at GMDSS systemet skal kunne virke så effektivt som mulig.

Gruppen har også behov for en frivillig koordinator. Ved gjennomgang av rapporten fra arbeidsgruppen, påpekte chairman for den operasjonelle arbeidsgruppen, Mr. Swanson, at

Norge - som tidligere koordinator for korrespondansegruppen - kunne ivareta denne oppgaven. Den norske delegasjonen ønsket å konsultere sine myndigheter før det ble gitt et ja eller nei. Rapporten til MSC fra COMSAR 7 vil derfor ikke inneholde opplysninger om hvem som er utpekt til koordinator for denne korrespondansegruppen. Oppgaven som koordinator er derfor ledig inntil videre.

Test- og vedlikeholdskrav for satellitt nødradiopeilesender

COMSAR 7 vurderte og støttet forslag (COMSAR 7/6/2-Norge, COMSAR 7/6/3-Cospas-Sarsat og COMSAR 7/6/5-Finland og Sverige) om en endring i SOLAS 15.9 vedrørende klargjøring av testings- og vedlikeholdskravene for satellitt nødradiopeilesendere (satellitt-EPIRB i SOLAS IV/15.9). MSC vil bli bedt om å godkjenne endringene.

Hvis forslaget til endringer blir godtatt må også resolusjon A.746(18) (Survey Guidelines under the Harmonization system of Survey and Certification), så vel som koden for fiske- og fangstfartøy (Fishing Vessel Safety Code and Voluntary Guidelines) måtte endres.

7. Saker som omfatter redningstjenesten, inklusive saker som hører inn under SAR-konferansen av 1974 og implementeringen av GMDSS

Oppfølging av ”2000 Florence SAR/GMDSS Conference”

En regional MRCC i Mombasa med MRSC-er på Seychellene og i Tanzania er planlagt opprettet. Forsøk på å etablere regionale MRCC-er andre steder i Afrika vil fortsette, bl.a. i Liberia og Syd Afrika.

Joint ICAO/IMO Working Group (JWG) Report

COMSAR støttet anbefalinger fra JWG om følgende:

RCC-er bør følge ICAOs krav til språkferdighet i engelsk (level 4).

Utgivelse av sirkulære om ”*Mass Rescue Operations*”.

Oppdateringen av retningslinjer for MRCC-er vedrørende ”*Maritime Security*” utsettes til saken er videre drøftet av MSC-77. Her må flere viktige spørsmål avklares (ref.

COMSAR 7/7 pkt. 4.4.2), bl.a. hvilke prosedyrer skal gjelde for forskjellige alarmtyper (”terrorist”/”piracy”)?, hvordan skal man besvare ”covert-alerts” og hvordan kan man vite om disse er reelle eller falske?, hvilken rolle skal rederier/operatører ha?

ICAO/IMO bør fortsette samarbeide med teknisk støtte til utbygging av SAR i utviklingsland.

UK har laget utkast til et ”GMDSS Coast Station Operator’s Course”, og vil legge dette fram for JWG og COMSAR 8 for på sikt få dette vurdert som et IMO-kurs. Land oppfordres til å bidra med kommentarer.

Endringer i IAMSAR: Se agendapunkt 12.

SAR Co-operation Plans/SAR Data provider (SDP), SOLAS V/7.3

Sirkulærene som omhandler dette (MSC/Circ 1000 og 1041) ble slått sammen og revidert med henblikk på å klargjøre bedre hvordan valg av SDP kan gjøres. Utkast til nytt sirkulære oversendes MSC. MRCC Falmouth har oversikt over hvilken SDP som oppbevarer de enkelte passasjerskips ”SAR Co-operations plan” (www.mcga.gov.uk/sandr/coop.htm).

COMSAR/Circ.18

Sirkulæret som gir retningslinjer om *minstekrav for kommunikasjons utstyr* for MRCC-er, ble oversendt JWG 10 for revisjon da noe av dette er tatt inn i IAMSAR, og en ønsker i tillegg innspill fra ICAO på dette.

International Maritime SAR Conference

COMSAR merket seg informasjonen fra India (COMSAR 7/7/3) om den internasjonale SAR-konferansen i Chennai 7.-8. desember 2002.

”Medical assistance in SAR services”

COMSAR utarbeidet utkast til MSC-sirkulære om ansvarsforhold i forbindelse med bruk av ”Emergency Medical Kit/Bag” (EMK) som benyttes på ro-ro passasjerskip som ikke har lege om bord. Mer erfaring i bruk av EMK er nødvendig før innholdet i denne evalueres. Pga. tidsnød ble anbefalingen fra MSC om å identifisere andre typer passasjerskip som kan ha fordeler av å være utstyrt med EMK, utsatt. COMSAR ba om at korrespondansegruppen som har jobbet med dette fortsatte sitt arbeide, og at sluttdatoen for agendapunktet ble forlenget til 2004.

8. Gjennomgang av bestemmelsene i SOLAS- og SAR-konvensjonen med hensyn til behandlingen av personer som er reddet på sjøen

Forhistorien til dette agendapunkt er at det norske skipet TAMPA plukket opp over 400 personer fra et skip i nød utenfor Christmas Island i august 2001 og ble nektet adgang til australsk territorialfarvann for å bringe de reddede i sikkerhet. Etter et brev fra Norges utenriksminister om saken, tok IMO’s Generalsekretær initiativ til å utarbeide utkast til Assembly Resolusjon på saksområdet, som senere ble vedtatt som Res. A.920(22). Her pålegges bl.a. MSC å revurdere kravene i SOLAS og SAR med tanke på å identifisere eventuelle mangler ved regelverket, og ”take action as appropriate” for å eliminere eventuelle slike mangler.

Allerede til MSC 75 i mai 2002 la Norge frem et omfattende dokument med analyse av manglene i SOLAS og SAR, og med konkrete forslag til endrede krav som vil eliminere disse mangler. Til samme møte forelå dessuten ett dokument fra Tyskland og ett fra Frankrike på samme sak. Også disse dokumentene inneholdt forslag til endringer av konvensjonene, med deres forslag var mer vage og gikk ikke så langt som foreslått av Norge. Diskusjonen på MSC 75 viste at det var divergerende oppfatninger, og ga ikke grunnlag for å trekke konklusjoner.

Saksområdet har vært drøftet også på andre IMO-møter samt på et uformelt møte i Norrkøping i september 2002. På sistnevnte møte deltok følgende land: Australia, Frankrike, Tyskland, Nigeria, Norge, Sverige, Storbritannia og USA samt diverse organisasjoner. På møtet i Norrkøping ble samtlige forslag til endring av SOLAS og SAR drøftet. Som fryktet, var det liten støtte for de norske forslagene, som ble oppfattet av flertallet til å gå for langt mht. å gi kapteinen rettigheter til å velge hvor han ville sette i land de personene som var reddet.

Flertallet på møtet i Norrkøping ble enig om en tekst som gir alle land som har tiltrådt konvensjonene, kollektiv plikt til å bidra til at nødstedte personer raskt kan bringes fra det skip som har gitt assistanse, til et sikkert sted og uten unødig forsinkelse. I tillegg gis det land som har ansvar for SAR-koordinering i det område der redningsaksjonen finner sted, hovedansvaret for å arrangere at dette kan gjennomføres i enhver redningsaksjon.

Saken ble sist diskutert på MSC 76 i desember 2002. Til det møtet forelå et dokument fra møtet i Norrkøping, ett fra Spania, og ett dokument fra IMO's Sekretariat, som oppsummerer diskusjoner av saken på FN "inter agency level". Disse dokumentene ble presentert i Plenum og deretter diskutert. Under debatten redegjorde Norge for vårt syn og vår bekymring for sjøsikkerheten dersom ikke kapteiner gis *garanti* for å raskt kunne avlevere reddede personer. Det var liten støtte til forslagene fra Spania som de fleste mente gikk alt for langt i å beskytte kyststatenes interesser på bekostning av kapteiner som utfører redningsaksjoner. Flertallet på MSC 76 besluttet at dokumentet fra Sverige som oppsummerte drøftelsene i Norrkøping (og som dessuten bl.a. inneholdt forslagene fra Norge til MSC 75) skulle være basisdokumentet for videre forhandlinger på COMSAR 7.

Norsk posisjon

Fra norsk side mener vi at forslag fra Norrkøping kan være et skritt i riktig retning, men vi mener det er helt nødvendig å ta inn tilleggsbestemmelser som gir kapteinen *rett til* – og minst ett land tilsvarende *plikt til* – å ta i mot de nødstedte i de tilfellene der "Norrköping-løsningen" ikke klarer å løse situasjonen.

Før COMSAR 6 hadde vi møter og diskusjoner med berørte parter i Norge for å bli enig om hvilke kompromisser vi skulle gå inn for fra norsk side. Kort tid før møtet ble det utarbeidet et konkret forslag der nærmeste kyststat gis plikt til "action" i ethvert tilfelle der "Norrköping-løsningen" svikter. Det nye i vårt forslag er at kyststaten gis den mulighet at "action" kan være å stille et skip til rådighet som "place of safety" som *alternativ* til å la de nødstedte få komme i land. Under COMSAR-møtet fikk vi aksept for å utgi dette dokumentet som et "J-paper". (det bør gis en forklaring på hva et j-paper er.)

Konklusjon

Under COMSAR 7 ble saken innledningsvis diskutert i Plenum første dag, men formannen presiserte at Plenum ikke skulle fatte beslutninger ut over å stadfeste at dokumentet fra Norrkøping skulle være basisdokumentet for arbeidet i arbeidsgruppen (SAR WG). Deretter fortsatte diskusjonen i SAR WG, som fikk i oppgave å legge frem sin rapport for Plenum torsdag 16. januar for diskusjon og beslutning i saken.

EU hadde koordineringsmøte på saken i Brussel uken før COMSAR, men få konklusjoner ble trukket der. EU arrangerte derfor nytt koordineringsmøte første dag under COMSAR, før saken var behandlet i arbeidsgruppen. På EU-møtet fikk Norge (overraskende) bred støtte fra et klart flertall; kun Spania opponerte sterkt og Sverige unnlot å gi oss støtte men argumenterte for "Norrköping-forslaget". Frankrike og 3 andre land tok ikke ordet.

Etter dette EU-møtet var vi ganske optimistiske, men det viste seg at de fleste EU-landene var helt passive i WG, så i realiteten ble det kun Hellas som uttrykte klar støtte til våre forslag. Vi "klaget" på dette under det neste EU-møtet, men dette førte ikke til endringer i WG. I tillegg ble også Hellas etter hvert stadig mer passive i WG. Tyskland uttrykte støtte i noen tilfeller, men syntes også noen ganger å være fornøyd med Norrkøpingteksten som en kompromissløsning. Enkelte av de land som hadde støttet oss på EU-møtet uttrykte synspunkter i WG som ble oppfattet som motstand mot Norges syn! Dette førte til at rapporten fra WG ga inntrykk av at et klart flertall i WG støttet "Norrköping-forslaget" fullt ut, og at det kun var Norge som mente det var helt nødvendig å ta med tilleggsbestemmelser.

Før behandling av rapporten fra SAR WG i Plenum, laget den norske delegasjonen et "Statement" (ført i pennen av UD's representant) som redegjorde for våre oppfatninger og bekymringer dersom "Norrköping-forslaget" – uten tillegg – skulle bli stående som reviderte krav i SOLAS og SAR. "Statementet" ble presentert som første innlegg etter at formannen i WG hadde introdusert sin rapport. Deretter tok en rekke land ordet og ga sterk støtte til våre synspunkter – også land som hadde uttrykt motsatt syn i WG! Det er liten tvil om at debatten –

slik den utviklet seg – ”overrumplet” de land som hadde vært de sterkeste motstandere av vårt syn i WG. Det kan neppe være tvil om at majoriteten av de som uttalte seg i Plenum, støttet det norske syn om at ”Norrköping-forslaget” må suppleres med tilleggsbestemmelser. Følgende land støttet oss i Plenum: Danmark, Bahamas, Kypros (med visse forbehold), Grekenland (med visse forbehold), Liberia, Tyskland, Hong Kong og Phillipines (med visse forbehold). Følgene land uttrykte klar uenighet med de norske synspunktene: Australia, USA, Spania, Venezuela og Tyrkia. UK valgte å stå midt i mellom, og støttet ikke klart noen av sidene. Italias uttalte syn var noe uklart, men innholdt bl.a. en viss støtte til Norges synspunkter. Etter debatten uttrykte COMSAR’s formann forbauselse over den brede støtten til Norge i forhold til hva WG-rapporten ga inntrykk av. Formannen i WG bekreftet da at mange hadde uttrykt *andre* oppfatninger i Plenum sammenlignet med i WG.

Formannens første ”konklusjon” på saken etter debatten i Plenum var etter vårt syn misvisende ved å legge hovedvekten på ”Norrköping-forslaget” alene. Etter dette ble det en god del diskusjoner frem-og-tilbake om hvordan COMSAR’s konklusjoner skulle uttrykkes. Formannen selv unnlot å komme med ny formulering av konklusjonen etter denne debatten, men den norske delegasjon oppfattet at sluttdebatten i Plenum ville medføre at rapporten klart uttrykte at det var to motstridende syn, og at ingen av partene hadde et klart flertall bak seg; hvilket skulle tilsi råd fra COMSAR om at MSC bør arbeide videre med saken før det kan settes sluttstrekk.

Da utkastet til rapport forelå fredag morgen, ble denne nøye gjennomgått i delegasjonen, og det var enighet om at rapporten var misvisende på denne saken, ved å gi inntrykk av flertallet støttet ”Norrköping-forslaget” alene, og at mindretallet ønsket et tillegg. Den norske delegasjonen utarbeidet derfor et dokument med forslag til endringer, som vi ba om å få kopiert og distribuert som et ”J-paper” før behandling av saken. Dette aksepterte formannen (uten at noen rakk å protestere!), men i lunsjpausen oppsto meget heftige diskusjoner både om selve saken og om saksbehandlingen.

Rapportens behandling av ”persons rescued” kom ikke opp i Plenum før sent fredag ettermiddag. Muligheten for å få aksept for omfattende endringer i rapporten var derfor dårlig, bl.a. pga følgende omstendigheter:

- Formannen var bekymret for den tidsnød møtet var i, og argumenterte derfor for *ikke* å gå gjennom vårt J-paper i detalj
- Flere delegater hadde allerede forlatt møtet da debatten startet (inkludert Danmark og Tysklands delegater på denne saken), og mange delegater ønsket dessuten å bli ferdig med rapporten så raskt som mulig
- Mitropoulos hevdet med styrke at Sekretariatet hadde gjort sitt beste for å lage en nøytral rapport
- Våre ”motstandere” var selvfølgelig svært godt fornøyd med rapportutkastet, og avslø derfor kategorisk å diskutere vårt J-papir.

Selv om vi fikk en del støtte for å endre ”substans” i rapporten, var det åpenbart umulig å få flertall under de rådende omstendigheter. Vår oppfatning var at vi vant debatten på torsdag, men tapte rapporten på fredag! På slutten av møtet ba vi derfor om å få inn et ”statement” som uttrykte at vi mente rapporten ikke ga en balansert fremstilling av behandlingen av saken i COMSAR. Til tross for vår forsikring om at vi ikke mente Sekretariatet med hensikt hadde bidratt til at rapporten var ubalansert, var det tydelig at Sekretariatet følte seg ”tråkket på tærne”, og vi ble derfor sterkt anmodet om å trekke dette ”statement” tilbake. Etter å ha diskutert saken nærmere, aksepterte vi dette, selv om vårt syn på rapporten er uendret.

Oppfølging

I vårt første ”statement” vedrørende selve saken, gjorde vi oppmerksom på at Norge har planer om å sende inn dokument til MSC 77, med forslag til løsning. Debatten på COMSAR

indikerer at våre nåværende forslag aldri vil bli akseptert av *enkelte* land med stor innflytelse. Vi bør derfor arbeide videre her hjemme, og trekke inn alle parter med interesse i saken for å drøfte nye eller justerte prinsipper. Vi må imidlertid fastholde at kapteiner må ha den rett vi har argumentert for i enhver redningsaksjon, og at minst én annen part (dvs. land, eller ”gruppe land” eller ”internasjonal organisasjon(er)”) må ha tilsvarende plikt til å overta de nødstedte fra det skipet som har reddet dem.

Steder hvor fartøy kan søke tilflukt (Place of refuge)

”Draft Assembly Resolution on Establishment of Maritime Assistance Service (MAS) (NAV 48/19, nr. 5.10 og 5.12 og anneksene 12 og 13) ble sammenliknet med eksisterende SAR-prosedyrer for å vurdere om det er noen konflikter som må oppklares.

Maritime Assistance Service (MAS)

Det er opp til den kontraherende regjering å bestemmes hvem som skal tillegges MAS-funksjonen, men – sier COMSAR - denne funksjonen kan ivaretas på en utmerket måte av MRCC. Det kan skape forvirring hos fartøyets fører, dersom vedkommende administrasjon skulle utpeke andre enn MRCC til å utføre MAS-funksjoner, all den tid MRCC er det eneste kontaktpunktet som fartøyet kan benytte på døgkontinuerlig basis, i tillegg til at MRCC plikter å kommunisere med alle berørte parter/myndigheter når skip er i nød eller vansker, som kunne resultere i en nødsituasjon.

SAR-eksperter til NAV 49

Delegasjonene ble anmodet om å sende SAR-eksperter til NAV 49, under forutsetning av MSCs godkjenning.

9. Skip-til-skip radiokommunikasjon

Agendapunktet ”Bridge-to-bridge radiocommunications” ble vedtatt fjernet fra dagsorden til COMSAR, frem til 2005, når bestemmelsen om at ethvert skip som er underveis skal holde kontinuerlig lyttevakt på VHF kanal 16 frem til den tid MSC bestemmer at slik lyttevakt eventuelt skal opphøre, skal vurderes på nytt.

10. Sikkerheten på store passasjerskip

En korrespondansegruppe (COMSAR 7/10/1 – punktene 21.1 til 35) la frem en omfattende liste med anbefalinger om saker som bør studeres nærmere vedrørende sikkerheten på store passasjerskip. En del av disse er relevante for alle passasjerskip.

Sluttdatoen for dette punktet på COMSARs dagsorden ble foreslått flyttet frem til 2004.

Medlemsland oppfordres til aktivt å delta i det videre arbeidet som korrespondansegruppen utfører under ledelse av UK (adressen til gruppeleder finnes i rapporten fra COMSAR 7 under agendapunkt 10).

11. Utviklingen i maritime radiokommunikasjonssystemer og teknologi

På bakgrunn av undersøkelser som Japan har foretatt, basert på horisontal polarisasjon og rundstrålende antenner foreslo Japan (COMAR 7/11) revisjon av ytelsesstandarder for radartranspondere (SART). Undersøkelsene konkluderte med at rekkevidden til SART kan økes, samtidig som at de fysiske mål på enheten kan reduseres.

Det var enighet om at det var nødvendig med ytterligere undersøkelser, før eventuelle endringer kan foretas.

Sluttdatoen for dette agendapunktet foreslås utvidet til 2005.

12. Revisjon av IAMSAR-manualen

Endringer i Vol.I og II:

- Presisering av RCC/RSC-status under konflikter (krig). Er beskyttet av Geneve-konvensjonen så sant RCC-ene benyttes kun til SAR-formål. Må merkes med Røde-kors emblem.
 - Retningslinjer for MRCC-er vedrørende luftredning.
 - Endringer Vol.III: Ny skisse som viser sikkerhetssoner rundt helikopter.
- Endringene vil tre i kraft 1.juli 2004 avhengig av godkjenning på MSC.

13. Utvikling av prosedyrer for godkjenning av mobile satellitt-systemer

IMO-resolusjon A.888(21) inneholder bestemmelser om aksept av andre mobile satellitt-systemer i GMDSS. COMSAR 7 anmodet MSC om tillatelse til å gjennomgå resolusjon A.888(21), og at dette punktet ble satt på dagsorden til COMSAR 8.

14. Revisjon av ytelsesnormene for NAVTEX-utstyr

NAVTEX-meldinger bør kunne vises på et integrert navigasjonssystem.

NAV bes vurdere endringer i kravene til integrerte navigasjonssystemer slik at NAVTEX-meldinger kan vises der. Siden NAVTEX anses som del av utstyr for sikker navigering vil dette være riktig og nyttig.

Videre var det enighet om at sekretariatet oversender informasjon om dette til "International Electrotechnical Commission" (IEC), med anbefaling om å inkludere data interface i NAVTEX-mottaker.

15. Gjennomgang av resolusjon A.809(19), med henblikk på å krav om å kunne feste radiotelefonapparater til bæreren

Norge foreslo (MSC 75/22/6 og COSMAR 7/15) å revidere IMO-resolusjon A.809(19) – "Performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus", for å eliminere risikoen for å miste "håndholdte" VHF-er i en nødsituasjon.

Det var enighet om at de foreslåtte endringene (utstyre håndholdte VHF-er med bærestropp som kan festes til håndleddet eller rundt halsen) gjøres gjeldende gjennom en revidert resolusjon A.809(19).

Dagsordenpunktet "Review of Performance Standards Provisions (resolution A.809(19) to require means of attachment of radiotelephone apparatus to its user" er foreslått fjernet fra arbeidsprogrammet til COMSAR.

16. Tiltak for å forbedre maritim sikkerhet

Langdistanse identifikasjonssystemer

Forholdene må legges til rette for at AIS informasjon kan overføres "long distance" ved hjelp av Inmarsat eller MF/HF. Det var enighet om å foreta videre undersøkelser i NAV og COMSAR. Brasil ba om at deres tilleggstekst ble tatt med her. Ville heller kalt det long range tracking system – nå ser det ut for meg som om AIS-meldingene overføres til langdistanse komm.midler for sending, men det er long range tracking det er snakk om enten ved at Inmarsat-C brukes til polling eller et nytt AIS-system utvikles. Dagens AIS er kortdistanse.

Ytelsesnormer for sikkerhetsalarmeringssystemer på skip

Det er behov for en ytelsesnorm for nytt utstyr. COMSAR 7 gjennomgikk resolusjon MSC.136(76) – "Performance standards for ship security alert systems".

Det var enighet om å foreta endringer i resolusjon MSC.136(76), gjeldene kraftforsyning og sending av sikkerhetsalarmer, og oversende de foreslåtte endringene til MSC for godkjenning.

Retningslinjer for maritime redningssentraler (MRCC) ved tiltak mot "violence against ships"

MSC/Circ.967 dekke maritime sikkerhetstilfeller. Sirkulæret er utarbeidet for også å

omfatte piratvirksomhet eller væpnet overfall og andre sikkerhetsmessige trusler, så som terrorist-angrep.

Instruksjoner fra MSC til COMSAR 8 avventes før det foretas videre arbeid i sakens anledning.

Kopling av AIS til radioinstallasjonens reservekraftkilde

En eventuell tillatelse til at AIS skal kunne koples til radioinstallasjonens reservekraftkilde, vil kreve endringer i reglene IV/13.2 og 13.8 (COMSAR 7/16/1 fra USA og Tyskland). Det er derfor ønskelig at NAV 49 og COMSAR 8 får i oppdrag å vurdere saken videre.

Tilleggs-koder for å beskrive forskjellige nødsituasjoner i Inmarsat-E-systemet

Forslag om å tilføye "piracy/terrorist attack" / "Piracy" og "Person overboard" i Inmarsat-E-systemet ble vurdert. Det ble vedtatt å inkludere "mann-over bord" i Inmarsat-E (se agendapunkt 5), men alt vedrørende "piracy / terror" ble utsatt.

Det er behov for ytterligere instruksjoner fra MSC før saken kan tas videre.

17. Harmonisering av GMDSS-krav til radioinstallasjoner på SOLAS-skip

Harmonisering av GMDSS-krav til radioinstallasjoner på SOLAS-skip

Forslagene fra Irland, Tyskland og Norge ble gjennomgått og vurdert. Det ble bestemt å benytte Norges forslag (COMSAR 7/17) som grunnlag for forberedelsene til felles retningslinjer. En "drafting"-gruppe under den tekniske arbeidsgruppen utarbeidet et utkast til COMSAR-sirkulære om harmoniserte installasjonsretningslinjer. Dette ble vedtatt for videresending til MSC for godkjenning.

Dette punktet foreslås strøket fra COMSARs dagsorden.

Bruk av radioteleks i nød- og sikkerhetssammenheng på SOLAS-skip

Inntil et alternativ til radiotelex er utviklet - som kan opererer under de samme forhold som DSC og utføre de samme funksjonene som eksisterende radioteleks utfører - vil bestemmelsen om radioteleks måtte beholdes. COMSAR er kjent med at nye mobil-satelittsystemer og HF-mail blir brukt om bord i dag og at disse kan bli vurdert som alternativer til radiotelex på et senere tidspunkt, men at systemene først må godkjennes og implementeres av IMO for bruk innenfor GMDSS.

Dagsordenpunktet "Development in maritime radiocommunication systems and technology" foreslås beholdt på dagsorden til COMSAR på kontinuerlig basis, slik at mulige ny-utviklinger kan tas opp kontinuerlig.

18. Gjennomgang av bestemmelsene i FAL- og SALVAGE-konvensjonen med hensyn til behandlingen av personer som er reddet på sjøen

Med hensyn til "treatment of persons rescued at sea", var det enighet om at det var for tidlig for COMSAR å komme med råd om tiltak før arbeidet med endringer i SOLAS og SAR-konvensjonen var ferdigstilt og godkjent av MSC.

LeG 86 og FAL 30 vil derfor bli informert om COMSARs arbeide, for å unngå uoverensstemmelse mellom de forskjellige konvensjonene.

19. Arbeidsprogrammet for COMSAR 8

Følgende punkter vil bli satt på dagsorden til forskjellige underkomiteer, deriblant COMSAR:

"Review of the Guidelines for the design and construction of offshore supply vessels (OSV Guidelines)". Status: høy prioritet.

”Revision of the forms of nuclear ship safety certificates”. Status lav prioritet.

”Recommendations on high-risk oceanic crossings by adventure craft”. Status: Ferdigstilles i løpet av en sesjon.

Foreslåtte endringer på dagsorden til COMSAR

- a. Følgende punkter bes slettet:
 - i. ”Procedures for responding to DSC alerts”,
 - ii. “Development of a procedure for recognition of mobile-satellite systems”,
 - iii. “Bridge-to-bridge radiocommunications”,
 - iv. “Revision of performance standards for NAVTEX equipment”
 - v. “Review of performance standards provisions (resolution A.809(19)) to require means of attachment of radiotelephone apparatus to its user,
 - vi. “Harmonization of GMDSS requirements for radio installations on board SOLAS ships”.
- a. Følgende punkter bes forlenget:
 - i. “Harmonization of aeronautical and maritime search and rescue, including SAR training matters”,
 - ii. “Medical assistance in SAR services”
 - iii. “Developments in maritime radiocommunication systems and technology”,
 - iv. “Large passenger ship safety”.
- b. Følgende punkter bes gitt nytt navn:
 - i. Item 5 ”Satellite service”
 - ii. Item H.4 ”Monitoring and reporting of false distress alerts”.
- c. Følgende punkter bes endret fra “number of session” til “target completion date”:
 - i. Item H4 “Monitoring and reporting of false distress alerts”,
 - ii. Item H.6 “Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code (co-ordinated by DE)”
 - iii. Item L.1 “Revision of the forms of nuclear ship safety certificates (co-ordinated by DE).

Arrangementer for neste sesjon:

Følgende arbeidsgrupper er foreslått etablert på COMSAR 8:

1. ”GMDSS operational matters”,
2. ”SAR matters”
3. ”technical matters”

Dato for neste sesjon

Neste COMSAR (COMSAR 8) holdes fra 16. til 20. februar 2004.

Intersesjonale møter

Den 10. ”ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue” holdes i UK fra 15. til 19. September 2003.

20. Valg av formann og nestformann for 2004

21. Andre saker

Temperaturkrav for 9 GHz SART

Danmark (COMSAR 7/22) informerte om at lufttemperaturen i redningsflåter kan gå ned til minus 35 grader Celcius eller lavere og antydte at det kan være nødvendig med endringer i ytelsesnormen.

Danmark og andre land som kan dokumentere samme problem, ble bedt om å rettferdiggjøre overfor MSC at slike endringer er nødvendig.

22. Rapport til MSC (Maritime Safety Committee)

Dato: 28. februar 2003-02-28

Sigmund A.A. Breivik
Sjøfartsdirektoratet
- delegasjonsleder -