



RAPPORT

TIL: Avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på sirkulasjonsliste til COMSAR (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.

FRA: Delegasjonen v/ Sigmund A.A. Breivik

DATO: 25. mars 2004

KOMITE: **Den 8. sesjonen i IMO's underkomité for kommunikasjon, søk og redning, COMSAR, 16. – 20. februar 2004.**

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

	Funksjon:
- Senioringeniør Sigmund A.A. <u>Breivik</u> , Sjøfartsdirektoratet	Plenum
- Seniorrådgiver Trygve <u>Scheel</u> , Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 1,2
- Sjefsingeniør Inger-Lise <u>Walter</u> , Post- og teletilsynet	Plenum, WG 2
- Redningsinspektør Øyvind Juell, Hovedredningssentralen Nord-Norge	Plenum, WG 1,
- Redningsleder Ørjan Delbekk, Hovedredningssentralen Nord-Norge	Plenum, WG 1,
- Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 3,
- Sjefsingeniør Stein <u>Isaksen</u> , Telenor Networks, Radioinspeksjonen	Plenum, WG 2,
- Avdelingssjef John <u>Johannessen</u> , Telenor Networks, Lisensavdelingen	Plenum, WG 2, 3
- Kystradiosjef Sør-Norge Jan Erik <u>Steder</u> , Telenor Networks, Kystradio	Plenum, WG 3,
- Direktør Bjørn <u>Barstad</u> , Telenor Satellite Services	Plenum, WG 1, 3
- Senioringeniør Olaf Jansen, Det Norske Veritas	Plenum, WG 3

WG 1 SAR Working Group

WG 2 Technical Working Group (ITU matters and performance standards)

WG 3 Operational Working Group (GMDSS matters)

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Sigmund Andreas Breivik på tlf. 22 45 44 00, eller på e-post sigmund.breivik@sjofartsdir.dep.no
Distriktssjefene bes kontakte ovennevnte for distribusjon av offisiell rapport.

II. OPPSUMMERING

GMDSS "Master Plan"

"Master Plan", GMDSS Circ.8 bes korrigert snarest gjennom Corr.8 og Corr. 9. Corr. 10 vil bli utgitt i mai/juni 2004.

Forstyrrelser i NAVTEX-bandet

Det er fremdeles noen land som kringkaster lokale NAVTEX-meldinger i den internasjonale NAVTEX-tjenesten. Frekvensen 490 kHz er nå avsatt for nasjonale NAVTEX-meldinger.

Lyttevakt på VHF-kanal 16

Lyttevakt på VHF-kanal 16 bør fortsette av hensyn til skip-skip-kommunikasjon og ikke-SOLAS-skip (skip på mindre enn 300 bt).

Testing av DSC-kanaler

Testing av DSC-kanaler belaster systemet og kan være til hinder for nød- og sikkerhetstrafikken. Danmark, ved **Bjarne Madsen**, Lyngby Radio koordinerer arbeidet med å kartlegge hvor stor denne belastningen er.

Forenklet ferdskriver (simplified voyage data recorder) (S-VDR)

S-VDR bør ikke integreres sammen med satellitt EPIRB.

Kodingen av et S-VDR-lokaliseringssignal bør inneholde opplysning om hvilken type lokaliseringssignal som benyttes, enten en 121.5 MHz peilesender, og/eller andre typer "homing devices".

Endringer i teksten i SOLAS regel IV/15.9

Regelen har fått en noe uheldig ordlyd. Norge, i samarbeid med Finland, Sverige, Latvia, Danmark og Polen, foreslo at teksten harmoniseres slik at den er i overensstemmelse med for eksempel bestemmelsene førstegangs-, fornyelses- og årlig kontroll av radioutstyr. Forslaget vedtatt og oversendt MSC 78.

Operatørsertifikat for kystradiopersonell

Kystradiopersonell skal ha slikt sertifikat for å kunne være kvalifisert til tjeneste ved kystradiostasjonene.

Tilgang til SAR-tjenester "world-wide"

En global SAR-plan vil bli utstedt to ganger i året i løvsbladformat. Den vil være tilgjengelig på IMO sin webside.

Retningslinjer for behandling av personer som redde til sjøs (skal godkjennes av MSC)

- Alle som er i nød på sjøen bør hjelpes uten forsinkelser,
- Hjelp til nødstedte på sjøen bør gis topp prioritet,
- Flagg- og kyststater bør ha utarbeidet effektive arrangementer for å frigjøre skip og skipsfører fra personene som er plukket opp fra sjøen

Radiokrav på fartøy som omfattes av internasjonale konvensjoner bør tilfredsstillе SOLAS kapittel IV.

Norge fremsatte forslaget, som ble godt mottatt, om at SOLAS kapittel IV med sendere endringer bør kunne gjelde i sin helhet også for hurtigbåter, både HSC og DSC. En korrespondansegruppe ble nedsatt, ledet av Singapore ved Mr. Zafrul ALAM ved "Ship Safety Department".

Langtrekkende identifikasjon og trekking av skip (Long-Range Identification and Tracking (LRIT))

- En innfasningsplan må utarbeides.
- LRIT bør ikke "interface"s med AIS

- LRIT bør kunne formidles ved hjelp av de radiosystemene som kreves om bord.
- Hver flaggstat bør kunne motta LRIT for sine skip,

For øvrig er det mye arbeid som gjenstår for å klargjøre legale spørsmål (hvem kan kreve mottak av LRIT fra fartøy tilhørende andre flaggstater, kostnader, legale krav m.m.).

”Ship Security alert System”

- VHF- og MF-systemer er ikke egnet for å sende kodede meldinger.
- Ruting av SSAS-meldinger må avklares.
- IMO anbefales å etablere en database for SSAS, som kan samle, lagre og distribuere hvilke bestemmelser som gjelder for den enkelte Administrasjon.
- SSAS bør sendes direkte fra skipet til sin Administrasjon, eller Administrasjonens representant.

AIS

- SN/Circ.227 skal gjelde for installasjon av nye AIS.
- AIS bør tilkoples UPS for å unngå at spenningen synker til null ved overgang til ny energikilde.
- SN/Circ.227 bør endres for å inkorporere krav om UPS.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

Dagsorden

Åpning

1. Godkjenning av dagsorden.
2. Vedtak fattet i andre IMO-komiteer
3. Det globale maritime nød- og sikkerhetssystemet (GMDSS)
 1. saker som angår GMDSS “Master Plan”.
 2. operasjonell og teknisk koordinering av maritime sikkerhetsinformasjonstjeneste (MSI), samt gjennomgang av relaterte dokumenter
4. maritime ITU-saker
 1. ”ITU-R Study Group 8” - saker
 2. “ITU World Radiocommunication Conference” - saker
5. Satellittjenester (Inmarsat og COSPAS-SARSAT)
6. Nødkommunikasjon, inklusive falske alarmer og forstyrrelser
7. Saker som omhandler redningstjeneste til sjøs, inklusive saker relatert til ”1979 SAR Conference” og implementeringen av GMDSS
 1. harmonisering av aeronautisk og maritime “search and rescue” prosedyrer, inklusive SAR-opplæring
 2. plan for å gjennomføre maritime SAR-tjenester, inklusive prosedyrer for ruting av nødinformasjon i GMDSS
 3. medisinsk assistanse i SAR-tjenester
8. ”Review of the Convention provisions regarding the treatment of persons rescued at sea”
 1. SOLAS- og SAR-konvensjoner
 2. FAL- og SALVAGE-konvensjoner
9. Sikkerheten på store passasjerskip.
10. Utvikling av maritime radiokommunikasjonssystemer og teknologi.
11. Gjennomgang av IAMSAR-manualen
12. Gjennomgang av ”2000 HSC-koden”, endringer i “DSC-koden” og ”1994 HSC-koden”
13. Tiltak for å forbedre maritim sikkerhet
14. Revisjon av formularene for sikkerhetssertifikater for atomdrevne skip
15. Arbeidsprogram og dagsorden for COMSAR 9
16. Valg av leder og nestleder for 2005

17. Andre saker
18. Rapport til MSC (Maritime Safety Committee)

Åpningstale

På vegne av generalsekretæren for IMO ønsket K. Sekimizu, Direktør for "Maritime Safety Division" velkommen. Han gjentok generalsekretærens oppfordring fra forrige år om å forene alle krefter for å skape en sikrere, tryggere og mer miljøvennlig maritim verden.

Han oppfordret sterkt til å intensivere arbeidet med de nye sikkerhetsbestemmelsene som spesifisert i SOLAS-kapittel XI-2 og den internasjonale "Ship and Port Facility Security Code".

Langtrekkende identifikasjon og trekking av skip (Long-Range Identification and Tracing of Ships) var et tema som ble brakt på bane som et viktig område, så vel som sikkerheten til store passasjerskip.

Direktør K. Sekimizu la vekt på ITU-saker som har relevans for GMDSS og at IMO må samarbeide med andre involverte parter, spesielt med sikte på ITUs WRC-07.

Andre viktig saker som direktør K. Sekimizu satte fokus på var blant annet:

- IAMSAR-manualen,
- "GMDSS Master Plan",
- NAVTEX-manualen,
- Maritime radiokommunikasjonssystemer og teknologi,
- Satellitt-tjenester,
- Medisinsk assistanse i redningstjenesten, og
- Sikkerhetssertifikater for atomdrevne skip

1. Godkjenning av dagsorden

Dagsorden godkjent.

2. Vedtak fattet i andre IMO-komiteer

- a. Vedtak fra FAL 30, NAV 49, MSC 77, C/ES.22 og A23 vil bli behandlet under sine respektive poster på dagsorden.
- b. Fra "Council" ble det rapportert at arbeidet med å gjøre rapportene fra arbeidsgruppene tilgjengelig for underkomiteen på alle arbeidsspråk, før siste dag av konferansen, ikke fullt ut var fullført. Dette gjelder spesielt rapporter av stort volum. Prøveperioden for et slikt system er utvidet til å omfatte alle underkomiteene som har møte mellom nå og kommende MSC og MEPC.
- c. Rapporter fra arbeidsgruppene som er godkjent av underkomiteen i plenum, vil bli lagt ut på IMO sin webside.
- d. Inntil videre vil Underkomiteene frembringe en oppsummering av fattede vedtak for å gjøre det enklere for Komiteer å fatte sine vedtak.
- e. MSC har vedtatt at istedenfor å utgi fortolkninger til retningslinjer m.v., så bør det i stedet utstede endringer til vedkommende retningslinjer.
- f. MSC har videre vedtatt at arbeidet med "Human Element Analysing Process (HEAP), jfr. MSC/Circ.878/MEPC/Circ.346, skal gis prioritet.

3. GMDSS

a. GMDSS "Master Plan"

- i. GMDSS/Circ.8, "Master Plan" Corr.8 og Corr.9 ble utgitt i henholdsvis juli og september 2003. Alle medlemsland oppfordres til å sende inn sine korreksjoner så snart som mulig. Sekretariatet planlegger å utgi GMDSS/Circ.8/Corr.10 i mai/juni 2004.
- ii. Medlemsland ble også oppfordret til å svare på MSC/Circ.684 så snart som mulig, hvis dette ikke allerede er gjort.

b. Maritime Safety Information (MSI)

- i. "NAVTEX (WP.6)
- ii. Utkast til revidert "NAVTEX Manual" (COMSAR 8/WP.6 annex 1) ble vedtatt for godkjenning i MSC
- iii. Utkast til "COMSAR Circular" (COMSAR 8/WP.6 annex 2) om bruk av NAVTEX B₃B₄ karakterer=00 og NAVTEX-områder, ble vedtatt for godkjenning i MSC.

c. Den internasjonale NAVTEX-tjenesten

- i. Forstyrrelser NAVTEX-områder imellom er et problem
Flere av NAVTEX-stasjonene har ikke klare definerte "Service Areas"
- ii. Fremdeles kringkastes NAVTEX-meldinger på lokalt språk i den internasjonale tjenesten. Medlemsland er oppfordret til å ta i bruk 490 kHz for nasjonale NAVTEX-meldinger.
- iii. IMSO har tilbytt seg å være vertskap for et møte om utbredelsen av MSI for farvann utenfor de angjeldende nordlige WWNWS-grenser.
 - **Norge** har en kystradiostasjon på Svalbard. Det angjeldende området er dekket av denne stasjonen. Norske stasjoner dekker derfor den påtenkte grenseutvidelsen.

d. Lyttevakt på VHF-kanal 16 på SOLAS-skip

- i. MSC har tidligere vedtatt at SOLAS-skip skal holde kontinuerlig lyttevakt på VHF-kanal 16 frem til 2005, hvor rutinene skal gjennomgås på nytt.
 - **Norge** fremsatte "benkeforslag" om at lytting på VHF-kanal 16 bør fortsette i fremtiden, av hensyn til skip-skip-kommunikasjon og ikke-konvensjonsskip.
- ii. Etter mye diskusjon ble vedtatt å gjøre MSC oppmerksom på at COMSAR 8 konkluderte med at lyttevakt på VHF-kanal 16 på SOLAS-skip bør fortsette i fremtiden av hensyn til:
 1. ikke-SOLAS-skip,
 2. skip-skip (bro-til-bro)-kommunikasjon for SOLAS-skip.
- iii. COMSARs konklusjon bes oversendt nasjonale Post- og telemyndigheter.

4. Maritime ITU-saker

a. 2010 WRC

- i. Siden GMDSS-krav ikke en del av 2010 WRC, må slike krav være klare til WRC-2007. Følgende seks punkter kan være av interesse:
 1. "Radiolocation services,
 2. tjenestene i HF-båndene,
 3. gjennomgang av GMDSS-bestemmelsene,
 4. MMSI for utstyr som ikke benyttes til sjøs,
 5. ITU-R-anbefalinger, og
 6. dagsorden for neste WRC (2010).

b. Joint IMO/ITU ekspertgrupper for WRC-07.

- i. MSC vil bli bedt om å godkjenne etableringen av en IMO/ITU-ekspertgruppe for WRC 2007. Gruppen vil ha som hovedmål å utvikle fremtidige krav for maritim radiokommunikasjon, under hensyntagen til de operasjonelle krav som kreves gjennom IMO-regler og de reglementskrav som er bestemt av ITU.
- ii. MSC vil bli bedt om å godkjenne et COMSAR-sirkulære om testing av DSC-kanaler. Det viser seg at testoppkall belaster angjeldende system så mye at de kan

være til hinder for nød- og sikkerhetsalarmering. Et spørreskjema som har til hensikt å kartlegge hvilken type trafikk som belaster DSC-kanalene i 2005, ble utarbeidet. Medlemsland bes rapportere til koordinator som er:

Bjarne Madsen

B.Sc.EE

Lyngby Radio

Bagsvaerd Moellevej 3

DK-2800 Kgs Lyngby

Denmark

Tel: + 45 45 28 98 00 | Direct: + 45 45 28 98 54 | fax: + 45 45 28 98 69 | e-mail: bmad.2tdc.dk

- c. Forenkling av digitalt selektivt oppkall (DSC)
 - i. Behovet for datautveksling i HF-båndet er økende. På verdensbasis benyttet gjennomsnittlig 10000 skip seg av datasystemer i HF-båndet. Antall skip som knytter seg til slike systemer øker.
 - ii. Bruken av eksisterende radiotelex synker.
 - iii. IMO søker alternativer til eksisterende GMDSS radiotelex (NBDP).
 - iv. Gjennom et "statement" vil IMO invitere ITU til å utvikle retningslinjer (regler) som beskriver de tekniske karakteristikker for et HF-datasystem.
 - **Norge** støttet forslaget om å forenkle DSC-prosedyrene. Det dreier seg blant annet om hvorvidt alle tre alternativene (distress | urgent | safety), fortsatt skal tilbys som alternativer, eller om verden har kommet så langt at det er tilstrekkelig med én "alert" for deretter å motta informasjon som oppfølgende kommunikasjon.

5. Satellittjenester (Inmarsat og COSPAS-SARSAT)

- a. Forenklet ferdskriver (simplified voyage data recorder (S-VDR)) for eksisterende lasteskip.
 - i. Fri-flyt EPIRB og fri-flyt S-VDR bør anses som separate enheter som ikke egner seg for integrering.
 - ii. Bøyeskallet til en S-VDR bør spesifiseres separat.
 - iii. Lokaliseringssignal som installeres i S-VDR bør inneholde koder som identifiserer S-VDR.
 - **Norge** deltar i utviklingen av en S-VDR. Med hensyn til lokalisering av S-VDR går Norge inn for at både 9 GHz SART og AIS-signaler bør kunne benyttes. Det ble vedtatt å åpne for at også andre "locating beacons" kan benyttes.
- b. Årlig testing av L-band satellitt EPIRB
 - i. IMO-resolusjon A.812(19) anbefales endret for blant annet å inkludere testing av 1.6 GHz nødpeilesendere.
- c. COSPAS-SARSAT-tjenester

Dokument COMSAR 8/5 fra COSPAS-SARSAT gir en kortfattet status om COSPAS-SARSAT-systemet. Statusen omfatter selve systemet, systemoperasjoner, rom- og bakkesegmenter, antall peilesendere, lavkost peilesendere, falske alarmer, forstyrrelser i 406.0 – 406.1 MHz-båndet, mulig fremtidig 406 MHz MEOSAR system og COSPAS-SARSAT "Ship Security Alert System (SSAS).
- d. Inmarsat-tjenesten

Ingen dokumenter mottatt til COMSAR 8.

- e. Revisjon av IMO-resolusjon A.888(21) ”Criteria for the provision of mobile-satellite communication systems in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)”.
- i. Hensikten er å beskytte kravene til integritet i GMDSS-systemet.
 - ii. IMO-resolusjon A.888(21) reflekterer hvilken ”policy” IMO har med hensyn til fremtidige leverandører av satellitt-tjenester i GMDSS.
 - iii. USA-delegasjonen ble bedt om å revurdere sine forslag som presentert til COMSAR 8, og sende inn nytt dokument til COMSAR 9. Andre medlemsland ble bedt om å komme med sine kommentarer.
 - **Norge** ga ikke sin støtte til forslaget fra USA. Satellitt-systemer som skal delta i GMDSS må tilfredsstille de samme kriteriene som er gitt for nød- og sikkerhetsalarmering og oppfølgende nødkommunikasjon, som gjelder for Inmarsat (SOLAS viser til Inmarsat). Satellitt-systemer som ikke har samme dekningsgrad som Inmarsat, må definere hvilke områder vedkommende system dekker, slik at det kan settes spesifikke grenser for operasjonsområde for fartøy som benytter slike systemer.
- f. Endringer i teksten i SOLAS regel IV/15.9
- i. Regelen har fått en noe uheldig ordlyd. Dokument COMSAR 8/INF.7 - et samarbeidsdokument mellom Finland, **Norge**, Sverige, Latvia, Danmark og Polen, foreslår at teksten harmoniseres slik at den er i overensstemmelse med for eksempel bestemmelsene førstegangs-, fornyelses- og årlig kontroll av radioutstyr.
 - ii. Forslaget ble vedtatt oversendt MSC 78.

6. Nødkommunikasjon, inklusive falske alarmer og forstyrrelser

- a. Dette punktet på dagsorden til COMSAR vil fortsette frem til 2006.
- b. Det var enighet om at:
 - i. det pågående GMDSS-SMR-programmet (GMDSS System Monitoring and Reporting Programme) var viktig av hensyn til GMDSS som system.
 - ii. en frivillig ekspertgruppe i regi av IMO kan oppsummere og formidle erfaringer med falske alarmer, og
 - iii. deltakelse i ekspertgruppen skal være åpen for alle interesserte, men dannes av medlemmer av den tidligere korrespondansegruppen som virket etter mandatet som ble gitt i paragraf 6.9.1 i COMSAR 7/23,
 - iv. ekspertgruppen etableres som et ekspertpanel, lik ”Joint ICAO-IMO Working Group” eller ”International NAVTEX Co-ordinating Panel”, uten IMO-finansiering.
- c. Ekspertgruppen vil bli etablert i nærmeste fremtid og skal vurdere GMDSS ut fra falske alarmer, forstyrrelser og andre ulemper med systemet.
- d. Men, det ble vedtatt å først etablere korrespondansegruppen om falske alarmer. Gruppen koordineres av Norge ved

Sigmund Andreas Breivik
 senioringeniør
 Sjøfartsdirektoratet, Lasteskipavdelingen
 Postboks 8123 Dep
 0032 Oslo
 Telefon: 22 45 45 00
 Telefaks: 22 45 45 01
 e-post: sigmund.breivik@sjofartsdir.dep.no

- e. Mandatet for korrespondansegruppen er å gjennomgå tidligere arbeid med GMDSS-SMR (COMSAR 7/23, paragraf 6.8 – 6.14 og anneks 4), spesielt med hensyn til:
 - i. praktisk gjennomføring, og
 - ii. utvikling av et forenklet rapporteringssystem, og
 - iii. rapportere til COMSAR-9
 - **Norge** har vært en pådriver for å redusere antall falske nødalarmen i GMDSS. Et enkelt rapporteringssystem kan være et viktig hjelpemiddel

for å kartlegge falske alarmer. Det var derfor naturlig at Norge ble spurt om å være leder for korrespondansegruppen.

f. Medlemsland vil gi sine kommentarer og forslag til COMSAR-9.

7. Saker som omhandler redningstjeneste til sjøs, inklusive saker relatert til "1979 SAR Conference" og implementeringen av GMDSS

a. CSOC (Coast Station Operator Certificate) - kurs.

i. Kurset ble vedtatt som vist I annex 1 til arbeidsgruppens rapport (WP.2 annex 1) for videresending til MSC.

b. "Joint ICAO/IMO Working Group" for neste sesjon planlegges avholdt i Gøteborg, Sverige i september 2004.

c. Mandat og dagsorden for "JWG 11" ble vedtatt som vist i annex 2 til arbeidsgruppens rapport (WP.2 annex 2).

d. Etablering av et "SAR Fund"

En "Global SAR Development Advisory Group" ble etablert.

Gruppen består av:

- leder for ICAO/IMO "Joint Working Group",
- representant fra ILF-sekretariatet,
- representant fra IMO-sekretariatet, og
- representant fra ICAO-sekretariatet.
- "International SAR fund" foreslås etablert så snart som mulig etter at finansielle analyser er gjort tilgjengelig for relevante enheter.

1. plan for å gjennomføre maritime SAR-tjenester, inklusive prosedyrer for ruting av nødinformasjon i GMDSS

2. medisinsk assistanse i SAR-tjenester

e. Tilgang til SAR-tjenester "world-wide"

i. "Global SAR Plan" (SAR.8/Circ.1) vedtatt utstedt 2 ganger i året i løssbladformat, samt at den skal være tilgjengelig på IMO sin webside.

ii. Medlemsland bes svare på COMSAR/Circ.27 "Data Format for a new Combined SAR.2 and SAR.3 Circular Concerning Information on the Current Availability of SAR Services" så snart som mulig.

iii. Medlemsland bes informere IMO-sekretariatet om hvilke overenskomster som er gjort med hensyn til "Search and Rescue Regions and Services" (COMSAR 8/INF.3)

- Støttet av **Norge**. Informasjon om norsk redningstjeneste må gjøres tilgjengelig, jfr. COMSAR/Circ.27.

f. Medisinsk assistanse i SAR

i. "Guidelines on responsibility and liability issues related to the use of the emergency medical kit/bag (EMK) and evaluation of its use in emergency incidents"

1. Forslag til sirkulære vedtatt for godkjenning i MSC (8/WP.2 annex 7)

- ii. Passasjerskip som ikke er ro-ro-passasjerskip kan ha fordel av å være utstyrt med EMK på linje med andre passasjerskip som ikke har lege om bord og som fører med enn 100 passasjerer.
 - 1. MSC bes vurdere å gjøre dette gjeldende også for slike fartøy, ved å endre MSC/Circ 1042.

8. Gjennomgang av konvensjonsbestemmelsene om ”Treatment of Persons Rescued at Sea”

a. SAR- og SOLAS-konvensjoner

- i. COMSAR 8 vedtok for godkjenning i MSC resolusjon om retningslinjer for behandling av personer som redde til sjøs, jfr. Annex til WP.2 (COMSAR 8/WP.2/Add.1).

Retningslinjene omfatter IMO-resolusjon A.920(22), endringer i SOLAS og SAR-konvensjonen, prioritering, IAMSAR-manualen, retningslinjer for skipsførere, MRCCs, sikre landingssteder, status for overlevende, internasjonal lovgivning, med mer.

IMO's arbeid med nye/utfyllende regler for behandling av personer som er reddet fra havsnød, har sin bakgrunn i TAMPA-saken. Selve arbeidet med forslag til konvensjonsendringer (SOLAS og SAR) er ferdig, og forslaget skal vedtas på MSC 78 i mai 2004.

En korrespondansegruppe ledet av USA har arbeidet med ”Guidelines” rettet mot kapteiner og kyststater. Korrespondansegruppens forslag legges frem for COMSAR 8 for behandling og oversendelse til MSC 78 for endelig vedtak.

Spania (som ikke har deltatt i korrespondansegruppen) sendte inn dokument til COMSAR 8 med flere forslag som vil ”vanne ut” retningslinjene.

Norsk posisjon

Norge har deltatt aktivt i korrespondansegruppen (Scheel/Sdir og Solberg/HRS-S) og vi har fått gjennomslag for mange, men ikke alle våre forslag til endringer. Imidlertid bør vi kunne ”leve med” retningslinjene slik de foreligger. De fleste av Spanias endringsforslag må avvises.

Konklusjon

Spanias mest omfattende forslag fikk liten eller ingen støtte.

Det ble også en god del diskusjoner rundt temaet ”Place of safety”, særlig om det skipet som foretar redning skal kunne anses som ”Place of safety” under visse betingelser. Teksten ble skrevet om en rekke ganger før man kom til et resultat alle parter aksepterte.

Sett med norske øyne må sluttresultatet ser på som ”så godt som vi kunne håpe på”.

- ii. JWG11 vil bli bedt om å inkorporere paragrafene 5.3 og 5.4 i annex til COMSAR 8/8/1 når endringer i IAMSAR Manualen skal vurderes.

b. FAL- og SALVAGE-konvensjoner

- i. Ingen dokumenter mottatt til dette punktet på dagsorden.
- ii. MSC anmodes om å forlenge utløpsdatoen for dette punktet til 2005.

9. Sikkerheten på store passasjerskip

- a. MSC bes vurdere anbefalingene som vist i WP.2/Add.2 – annex 6.
 - Annex 6: ”Analysis of Tasks on Large Passenger Ship Safety Assigned to the Sub-Committee” inneholder anbefalinger (1 – 11), som omfatter:
- b. COMSAR 8 foreslår å forlenge utløpsdatoen til 2005 for dette punktet på dagsorden.

10. Utvikling av maritime radiokommunikasjonssystemer og teknologi

- a. Forslag til utvikling/endringer i "performance standards" for radioutstyr vil ikke bli akseptert eller vurdert under dette punktet på dagsorden.
- b. Offentlig korrespondanse (public correspondence) og/eller nødkommunikasjon ved hjelp av terrestrial digital radiokommunikasjon, inklusive "e-mail".
 - i. En omforent uttalelse til ITU-R WP.8B ble vedtatt jfr. WP.4 annex 6 og WP.4/Add.1 annex 4. Uttalelsen inneholder forslag om å forenkle DSC-prosedyrene, slik at de blir enklere å forholde seg til, ikke minst med hensyn til betjening av utstyr.
 - **Norge** støttet forslaget om forenkling. Men, HF-teleks bør fjernes fra kravene uten at det kreves erstatninger.
Hvis e-post anses som del av nød- og sikkerhetsprosedyrene i GMDSS, bør kravet innføres uavhengig av HF-teleks.

11. Revisjon av "IAMSAR Manual"

- a. Forslag til et MSC-sirkulære om endringer i "IAMSAR Manual", jfr. WP.2-annex 4, for overendelse til ICAO for godkjenning og til MSC 78 for "adoption".
- b. Forutsatt godkjent av MSC, vil endringene tre i kraft 1. januar 2005.
 - **Norge** støttet forslaget til endringer i IAMSAR-manualen, men det er en generell oppfatning blant de norske involverte etatene at IAMSAR-manualen ikke må bli for stor og omfattende hva angår sider. Innholdet må være strengt rettet mot "search and rescue", skrevet i enkle ordelag.

12. Gjennomgang av "2000 HSC Code" og endringer i "DSC Code" og "1994 HSC Code"

- a. Radiokravene i de nevnte kodene er basert på kapittel IV i SOLAS. **Norge** fremsatte "benkeforslag" om at SOLAS kapittel IV med senere endringer bør kunne gjelde i sin helhet for de nevnte kodene. Dette ble godt mottatt og det ble vedtatt å nedsette en korrespondansegruppe som skal vurdere, og komme med forslag til COMSAR 9.
- b. Korrespondansegruppen skal ledes av Singapore, ved:

Mr. Zafrul ALAM
Ship Safety Department
Shipping division
Maritime and Port Authority of Singapore
21 Storey, PSA Building
Alexandra Road
Singapore
E-mail: Zafrul_ALAM@mpa.gov.sg
- c. Sekretariatet vil informere DE 47.

13. Tiltak for å forbedre maritime anti-terror

Det var to hovedspørsmål som ble tatt opp under dette agendapunkt; dvs. "Langdistanse identifikasjon og sporing / trekking ("tracking") av skip", og "Ship Security Alert Systems (SSAS)". Disse sakene omtales hver for seg under avsnitt a og b.

a. Langdistanse identifikasjon og sporing ("tracking") av skip (LRIT)

USA har ledet Korrespondansegruppen på LRIT, men valgte å sende inn et eget dokument på saken i tillegg til Korrespondansegruppens to dokumenter. Det er også verdt å merke seg at USAs eget forslag på visse punkter er i strid med hva USA hevdet i Korrespondansegruppen (for eksempel at funksjonskravene skulle inkluderes i SOLAS-kravet). USA har dessuten også sendt sitt dokument direkte til MSC 78, som forslag til SOLAS-ending med anmodning om vedtak ("adoption") på MSC 78. Dette er i strid med hva MSC 77 besluttet (dvs. diskusjon på MSC 78, og vedtak på MSC 79), og må ses på som forsøk fra USAs side på å kortslutte prosessen.

Dokumentet fra Korrespondansegruppen foreligger i to versjoner: COMSAR 8/INF.5 som gir detaljert informasjon om de synspunkter som fremkom i Korrespondansegruppen, og COMSAR 8/13/4 som er en oppsummering av synspunktene i gruppen.

Norsk posisjon

Norsk posisjon beskrives nedenfor under viktige spørsmål tilknyttet LRIT.

a) *Bør det innføres IMO-krav om LRIT?*

Forslaget er begrunnet i "security", og har sterk støtte bl.a. fra USA og EU.

Tilleggsargumenter er at systemet også vil kunne være svært nyttig for SAR. Det er lite sannsynlig at systemet lar seg stoppe. Norge bør derfor ikke gå i mot selve systemet, men vi bør kreve at alle sider er skikkelig utredet før SOLAS-kravet vedtas. Viktige spørsmål vil bl.a. være kostnader til drift av systemet, og visshet for at "noen" (og tilstrekkelig mange) vil være villig til å betale for disse kostnadene.

b) *Funksjonskrav til LRIT*

Siste utkast kommer fra NAV 49 og foreligger i dokument COMSAR 8/2/1, Annex 2.

Forslaget bør bearbeides videre. Det er kun hensynet til Statenes "security" som tas i betraktning i foreliggende forslag. Det bør bl.a. sies at hensynet til skips "security" også skal vektlegges. (Jeg har kommentert som vist i INF.5, side 25). Også anvendelse av systemet for SAR-formål mangler i foreliggende utkast til funksjonskrav.

c) *Tracking distance*

Uenigheten gjelder kun i forhold til kyststater; dvs tilfeldige land som skipet ikke er på vei mot. I korrespondansegruppen gikk de fleste inn for 100 – 200 NM, men så kom USA og foreslo 2.000 NM(!). Det er vanskelig å finne begrunnelse for USAs forslag. Med tanke på suspekte land og muligheten for at info fra systemet skal falle i gale hender og derved kunne brukes til å tracke terrormål, bør kravet snevres inn. (Jeg argumenterte for 100 NM i gruppen)

d) *Report response rates*

Her har det vært mange ulike forslag, inkludert "dynamic rate"; dvs at det enkelte land skal kunne beslutte hvor ofte meldinger blir sendt fra det enkelte skip. USA's eget forslag i COMSAR 8/13 er overraskende moderat; dvs hver time når skipet er mindre enn 300 NM fra nærmeste land og hver 4. time når skipet er lenger enn 300 NM fra land. Vil dette være tilstrekkelig for SAR, eller bør hver time velges uansett posisjon? "Dynamic rate" må antas å komplisere både system og finansiering, og bør unngås.

e) *Parameters reported*

Minimum vil være skipets ID, posisjon og tidspunkt for posisjon. Enkelte har argumentert for kurs/fart i tillegg. Kurs/fart i et gitt øyeblikk kan være misvisende og kan dessuten beregnes gjennomsnittlig hvis rapportering skjer for eksempel hver time. Neste havneanløp + ETA er trolig mer fornuftig hvis man skal velge noe utover minimum. Vil kanskje være nyttig for å plukke ut "beste" skip til SAR-assistanse.

f) *Organization running the system, including funding*

Det er svært viktig å sikre at informasjon fra systemet ikke kan tilflyte andre enn de land som har rett til å motta informasjon for hvert enkelt skip. Det bør være en sentral internasjonal organisasjon som mottar informasjon fra alle skip, og som ruter slik info til de som har rett til informasjon og er villig til å betale. I USAs dokument COMSAR 8/13/5 tilbyr AMVER seg å drive systemet. Det antas at en slik løsning ikke vil bli akseptert av enkelte land – det må være bedre med en nøytral internasjonal organisasjon. Men en slik løsning vil koste en god del, og spørsmålet er om land er i stand til å forplikte seg til å bistå til finansieringen på det nåværende tidspunkt. Mot betaling bør også rederier kunne

få anledning til å "tracke" egne skip. Det er nærliggende å foreslå at enhver bruker betaler en fast pris (eller sin prosentandel av totalen) pr. mottatt melding fra hvert skip. Men vil noen kunne stille økonomisk garanti for å få satt systemet i gang?

g) Should the master be permitted to switch the equipment off?

Dette vil sikkert være et kontroversielt spørsmål, ved at skipenes sikkerhet settes opp mot Statens "security". Jeg mener å huske at det er foreslått at skipets Flaggstat skal kunne gi skipet anledning til å slå av utstyret når omstendighetene tilsier dette. En annen mulighet er at Flaggstaten får rett til å beslutte at den internasjonale organisasjonen som driver systemet, sperrer enkelte staters tilgang til visse skip når dette anses påkrevet. Norge bør neppe ha et helt fastlåst syn, men vi bør argumentere for at Flaggstaten må ha anledning til å forhindre at visse stater kan tracke "egne" skip, når omstendighetene gjør dette nødvendig.

h) Should ships operating exclusively within AIS range be exempted?

Dette bør Norge hevde. Men der er viktig hvordan kravet blir utformet: Hvis et skip opererer utenfor en kyststat som ikke "har gidde" å bygge ut AIS, må ikke dette føre til at skipet må installere LRIT. Slik USAs forslag er utformet, vil skipet måtte gjøre dette. Det kan også se ut som USAs tekstforslag vil innebære at kyststater 2.000 NM unna skal ha rett til å "tracke" ethvert skip, og i så fall må alle skip ha LRIT! Men dette er neppe tilsiktet, så formuleringen må endres.

i) Should LRIT interface to AIS?

Dette vil eventuelt fordyre systemet, og eventuelt behov vil fremkomme når "parameters reported" (punkt e) er besluttet.

j) Is operation required in A4 Sea Areas?

Spørsmålet har i liten grad vært diskutert, men kan være et problem for de skip som ønsker å bruke Inmarsat-utstyr. DnVs forslag om at skip i A4 kan lagre sine posisjoner/tidspunkt mens de er i A4, og deretter sende disse når de er innenfor Inmarsat dekningsområdet er interessant, og bør vurderes nærmere.

k) Text of SOLAS requirements

USAs tekstforslag ble aldri diskutert i Korrespondansegruppen, men kom allikevel inn i Korrespondansegruppens rapport(!) Som nevnt mente flertallet i Korrespondansegruppen (inkludert USA) at funksjonskravene bør inn i SOLAS-teksten. Men som nevnt i pkt. b) bør disse bearbejdes mer. Et annet punkt i SOLAS-teksten er tidsramme for oppfyllelse av krav. Kravene vil kunne tre i kraft tidligst 1½ år etter "adoption"; dvs trolig 1. januar eller 1. juli 2006. Rederiforbundet argumenterer for at kravet bør koples til Radiobesiktelse, og det er utvilsomt fornuftig. Norge bør gå inn for "First Radio Equipment Survey after Entry into force" for A3-skip (som ikke vil måtte anskaffe nytt radioutstyr) og ett (?) år i tillegg for øvrige skip.

Kravet bør utformes slik at ethvert radiosystem og radioutstyr som vil oppfylle kravene, vil kunne benyttes – dvs ikke nødvendigvis dedikert utstyr for LRIT.

Konklusjon

Saken ble kort presentert i Plenum før den ble gitt til Arbeidsgruppe ledet av Charalambous fra Kypros. Arbeidsgruppen fikk i oppgave å diskutere viktige detaljspørsmål og utarbeide et fullstendig forslag til SOLAS-krav.

Følgende saker ble det oppnådd tilnærmet enighet om:

1. En "innfasingsplan" må utvikles med henblikk på skip som omfattes av SOLAS kapittel XI-2. Innfasingsplanen bør relatere seg til det aktuelle radiokommunikasjonsutstyret på det enkelte skip.
2. Skip som kun opererer innenfor radiodekningsområde A1 og som er utstyrt med AIS, trenger ikke å installere tilleggsutstyr for å oppfylle et eventuelt krav til LRIT.
3. Innfasingsplanen bør omfatte skip som opererer utenfor A1, men innenfor A2.
4. Innfasingsplanen trenger ikke gjelde for skip som operer utenfor A1 og A2, men innenfor A3, hvis de benytter Inmarsat-C CES som kan formidle LRIT-informasjon.
5. For skip som opererer utenfor A1, A2 og A3, dvs. i A4 kan LRIT formidles over korbølge kystradiostasjoner på internasjonalt godkjente frekvenser. Det finnes i tillegg systemer som kan benyttes i disse områdene, men disse er ikke anerkjent av IMO. Dette kan være systemer som ARGOS, GLOBALSTAR, IRIDIUM OG ORBCOMM.
6. Hver Administrasjon bør kunne motta LRIT for "sine" skip.
7. "Tracking Distance Offshore"
 1. Flaggetaten bør kunne motta LRIT for "sine skip" uansett hvor i verden de befinner seg.
 2. Havnestatmyndigheter bør kunne motta LRIT fra skip som har meldt sin ankomst til vedkommende havn.
 3. Når det gjelder skip som seiler forbi en kyststat, ble det ikke tatt stilling til tidspunkt, eller avstand (nautiske mil) fra kyststatens territorialgrenser hvor LRIT skal være obligatorisk.
8. Det er interessant å merke seg at en kyststat som har meldt fra at han ønsker data fra alle skip i "sin sone", må få en automatisk generert rapport fra databasen siden det ikke er mulig å be om "tracking" av et skip hvor verken posisjon eller ID er kjent. Slik rapport må som minimum inneholde den siste og den nest siste rapporten for å kunne estimere kurs og hastighet. I tillegg må opplysning om destinasjon og siste anløpet havn oppgis.
9. Engasjement fra "intergovernmental" organisasjoner angående spredning av LRIT-informasjon.
 1. Ved innhenting av data fra skip som ikke har meldt sin ankomst til en havn, vil en internasjonal organisasjon kunne innhente data og sende relevante opplysninger til kontraherende regjeringer.
 2. Det er nødvendig å klargjøre hvorvidt et skip plikter å sende LRIT til en kyststat dersom det kun passerer vedkommende lands territorialgrenser. Her gjenstår det å fastsette hvor nær et skip kan gå en kyststat før det plikter å sende LRIT.
 3. Dersom LRIT anses å være sikkerhetsfremmende, bør kostnadene for brukeren holdes på et så lavt nivå som mulig.
10. Formidling av LRIT ved hjelp av andre satellittsystemer enn Inmarsat, samt landbaserte stasjoner
 1. Systemer som ARGOS, GLOBALSTAR, IRIDIUM OG ORBCOMM, samt kortbølge kystradiostasjoner kan også aksepteres som formidlere av LRIT-tjenester.
 2. Funksjonskrav, jfr. COMSAR 8/2/1 – annex 2, må være minimumskravene som slike systemer må tilfredsstill.
11. Sikkerhetskrav og kryptering er områder som trenger nøye gjennomgang.
12. LRIT-meldinger rapport bør kun inneholde skipets identitet, posisjon og tiden for når posisjonen ble tatt anses tilstrekkelig. Det skal ikke være nødvendig å sende ytterligere informasjon.
13. Skip bør kunne sende LRIT kostnadsfritt. "Service Provider" bør kunne få dekket sine utgifter av den regjering som bestiller LRIT-informasjon.

14. LRIT bør ikke ha grensesnitt mot AIS, siden noen av AIS-meldingene legges inn manuelt og kan derved føre til at unøyaktig eller utilsiktet informasjon blir sendt.
15. LRIT bør kunne benyttes i SAR-situasjoner.
16. LRIT-krav i SOLAS kapittel XI-2 ble foreslått, jfr. WP.5-annex 1, men utkastet trenger betydelig bearbeidelse.

Saken "LRIT" ble diskutert i Arbeidsgruppen gjennom hele uken, men det viste seg umulig å fullføre oppgaven. Det er en rekke vanskelig spørsmål som må avklares før MSC eventuelt kan vedta SOLAS-tekst med krav om at skip skal ha utstyr for LRIT. Spørsmålet om finansiering og driftsorganisasjon er spesielt viktige og vanskelige. Sannsynligvis er det forholdsvis få land som vil benytte systemet i særlig utstrekning – i vertfall dersom det blir kostbart å kjøpe data fra systemet.

I tråd med de nye prøvereglene for rapportering som må gjelder (dvs; kun konklusjoner, ikke referat) hadde Sekretariatet laget et rapportutkast som ble behandlet på møtets siste dag. Imidlertid ga utkastet inntrykk av at svært lite var gjort med saken på COMSAR 8. Den norske delegasjonen mente dette ville være å gi MSC et helt feilaktig inntrykk av saken, og vi fikk derfor etter hvert aksept for å ta inn ny tekst i rapporten som oppsummerte hva COMSAR hadde gjort, og sakens status.

b. "Ship Security Alert System" (SSAS)

Kravene til SSAS foreligger som SOLAS-krav (Reg.XI-2/6), som "Performance standard"(Res. MSC.147(77)) og som Guidance (MSC,Circ.1072). Totalt sett er imidlertid kravene ufullstendige, bl.a ved at det ikke stilles krav om typegodkjennelse. Uklarheten om kravene er delvis tilsiktet, for å gi stor fleksibilitet mht. hva slags utstyr som skal kunne benyttes til SSAS.

Norsk posisjon

Det er besluttet at HRS-S skal være "sluttmottaker" for security-meldinger sendt med SSAS. Det kan være grunn til å frykte at falske alarmer kan bli et stort problem med SSAS-utstyr. Bl.a. derfor har vi foreslått følgende krav: Straks alarm-melding mottas, vil PST og skipets rederi ("Selskapet") bli informert, og rederiet pålegges å sjekke ut om meldingen er falsk.

For øvrig har vi ikke stilt tilleggskrav til SSAS-utstyret.

Konklusjon

Det var tilnærmet enighet om følgende saker vedr. SSAS:

1. VHF- og MF- systemer, samt mobiltelefon egner seg ikke særlig godt til SSAS, med unntak av å kunne sende kodede meldinger ("voice"). Slike kodede meldinger er tillatt ifølge MSC/Circ.1072 paragraf 3.3.
2. Det finnes fortsatt ikke en entydig policy på ruting av SSAS meldinger, og hvilken sambandsstatus meldingene skal ha. Hvorvidt Inmarsat-prioritet-3 (gratis) som automatisk rutes til en Assosiated RCC skal benyttes, eller "alert" med pre-programerte adresser i selve terminalen som ikke får annen transmisjons oppmerksomhet enn et vanlig oppkall (betalt formidling) er ikke bestemt.
3. Inmarsat har etter COMSAR 8 møtet trukket tilbake det tekniske dokumentet som angir nødvendige forandringer som kreves på en Inmarsat-C terminal og jordstasjon for å kunne behandle et SSAS nødoppkall med prioritet-3. Ifølge Inmarsat så gjorde de dette pga at Japan og Hellas gikk imot bruk av Prioritet-3.
4. Kravet til SSAS gjelder for lasteskip på 500 bt og derover, selv om SOLAS kapittel IV gjelder for lasteskip fra 300 bt og derover.

5. Dersom COSPAS-SARSAT blir benyttet for SSAS, må det defineres hvilke tilleggskrav som skal gjelde for 406 MHz SSAS-sendere med hensyn til installasjon og aktivering.
6. IMO bør etablere en database som kan samle, lagre og distribuere hvilke krav den enkelte Administrasjon har til SSAS. Slik informasjon er ikke å betrakte som sikkerhets-sensitiv. Databasen kan eksempelvis inneholde:
 1. Flaggstaten,
 2. Flaggstatens myndighetsorgan,
 3. ruting av alarmer,
 4. krav til innhold i SSAS-meldinger
 5. godkjent format for meldinger,
 6. godkjent leveringsformat
 7. test-meldinger
7. Rutine-test av SSAS er påkrevet. Det var enighet om at det er behov for å lage en egen test-protokoll for SSAS, slik at utstyret kan testes uten fare for falsk alarmering. Retninglinjer for testing bør utarbeides av IMO.
8. Selv om mange kunne ønske klarere krav til SSAS-utstyr, var det enighet om at det nå er for sent å gi tilleggskrav.

14. Revisjon av formularene for sikkerhets sertifikater for atombredne skip

- a. Sertifikatformularene for atombredne skip må tilpasses dagens bestemmelser. Forslag til endringer vil bli oversendt DE.
- b. Dette punktet på COMSAR dagsorden vil bli bedt fjernet. Arbeidet er utført.

15. Arbeidsprogram og dagsorden for COMSAR 9

- a. Mandat
 1. COMSAR noterte seg at saker som har med rømming og evakuering (SOLAS kapittel II-2) er saker som skal behandles i FP.
 2. Evakuering, livberging, samt søk og unnsetning (search and rescue) sorterer under COMSAR.
- b. Arbeidsprogram og dagsorden for COMSAR 9
 1. Forslag til dagsorden for COMSAR 9 (annex til WP.3 og WP.3/Rev.1) vil bli oversendt MSC.

16. Valg av leder og nestleder for 2005

- a. Leder U. Hallberg (Sverige)
- b. Nestleder A. Olopoenia (Nigeria)

17. Andre saker

- a. AIS
 1. SN/Circ.227 gjelder for installasjon av nye AIS.
 2. AIS bør tilkoples en UPS (uninterruptible power supply). Skipets reserve energikilde er ikke særlig egnet fordi SOLAS tillater at spenningen går i null ved overgang til ny energikilde.
 3. Det er nødvendig å endre SN/Circ.227, spesielt med hensyn til UPS. NAV bes notere seg COMSARs syn.
 - Norge mener det er viktig at AIS installeres i overensstemmelse med SN/Circ.227. Hvis nødvendig må sirkulære endres, slik at det tilpasse de krav som er vesentlig og viktig.
 - NAV har utviklet sikkerhetsrelaterte binære meldinger. Det er her viktig å presisere at kun meldinger i overensstemmelse med bestemmelser vedtatt i IMO bør kringkastes av kyststasjoner og andre landbaserte stasjoner.

- **Norge** støtter også forslaget fra IALA om at definerte standarder for å identifisere havner og andre steder må utarbeides og godkjennes (IALA-standarder bør kunne godkjennes direkte).
- b. Revisjon av SOLAS regel IV/14 om "Performance Standards"
1. Forslag fra Korea om å harmonisere regel IV/14 med regel V/18.
 1. Instruksjon om endringer i bestemmelser må komme fra MSC.
 2. Regel 14 i kapittel IV i SOLAS ble endret ved resolusjon MSC.123(75), med ikrafttredelse 1. januar 2004.
 3. Det er derfor ikke nødvendig å foreta ytterligere endringer i regel IV/14.
- c. Fornyelse av operatørsertifikater i GMDSS
1. COMSAR 8 var enig / støttet Norges bekymring (COMSAR 8/17/2) over at mange GMDSS radiooperatører (navigatører) som ikke kan utføre de operasjonelle og tekniske nød- og sikkerhetsprosedyrene på radioutstyret som er installert på skipet de tjenestegjør. COMSAR 8 noterte seg at Norge og noen andre land benyttet bestemmelsene i avsnitt A-I/11 – nr. 1.3.1 i STCW-koden (fornyelse ved hjelp av godkjent praktisk prøve). Prøven går ut på at kandidaten skal kunne demonstrere sin kunnskap om hvordan funksjonen som beskrevet i SOLAS regel IV/4 skal gjennomføres.
 2. COMSAR 8 var også enig i Norges bekymring (COMSAR 7/17/3) om den tilsynelatende mange på kunnskap og forståelse for hvordan nødalarmring og oppfølgende kommunikasjon skal utføres i GMDSS.
 3. MSC bes derfor å notere seg COMSAR 8 sin bekymring og – om mulig – be STW å foreta ytterligere vurderinger med hensyn til fornyelse av GMDSS operatørsertifikater.
 4. COMSAR 8 støttet også Norge (COMSAR 8/17/4) i at alle radioredningsmidler, så vel som påbudt GMDSS radioutstyr bør testes og kommunikasjonsprøves når det gjennomføres livbåtmanøvre og brannøvelser.

18. Rapport til MSC (Maritime Safety Committee)

- a. MSC bes:
1. Godkjenne utkast til MSC-sirkulære om revidert NAVTEX Manual,
 2. Godkjenne utkast til MSC-sirkulære om bruk av NAVTEX B₂B₄-karakterer = 00 og NAVTEX "Service Area limits"
 3. Notere seg COMSAR 8 sin oppfatning at lyttevakt på VHF kanal 16 bør kreves beholdt.
 4. godkjenne opprettelsen av en "joint" IMO/ITU ekspertgruppe for å forberede IMO sin holdning til WRC-07, hva gjelder mandat (terms of reference, (TOR)).
 5. godkjenne forslag til sirkulære om testing av DSC-kanaler,
 6. notere seg forslagene om S-VDR for eksisterende skip,
 7. ta til etterretning forslagene om å endre utkastet til "performance standard"
 8. godkjenne utkast til sirkulære om årlig testing av L-band satellitt EPIRB,
 9. be sekretariatet å opprette et "validation panel" for å vurdere "Coast Station Operator's Certificate course".
 10. endossere utstedelsen av et COMSAR-sirkulære om "Coast Station Operator's Certificate (CSOC) – kurs,
 11. godkjenne sammenkallelsen til et interasesjonalt JWG 11
 12. godkjenne opprettelsen og sammensetningen av en "Global SAR development advisory group".
 13. notere seg at COMSAR 8 sluttførte "Guidelines on responsibility and liability issues related to the use of the emergency medical kit/bag and evaluation of its use in emergency incidents", og utstede den i overensstemmelse med MSC 77 (paragraf 7.14).

14. gi sin tilslutning til å identifisere passasjerskip som ikke er ro-ro passasjerskip, som kan dra fordel av å være utstyrt med en "emergency medical kit/bag (EMK)", da disse skipene ikke har lege om bord men fører mer enn 100 passasjerer, og går i ruter hvor responstiden for medisinsk intervensjon fra land er lengre enn 30 minutter,
15. notere seg at det ikke er nødvendig å endre på retningslinjene for et helse- og sikkerhetsprogram, sett fra et radiokommunikasjons- og søk og unnsetnings-synspunkt og gi tilsvarende råd til BLG 9,
16. godkjenne utkast til MSC-resolusjon om "Guidance on the treatment of persons at sea",
17. gjennomgå anbefalingene om store passasjerskip (Large Passenger Ship Safety) og ta de nødvendige bestemmelser,
18. bestemme hvorvidt utløpsdatoen for punktet "Large passenger ship safety" på dagsorden til COMSAR skal endres til 2005,
19. godkjenne forslaget om å gi instruks til sekretariatet om å formidle den omforente uttalelsen om "Developments in maritime radiocommunication systems and technology" til ITU-R WP.8B for vurdering,
20. godkjenne utkastet til MSC-sirkulære om "amendments to the IAMSAR Manual,
21. vurdere utkastet til mandat for COMSAR (9),
22. godkjenne utkast til revidert "work programme" / "provisional agenda" for COMSAR 9,
23. notere seg COMSARs syn om at AIS bør koples til skipets kraftforsyning gjennom en UPS (uninterruptible power supply (UPS)). Reservekilden for radioutstyr (reserve source of energy) er ikke så godt egnet, fordi SOLAS tillater at spenningen forsvinner ved omkopling til reservekilde,
24. notere seg COMSARs engasjement angående innehavere av GMDSS-operatørsertifikater og deres gjennomføring av vedtatte prosedyrer, og – anmode STW om å vurdere fornyelsesbestemmelsene i STCW-koden,

Oslo, 26. mars 2004

Sigmund Andreas Breivik
Delegasjonsleder
