

Delegasjonsrapport –

COMSAR-9

Komite: COMSAR 9
Fra: Sigmund A.A. Breivik
Dato: 22. april 2005

Deltakere:

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. Senior overingeniør | Sigmund A.A. <u>Breivik</u> , Sjøfartsdirektoratet, leder |
| 2. Senior rådgiver | Trygve <u>Scheel</u> , Sjøfartsdirektoratet |
| 3. Sjefsingeniør | Inger Lise <u>Walter</u> , Post- og teletilsynet, |
| 4. Senioringeniør | Trond <u>Olsen</u> , Post- og teletilsynet, |
| 5. Senioringeniør | Øystein Bruncell <u>Larsen</u> , Petroleumstilsynet |
| 6. Redningsleder | Ørjan <u>Delbekk</u> , Hovedredningssentralen Nord-Norge |
| 7. Redningsinspektør | Merete <u>Jeppesen</u> , Hovedredningssentralen Nord-Norge, |
| 8. Redningsinspektør | Stein <u>Solberg</u> , Hovedredningssentralen Sør-Norge |
| 9. Seksjonsleder | Rune <u>Karlsen</u> , Norges Rederiforbund |
| 10. Sjefsingeniør | Stein <u>Isaksen</u> , Telenor Nordic Radioinspeksjonen |
| 11. Avdelingsjef | John <u>Johannessen</u> , Telenor Nordic, Radioinspeksjonen |
| 12. Kystradiosjef | Jan Erik <u>Steder</u> , Telenor Nordic, Radioinspeksjonen |
| 13. Senioringeniør | Olaf <u>Jansen</u> , Det Norske Veritas |
| 14. Assisterende direktør | Tore <u>Gjestrup</u> , Norsk Sjøoffisersforbund |
| 15. Juridisk rådgiver | Gunnar <u>Stølsvik</u> , Kystvakten |
| 16. Senior Scientist | Torkild <u>Eriksen</u> , Forsvarets forskningsinstitutt. |

Dagsorden

Opening of the session

1. Adoption of the agenda
2. Decisions of other IMO bodies
3. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), hereunder
 1. matters relating to the GMDSS Master Plan
 2. operational and technical co-ordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including review of the related documents
4. ITU maritime radiocommunication matters
 1. Radiocommunication ITU-R Study Group 8 matters
 2. ITU World Radiocommunication Conference matters
 - 9/4 – Liaison statements from Working Party 8B to IMO
 - 9/4/1 – Outcome of the meeting of a Joint IMO/ITU Experts Group on preparation of an IMO position to WRC-07
 - 9/4/2 – DSC Channel Loading Statistics
5. Satellite services (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)
 - 9/5 – Status of the COSPAS-SARSAT Programme
 - 9/5/1 – Approval of satellite systems for use in the GMDSS
 - 9/5/2 – Proposal to review resolution A.888(21) on criteria for the provision of Mobile-satellite communication systems in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
 - 9/5/3 – Provision of Mobile-Satellite Communications in the GMDSS
 - 9/5/4 – Analysis and assessment of the GMDSS performance of Inmarsat LTD
 - 9/INF.2 – Portable 406 MHz beacon tester
6. Emergency radiocommunications, including false alerts and interference
 - 9/6 – GMDSS – system monitoring and reporting (GMDSS-SMR)
7. Matters concerning search and rescue, including those related to the 1979 SAR Conference and the implementation of the GMDSS
 1. harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters
 2. plan for the provision of maritime SAR services, including procedures for routing distress information in the GMDSS ‘
 3. medical assistance in SAR services
 - 9/7 – Report of the seventh session of the ICAO/IMO Joint working group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue

- 9/INF.9 – Coast Station Operator’s Certificate
- 8. Developments in maritime radiocommunication systems and technology
 - 9/8 – HF data communication standards and spectrum requirements
 - 9/8/1 – Use of IP technology for the GMDSS
- 9. Review of the IAMSAR Manual
 - 9/9 – Proposed changes to the IAMSAR Manual, volume II
- 10. Review of the OSV Guidelines
 - 9/10 – Outcome of SLF 47
- 11. Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code
 - Ingen documenter
- 12. Measures to enhance maritime security
 - 9/12 - Outcome of MSC 78 (Secretariat)
 - 9/12/1 - Outcome of MSC 79 (Secretariat)
 - 9/12/2 – Proposal to amend resolution A.706 (France)
 - 9/12/3 – Long-range Identification and tracking of Ships (Brazil),
 - 9/12/4 – End-to-end test and automatic acknowledgement for testing SSASs (Korea),
 - 9/12/5 – National vessel Monitoring System and LRIT (Korea),
 - 9/12/6 – Priority of ship security alerts (Italy)
 - 9/12/7 – Long-Range Identification and tracking of Ships (Cyprus, Luxemburg, Spain, Netherlands and Sweden),
 - 9/12/8 – Long-Range Identification and Tracking of Ships (USA),
 - 9/INF.4 – Satellite-based AIS Long-Range Identification and Tracking (Norway),
 - 9/INF.6 – IALA Seminar on Long-Range Tracking “Tracking all the way” (IALA),
 - 9/INF.8 – Long-Range Identification and Tracking (USA),
 - 9/INF.11 – Experiences on ship security alerts (Italy),
 - 9/INF.12 – Long-Range Identification and Tracking of Ships (Marshall Islands).
- 13. Large passenger ship safety
 - 9/13 – Outcome of MSC 79
 - 9/13/1 – Remarks on the objectives and tasks relevant to the COMSAR Sub-Committee in the revised work plan.
 - 9/13/2 – Firefighting at sea project: progress report
 - 9/13/3 – GIS modelling project: progress report
- 14. Review of the FAL and SALVAGE Convention provisions regarding the treatment of persons rescued at sea
 - Ingen documenter
- 15. Recommendations on high-risk oceanic crossings by adventure craft
 - 9/15 – Minimum safety measures of high-risk oceanic crossings by non-conventional craft
- 16. Work programme and agenda for COMSAR 10
- 17. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2006
- 18. Any other business
 - 9/18 – Identification and tracking of ships using AIS. Quality of AIS information.
 - 9/18/1 – Unification of the distress buttons for effective distress communications.
 - 9/INF.3 – Informe de la VIª patrulla antártica naval combinada
 -
- 19. Report to the Maritime Safety Committee

Åpning av COMSAR-9

”Secretary General” nevnte at det viktige bidraget som den internasjonale shipping er for den internasjonale økonomien, ikke er godt nok anerkjent av folk flest. Han ba om at alle som er engasjert i shipping, godkjenner tema for dette års ”World Maritime Day 2005” – ” International Shipping. Carrier of World Trade.”

”Secretary General” refererte til vedtak (MSC 78) om endringer i SOLAS og SAR-konvensjonen med tilhørende retningslinjer om behandling av nødstedte personer. Han uttrykte tilfredshet med at skipsføreres plikt til å gå nødstedte til assistanse nå kan utføres med vissheten om at land (regjeringer) er forpliktet til å koordinere og samarbeide, slik at nødstedte som er tatt om bord kan ilandsettes uten for store avvik fra skipets planlagte reise og samtidig frita skipet fra ytterligere forpliktelser for de nødstedte. Han uttrykte at dette arbeidet, inklusive retningslinjer og endringer i NAVTEX-manualen er milepæler i IMOs strev med å oppdatere operasjonelle standarder for sikkerheten til sjøs og gi gode råd til Administrasjoner, redere og sjøfarende i deres

aktiviteter. Det forventes, sa han, at COMSAR vurderer de tekniske aspekter ved "long-range identification and tracking systems for ships", og gir råd til kommende MSC (mai-2005). Viktig for skipførere og andre sjøfarende er "ship security alert system priority signal" og utviklingen av testprokoll.

Terskelen for når det er betimelig å returnere til havn, samt minimumstid for hvor lenge en kan forvente at personer skal kunne oppholde seg om bord i tilfelle nød, er viktige saker for IMO.

"Secretary general" uttrykte – på vegne av IMO – sin dypeste sympati med de som ble rammet av katastrofen i det sydlige Asia. Han takket for alle innkomne bidrag til "Tsunami Maritime Relief fund", som er etablert i regi av FN.

1. Adoption of the agenda.

- a. Dokumenter til behandling:
 - i. 9/1 – Provisional agenda (secretariat)
 - ii. 9/1/1 – Annotations to the provisional agenda (secretariat)
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. Dagsorden godkjent.

2. Decisions of other IMO bodies

- a. Dokumenter til behandling:
 - i. 9/2 – Outcome of MSC 78 (secretariat)
 - ii. 9/2/1 – Outcome of FAL 31 and NAV 50 (secretariat)
 - iii. 9/2/2 – Outcome of MSC 79 (secretariat)
- b. Vedtak og bemerkninger fra MSC 78, FAL 31, NAV 50, C92, C 93 and MSC 79, vil bli behørig behandlet under relevante punkter på dagsorden.

3. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

- a. Dokumenter til behandling
 - i. 9/3 – Use of MF and HF NBDP
 - ii. 9/3/1 – Operational and technical co-ordination provisions of Maritime Safety Information (MSI) services, including review of the related documents. Outcome of an Inter-agency co-ordinating Meeting on the South Asian Tsunami disaster.
 - iii. 9/3/2 - Outcome of the World Conference on Disaster Reduction Kobe, Hyogo, Japan, 18 to 22 January 2005 – (Secretariat)
 - iv. 9/3/3 - Evaluation of existing NAVTEX, SafetyNET and World-Wide Navigational Warning Service manuals and guidance documents in respect to the promulgation of tsunami and other urgent natural disaster warnings – (IHO)
 - v. 9/3/4 - Priority handling of Tsunami Warnings in the NAVTEX service - (Japan)
 - vi. 9/3/5 - Harmonization of maritime operational services - A proposal for discussion (Chairman of the COMSAR Sub-Committee)
 - vii. 9/3/6 - Comments on the dissemination of information from tsunami warning centres (United Kingdom)
 - viii. 9/3/7 - Proposals for improvements of SAR response to large-scale disasters (International Lifeboat Federation (ILF))
 - ix. 9/INF.5 – Report of the 14th session of the Baltic/Barents Sea Regional co-operation on the GMDSS (BBRC/GMDSS-14)
 - x. 9/INF.7 – Promulgation of Maritime Safety Information
 - xi. 9/INF.13 - UN General Assembly and IAPH resolutions concerning strengthening, rehabilitation, reconstruction and prevention in the aftermath of the Indian Ocean tsunami disaster (Secretariat)
 - xii. 9/INF.14 - Aids to Navigation Information Service (ANIS) (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA))
 - xiii. 9/INF.15 - Outline of the Tsunami Simulation and Tsunami Information Map (Japan)
- b. GMDSS MASTER PLAN
 - i. GMDSS/Circ.8/Corr.10 er utstedt. Det inneholder endringer fra Brasil, Mexico, Norge, Romania, Russland, Sverige, Ukraina og USA.
 - ii. En GMDSS/Circ.8/Corr.11 vil bli utstedt, inneholdende endringer fra Ecuador, Estland, Grønland (Danmark), Hong Kong China, Norge, Sør-Afrika and Uruguay.

- iii. Medlemsland bes sjekke sine data i GMDSS/Circ.8 og Corrigenda, med hensyn til nøyaktighet og oversende info til sekretariatet og besvare MSC/Circ.684, dersom dette ikke allerede er gjort.
 - iv. Revidert NAVTEX-manual vil tre i kraft fra 1. januar 2006. Det henvises også til MSC/Circ.1122.
 - v. Radioteleks (direct-printing telegraphy) bør fjernes som krav i GMDSS (foreslått av Danmark). Det foreligger ingen rapport om at denne funksjonen noen gang er benyttet i en nødsituasjon. Det foreligger heller ingen rapport om språkvansker, som skulle nødvendiggjøre bruken av radioteleks. Men, radioteleks kan ha sin nytteverdi for nød og sikkerhet i radiodekningsområde A4, hvor det for tiden ikke er satellittdekning. Formidling av offentlig korrespondanse kan gjennomføres mer effektivt ved hjelp av andre kommunikasjonsystemer.
- KONKLUSJON: Kravet om radioteleks kan derfor fjernes i radiodekningsområde A3, men beholdes A4 av hensyn til nød og sikkerhetskommunikasjon og mottak av MSI. Medlemsland bes fremme forslag til relevante komiteer (IMO og ITU) om fremtidig benyttelse av radioteleks.**

c. Tsunami-varsling

- i. Det var avsatt en hel dag til å diskutere hvordan varsling av Tsunami kan gjøres, slik at folk og land kan ta sine forholdsregler, og derved unngå tap av menneskelig og – om mulig – verdier.
- ii. Navigasjonssystemene, spesielt i den rammede regionen, må gjenvinne sin integritet.
- iii. Det vil bli avholdt et "Inter-Agency Co-ordinating Meeting".
- iv. Det vil bli avholdt en FN-konferanse "World Conference on Disaster Reduction" i mars-2005.
- v. Kyststatene må få tilgang til hydrografiske data.
- vi. IALA fremsatte Tsunami-behov i 5 trinn:
 1. Måleutstyr for kartlegging og eksperter som kan ko-ordinere tiltak på bakgrunn av innkomne data.
 2. Analysere behov (spesielt for Maldivene, Myanmar, Sri Lanka, Tanzania, Thailand, Congo)
 3. Identifisere og prioritere. Hva trengs, hva finnes, hva er det som mangler).
 4. Iverksette tiltak, utplassere måleutstyr, kartlegge transportbehov m.v.
 5. Gjenopprette tjenester, ha eksperter tilgjengelig, langsiktige planer.
- vii. Japan, som har lang erfaring med Tsunami, tilbød teknisk ekspertise, opplæring og rådgivning.
- viii. Det var stor enighet – spesielt mellom de land som har blitt – og som kan bli – rammet av Tsunami, at det må samarbeides.
- ix. IMO ble berømmet for å ta tak i problemene.
- x. Det var enighet om at verden har både utstyr og midler. Det gjelder bare å benytte dem.
- xi. Det ble påpekt at tekniske varslingsystemer er bra for utstyrspliktige fartøy, men det må også tas hensyn til småbåter som ikke er utstyrt med tekniske hjelpemidler.

4. **ITU maritime radiocommunication matters**

a. Dokumenter til behandling

- i. Liaison statements from Working Party 8B to IMO – (Secretariat)
- ii. Outcome of the meeting of a Joint IMO/ITU experts group on preparation of an IMO position to WRC-07 (Secretariat)
- iii. DSC channel loading statistics (Denmark)

b. Vedtak / kommentarer

- i. MF/HF testoppkall til kyststasjoner.
- ii. Forenkling av DSC-prosedyrer
- iii. Det ble foreslått endringer i Resolusjon A.801(19) Provision of Radio Services for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)..
- iv. Når det gjelder radioteleks og eventuelle erstatninger, så må det tas opp i WRC -07.
- v. Tilgangen til flere VHF-kanaler forslås gjort ved enten å splitte duplex-kanaler, eller gå inn for en båndbredde på 12.5 MHz.

5. **Satellite Service (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)**

a. Dokumenter til behandling

- i. 9/5 - Status of the COSPAS-SARSAT Programme (COSPAS-SARSAT)
- ii. 9/5/1 - Approval of satellite systems for use in the GMDSS (International Mobile Satellite Organization (IMSO))
- iii. 9/5/2 - Proposal to review resolution A.888(21) on Criteria for the Provision of Mobile-Satellite Communication Systems in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) (United States)
- iv. 9/5/3 - Provision of mobile-satellite communications in the GMDSS Submitted by Denmark and Liberia
- v. 9/5/4 - Analysis and assessment of the GMDSS performance of Inmarsat Ltd (International Mobile-Satellite Organization (IMSO))
- vi. 9/INF.2 - Portable 406 MHz Beacon tester (Canada)
- vii. 9/WP.7 - Report of the *ad hoc* Group

b. Vedtak / kommentarer

- i. Endringene i SOLAS regel IV/15.9 om årlig testing av satellitt EPIRB vil tre i kraft 1. januar 2006.
- ii. Det er så få nødpeilesendere som opererer i Inmarsat-systemet, at Inmarsat Ltd ikke finner det økonomisk forsvarlig å opprettholde Inmarsat-E-tjenesten (dvs. å formidle nødalarmer fra Inmarsat nødpeilesendere).
Tjenesten nedlegges og skip som er utstyrt med nødpeilesendere i Inmarsat-systemet, overføres gratis til COSPAS-SARSAT-systemet.
SOLAS kapittel IV vil bli endret tilsvarende.
- iii. IMO-resolusjon A.888(21) "Criteria for the provision of mobile-satellite communication systems in the GMDSS", er foreslått endret, slik at også andre satellitt-systemer enn Inmarsat Ltd, kan godkjennes som "mobile-satellite systems notified for use in the GMDSS". En korrespondansegruppe, koordinert av IMSO, ble nedsatt for å gjennomgå og komme med forslag til endringer i resolusjon A.888(21).
- iv. IMSO bekreftet at de også er villig til å føre tilsyn med LRIT, etter retningslinjer utarbeidet av IMO.
- v. Canada informerte om at instrument for testing av EPIRB er utviklet.

6. **Emergency Radiocommunications, including False Alerts and Interference**

a. Dokumenter

- i. GMDSS System Monitoring and Reporting (GMDSS-SMR) (Norway)

b. Vedtak/kommentarer

- i. Norge har ledet en korrespondansegruppe som hadde til oppgave å utarbeide rapportskjema for innrapportering av GMDSS-alarmer til IMO. Rapporten består av to skjemaer; ett for å innhente opplysninger fra skipet som sendte nødalarm og ett for å rapportere til IMO. Rapportskjemaene ble godkjent.
- ii. Det var enighet om at rapporter om nødalarmer håndteres best på et nasjonalt nivå. Redningstjenesten (RCC) bør rapportere slike hendelser til relevant myndighetsorgan som igjen kontakter flaggstaten og ber om at det innhentes rapport på et format som er utarbeidet av IMO/COMSAR. På bakgrunn av rapporten vurderer flaggstaten hvilke tiltak som må iverksettes, eventuelt iverksettelse av disiplinære forføyninger.

7. **Matters Concerning Search and Rescue, Including those related to the 1979 SAR Conference and the Implementation of the GMDSS**

a. Dokumenter:

- i. 9/7 - Report of the eleventh session of the ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue (Secretariat)
- ii. 9/INF.9 - Coast Station Operator's Certificate (Norway)
- iii. 9/WP.3 - Report of the SAR Working Group
- iv. 9/WP.3/Add.1 - Report of the SAR Working Group (Continued)
- v. 9/WP.3/Corr.1 - Report of the SAR Working Group_Corrigendum

b. Vedtak/kommentarer

- i. Det synes å ha oppstått forvirring med hensyn til sikkerhetsalarmeringer (SSAS) og nødalarmer (SAR). Situasjonen vil bli vurdert på bakgrunn av erfaringer, spesielt med SSAS.

- ii. Falske alarmer i GMDSS kan – i noen tilfeller, skyldes feilkonstruksjon. IMO vil foreslå for COSPAS-SARSAT å offentliggjøre hvilke typer utstyr dette gjelder.
- iii. Dagsorden for fremtidige ICAO/IMO Joint Working Group ble foreslått til:
 - 1. Quality Assurance;
 - 2. Risk Management Tools and Decision Support Systems,
 - 3. Inland SAR or SAR over land applicable to Aeronautical SAR,
 - 4. Use of AIS in SAR,
 - 5. Automated SAR Planning;
 - 6. SAR simulation software,
 - 7. Lessons learned and their practical application.
- iv. Norge (COMSAR 9/INF.9) informerte om hvordan retningslinjene i COMSAR/Circ.33 blir gjennomført ved opplæring av norsk kystradiopersonell.

8. Deveropments in maritime radio systems and technology

- a. Dokumenter
 - i. 9/8 - HF data communication standards and spectrum requirements (CIRM)
 - ii. 9/8/1 - Use of IP technology for the GMDSS (Japan)
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. Radioteleks for nød- og sikkerhetskommunikasjon kan sløyfes i radiodekningsområde A3, forutsatt at en overgangsperiode gis, som er tilstrekkelig lang nok. Frekvensene som benyttes til radioteleks kan frigis til benyttelse av nyere teknologi. I radiodekningsområde A4 foreslås radioteleks beholdt inntil videre.

9. Review of the IAMSAR Manual

- a. Dokumenter
 - i. 9/9 - Proposed changes to the IAMSAR Manual, volume II (Denmark)
 - ii. 9/WP.2 - REVIEW OF THE IAMSAR MANUAL (United States)
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. Endringer angående:
 - 1. Underwater search and rescue
 - 2. Mass Rescue Operations,
 - 3. “Grønland GREENPOS”,
 - 4. Aircraft co-ordinator (ACO),
 - 5. Prefix call sign of specific aircrafts,
 - 6. Ship Reporting Systems.

10. Review of the OSV Guidelines

- a. Dokumenter
 - i. Outcome of SLF 47 (Secretariat)
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. IMO-resolusjon A.469(XII) må gjennomgås for revisjon. Den bør imidlertid ikke legges inn under SOLAS 1974.
 - ii. Det ble vedtatt at OSV skal tilfredsstillte radiokravene som gjelder for SOLAS-skip, som vedtatt av Administrasjonen.

11. Review of the 2000 HSC Code and Amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code

- a. Dokumenter:
 - i. Ingen dokumenter
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. Radiokravene i “2000 HSC Code” og ”1994 HSC Code” gjøres ekvivalent med kravene i SOLAS kapittel IV.
 - ii. Kapittel 14 i ”2000 HSC Code” inkorporeres i ”DSC Code”.

12. Measures to Enhance Maritime Security

- a. Dokumenter:
 - i. COMSAR 9/12 Outcome of MSC 78 (Secretariat)
 - ii. COMSAR 9/12/1 Outcome of MSC 79 (Secretariat)
 - iii. COMSAR 9/12/2 Proposal to amend res. A.706 (France)
 - iv. COMSAR 9/12/3 Long-Range Identification and Tracking of Ships (Brazil)

- v. COMSAR 9/12/4 End-to-end test and automatic acknowledgement for testing SSASs (Korea)
 - vi. COMSAR 9/12/5 National Vessel Monitoring System and LRIT (Korea)
 - vii. COMSAR 9/12/6 Priority of ship security alerts (Italy)
 - viii. COMSAR 9/12/7 Long-Range Identification and Tracking of Ships (Cyprus, Luxemburg, Spain, Netherlands and Sweden)
 - ix. COMSAR 9/12/8 Long-Range Identification and Tracking of Ships (USA)
 - x. COMSAR 9/INF. 4 Satellite-based AIS Long-Range Identification and Tracking (Norway)
 - xi. COMSAR 9/INF. 6 IALA Seminar on Long range Tracking "Tracking all the way" (IALA)
 - xii. COMSAR 9/INF. 8 Long-Range Identification and Tracking (USA)
 - xiii. COMSAR 9/INF. 11 Experiences on ship security alerts (Italy)
 - xiv. COMSAR 9/INF. 12 Long-Range Identification and Tracking of Ships (Marshall Islands)
 - xv. 9/WP.5
 - xvi. 9/WP.5/Rev.1
- b. Vedtak / kommentarer

Det var sendt inn til sammen 14 dokumenter til dette agendapunkt; herav 5 INF-dokumenter. Sakene under agendapunktet "security" ble kort debattert i Plenum, og ble deretter overlatt til arbeidsgruppe ledet av Robert Markle fra USA. Følgende temaer ble diskutert:

- a) Long-range identification and tracking of ships (LRIT)
- b) Ship Security Alert Systems (SSAS): Prioritet for SSAS-signaler; testprotokoll
- c) Foreslåtte endringer til resolusjon A.707(17) "World-Wide Navigational Warning Service"
- d) Vurdere behov for endring av MSC/Circ.623/Rev.3 (Piracy and armed robbery)

Forslagene fra Arbeidsgruppen ble deretter forelagt Plenum, som ikke foretok substansielle endringer (utover å rette opp konkrete feil i rapporten fra Arbeidsgruppen), og godkjente synspunkter og forslag fra Gruppen.

I det følgende rapporteres oppsummering; norsk posisjon og konklusjon samlet for hvert enkelt tema.

a) Long-Range Identification and Tracking of Ships

Under agendapunktet "security" var "Long-range identification and tracking of ships (LRIT)" utvilsomt viktigste sak, og 8 av dokumentene dreide seg om dette. Dette tema har vært diskutert på flere møter, men saken er ikke enkel.

Dokumentet fra Brazil oppsummerer de alternativer som hittil har vært diskutert i IMO mht. hvilke organisasjoner som eventuelt kan drive et internasjonalt system for mottaking og distribusjon av LRIT-signaler fra skip. I dokumentet foreslår Brazil et alternativ som hittil ikke har vært diskutert; dvs å benytte organisasjoner etablert for å motta skipsrapportering for SAR-formål; dvs AMVER, AUSREP etc.

Imidlertid foreslår også Brazil at det skal etableres et "co-ordinating and planning intergovernmental central body" som skal være ansvarlig for "technical oversight and for the security information."

Brazils alternativ går ut på at enhver stat som ønsker LRIT-informasjon om et skip alltid skal henvende seg til den sentrale enheten. Denne vil først avklare om vedkommende Stat har *rett* til å motta slik informasjon i henhold til IMOs kriterier (som det ennå ikke er enighet om). Forutsatt at vedkommende Stat har rett til den informasjon som etterspørres, sender så den sentrale enheten forespørsel til det rapporteringssystem som har ansvar(?) for å tracke skipet. Rapporteringssystemet sender så "polling-signal" (dvs forespørsel om LRIT-informasjon) til skipet, som melder tilbake til Rapporteringssystemet som videresender informasjonen til vedkommende Stat.

Korea har etablert et Vessel Monitoring System (VMS) for alle koreanske skip som vil bli dekket av et fremtidig IMO-krav om LRIT. Koreas system dekker også skips kategorier som

faller utenfor IMOs fremtidige system. Videre inneholder Koreas VMS-system flere typer informasjon enn hva IMO vil kreve. Det er derfor klart at det fremtidige IMO-systemet for LRIT ikke vil kunne erstatte Koreas etablerte VMS-system.

På denne bakgrunn forslår Korea følgende: Land som har etablert egne VMS-systemer for sine skip, og som fullt ut dekker IMOs krav til omfang/informasjon, bør ha mulighet for å utføre all informasjonsoverføring til den internasjonale sentrale organisasjon som vil bli etablert for LRIT. Dette vil forhindre at skip må rapportere til to forskjellige organisasjoner. Skip som ikke deltar i et nasjonalt VMS-system, må selv stå for nødvendig rapportering til den internasjonale sentrale organisasjon som vil bli etablert for LRIT.

EU-landene Kypros, Luxemburg, Spania, Nederlands og Sverige hadde sendt inn felles dokument vedrørende LRIT. Først litt om dokumentets forhistorie: Sjøfartsdirektoratet mottok et førsteutkast til dette dokumentet 3 dager før dokumentfristen til COMSAR gikk ut, med anmodning om å være co-sponsor. Etter vår oppfatning var det opprinnelige dokumentet upresist i forhold til å oppsummere sakens forhistorie, og dokumentet fremsatte enkelte forslag som vi ikke kunne si oss enig i. Vi sendte derfor en rekke kommentarer/forslag til EU-kommisjonen.

Vi hørte ikke mer om saken før et revidert dokument var sendt inn til IMO. Det reviderte dokumentet er betydelig omarbeidet i forhold til førsteutkastet; flere temaer er blitt strøket, og flere avsnitt er blitt omformulert slik vi forslø i våre kommentarer.

De 5 EU-landene gir klar støtte til Australias forslag til MSC 79, om at LRIT-systemet må etableres slik at det ikke bare blir nyttig for "security", men også for "safety and pollution prevention purposes". Dokumentet forslår dessuten at kravet om LRIT bør tas inn i kapittel V "Safety of Navigation" i SOLAS. Dette er helt i tråd med beslutningen på Diplomatkonferansen i desember 2002, som besluttet tilsvarende for AIS som også skal anvendes både for "security" og for "safety".

USAs dokument innledes med å oppsummere behandling av saken hittil i COMSAR og MSC. USA gjentar sitt særsyn om at "tilfeldige" kyststater som passeres av skip, skal ha rett til å "track" ut til en distanse på hele 2.000 NM, mens de fleste andre land har argumentert for 100 – 200 NM.

Dokumentet har et vedlegg som forslår "LRIT infrastructure requirements". Av forslaget fremgår at også USA forutsetter at det skal være kun én sentral organisasjon som står for all distribusjon av LRIT-data. Det fremgår også at USA forestiller seg at flere ulike enheter kan motta LRIT-informasjon fra skip, men disse enhetene må overvåkes av en "oversight entity". USA antyder at denne "oversight entity" eventuelt kan "kontraktes" fra IMO til en annen organisasjon.

USA viser til Brazils forslag om å utnytte AMVER og eventuelt andre tilsvarende rapporteringssystemer fra starten, for å unngå forsinket etablering av systemet. Imidlertid ser det ikke ut til å være full overensstemmelse mellom USAs og Brazils forslag: Brazil forutsetter opprettelse av en sentral organisasjon i tillegg, mens USA synes å mene at AMVER også kan ivareta en slik funksjon i oppstartsfasen.

Norge hadde sendt inn et INF-dokument utarbeidet av Forsvarets forskningsinstitutt (FFI). Forslaget går ut på å anvende skipenes nåværende AIS-utstyr til også å oppnå LRIT-funksjoner. AIS-systemet i seg selv muliggjør å "track" skip på en avstand på 20 til 40 NM fra mottakerstedet. FFIs forslag går ut på å la lavbane-satellitter plukke opp de samme AIS-signalene. På denne måten kan man oppnå LRIT-funksjonene uten at skip trenger anskaffe tilleggsutstyr. Den studien FFI har utført tilsier at man kan oppnå 99% sannsynlighet for mottaking av signaler fra opp til 1.000 skip i dekningsområdet. Lavbanesatellitter sirkulerer kontinuerlig rundt jorden, og banen dreier seg kontinuerlig i forhold til jordoverflaten. FFIs beregninger for europeiske farvann viser at "swath width" (dvs. bredden av arealet på havet som kan motta signaler) kan være ca. 1.900 nm i fjerntliggende farvann, og 800 nm i farvann med høy trafikk. FFIs representant holdt foredrag i IMO om konseptet etter arbeidstid 7. februar. Det var meget stor deltakelse (trolig ca. 150 delegater) og presentasjonen ble godt mottatt.

Dokumentet fra IALA gir informasjon om et seminar om LRIT arrangert av IALA i november 2004 i Canada. Mer enn 80 delegater fra mer enn 20 land deltok. Konklusjonene fra seminaret oppsummeres i 11 punkter. De fleste er i tråd med diskusjonene i IMO hittil, med unntak av

5.9: "The end user should have the capability to determine the reporting rate in real-time and on demand." Slike tanker har også vært luftet i IMO ("dynamic reporting rate"), men for å holde kostnadsnivået så lavt som mulig er dette ikke foreslått i de siste forslag til IMO-krav.

USA hadde også sendt inn et INF-dokument som beskriver satellittsystemet ARGOS som har vært i drift siden 1978. USA hevder at systemet også vil kunne anvendes for LRIT-funksjoner.

Marshall Islands informerer om at de er i gang med en "feasibility study" som skal avklare om Inmarsat-C og D+ utstyr vil egne seg for en internasjonal LRIT-tjeneste. Mange skip registrert i Marshall Islands deltar frivillig i de forsøk som pågår. Det planlegges å rapportere resultater til MSC 80 i mai 2005.

Under møtet ble det dessuten delt ut et dokument som stammet fra IMSO, med tittel "A practical system for implementing LRIT". Dokumentet skisserer en mulig løsning med IMSO som det sentrale organ for overvåking av LRIT-systemet, og dessuten som sentral enhet for mottaking og distribusjon av LRIT informasjon. Under diskusjonen fremkom at dette dokumentet ikke var godkjent av IMSOs besluttede organer. Dokumentet bør derfor ikke betraktes som et "IMSO-forslag", men det inneholder flere interessante tanker.

Norsk posisjon:

Vi diskuterer gjerne Brazils forslag, men det kan være grunn til å tvile på om dette vil være en optimal løsning. Den største utfordringen for IMOs LRIT-system vil bli å få etablert en "interngovernmental central body", og også Brazils forslag forutsetter en slik organisasjon. Dersom det skal etableres en slik sentral organisasjon kan det være mer rasjonelt at denne mottar LRIT-meldinger fra all skip og distribuerer slik informasjon til RCCer og Stater direkte. Med Brazils forslag blir den sentrale organisasjonen kun et mellomledd mellom Stater som etterspør informasjonen og de etablerte rapporteringssystemene.

De synspunkter og forslag som Korea fremsetter, må tas hensyn til under planlegging av IMOs fremtidige system for LRIT.

De endringer som ble foretatt før innsendelse i dokumentet fra 5 EU-land har eliminert de problemer vi påpekte ved det opprinnelig forslag. Vi kan støtte dokumentet slik det nå foreligger.

USA forslag om "LRIT infrastructure requirements" kan være et nyttig dokument for videre diskusjoner. Imidlertid sies det intet om behovet for å forhindre at bevisst uriktig informasjon kan bli sendt fra et skip. I den forbindelse må det stilles spørsmålstegn ved B.5 i forslaget: "Have facility to accept manual entry of ship's ID [and flag State]"

Vi er skeptiske til at enhver kyststat skal ha rett til å "track" ethvert tilfeldig skip som befinner seg hele 2.000 NM fra kysten. Vi antar svært få land vil ha så vidtrekkende behov. Vår bekymring er at terrorist-organisasjoner kan gå i ledetog med suspekterte regimer, og benytte systemet til å følge potensielle terrormål. Vi mener det må være riktigere for IMO å etablere en mer nøktern grense for kysttater; 200 NM har vært nevnt ved flere anledninger. Dette vil ikke være til hinder for at land med spesielle "security-behov" kan inngå bilaterale avtaler om utvidet tracking. Men i så fall får flaggstaten anledning til å vurdere hvert land individuelt. Vi er med på å diskutere om AMVER og andre tilsvarende rapporteringssystemer kan/bør ha en rolle når det gjelder å få systemet operativt i rimelig nær fremtid. Vi tviler imidlertid på om en slik løsning vil kunne aksepteres av alle.

Det kan by på store utfordringer å komme frem til enighet innen IMO om etablering av en sentral organisasjon for distribusjon av LRIT data i henhold til IMOs forventede vedtak. Hvem kan garantere for at etablerings- og driftskostnader for en slik organisasjon blir dekket? Det må også gjøres forøk på å klarlegge hvor mange land som vil være villig til å kjøpe LRIT-data, hvor store volumer, og til hvilken pris. Det er vanskelig å forestille seg at IMO kan vedta *bindende krav* i SOLAS om at skip skal skaffe seg LRIT-utstyr før disse spørsmål er endelig avklart.

Det "uoffisielle" dokumentet fra IMSO er interessant. Figuren i dokumentet er helt i tråd med hva vi mener vil være en god og sikker løsning. I diskusjonene hittil har de fleste antatt at det

sentrale organ for å overvåke systemet vil måtte opprettes som et eget/nytt organ, men det virker sannsynlig at IMSO kan påta seg en slik rolle. Vi er imidlertid ikke overbevist om at alle IMSOs medlemmer er enig i at IMSO også kan påta seg rollen som mottaker og distributør av LRIT-informasjon.

Det systemet som beskrives i dokumentet fra FFI er interessant og bør tas i betraktning i IMO når ulike alternative tekniske løsninger skal diskuteres. For skipsfarten er det utvilsomt fordelaktig at løsningen ikke krever at skip må anskaffe tilleggsutstyr om bord. Det er imidlertid usikkert om et slikt system kan etableres innen den tidsrammen for LRIT som gjenstår å beslutte, men der USA presser på for å få et slikt system i drift så raskt som mulig.

Konklusjon

En rekke sider ved LRIT ble debattert i arbeidsgruppen. Etter en generell diskusjon av temaet ble funksjonskrav til systemet diskutert. Det var deretter enighet om å diskutere seg gjennom det foreliggende foreløpige utkast til SOLAS-krav som ble utarbeidet av COMSAR 8.

Diskusjonen førte til 2 substansielle endringer, begge foreslått av Norge:

- I det foreliggende tekstforslag gis skip anledning til å slå av utstyret dersom/når Flaggstaten mener det er sikkerhetsmessige ("security") grunner til å forhindre at LRIT-informasjon mottas av en bestemt annen Stat. Norge påpekte at en slik løsning har den uheldige bivirkning at heller ikke Flaggstaten da kan motta LRIT-informasjon fra skipet. En bedre løsning er derfor følgende: Gi Flaggstater anledning til å *gi den sentrale enhet* som skal distribuere LRIT-informasjon ordre om å stoppe slike signaler fra "egne" skip til en navngitt stat.
- I det foreliggende tekstforslag gis RCCer anledning til å *etterspørre* LRIT-informasjon for bruk i nødsituasjoner. Norge foreslo at teksten endres slik at det klart fremgår at RCCer har *rett til* denne informasjon i slike situasjoner.

Diss forslagene ble tatt inn i revidert tekst i henholdsvis paragraf 5bis og 7 i Annex 1 til COMSAR 9/WP.5. Imidlertid var det ikke enighet om å stryke paragraf 3.4.3 i det opprinnelige forslaget, men teksten ble satt i hakeparentes.

Det var også enighet om å starte arbeidet med å lage "performance standard" for LRIT-utstyr. Dette arbeidet måtte gjøres fra "scratch". Formannen laget et førsteutkast som ble gjennomgått i detalj og som ble omarbeidet i betydelig grad; se Annex 2 til COMSAR 9/WP.5. Flere påpekte at det er betydelig "overlapping" mellom Annex 1 og Annex 2. Dette bør unngås, men det var ikke tid til å gjøre dette under møtet.

Diskusjonene i arbeidsgruppen brakte LRIT-saken et godt stykke videre. De fleste var imidlertid enig om at det gjenstår å avklare flere viktige og vanskelige spørsmål. Det ble derfor besluttet å opprette en Korrespondansegruppe og det ble definert 9 spørsmål som skal utredes; se Annex 3 til COMSAR 9/WP.5. Korrespondansegruppen skal ledes av William Cairns fra US Coast Guard, og skal avgi rapport til COMSAR 10 i mars 2006.

b) Ship Security Alert Systems (SSAS): Prioritet for SSAS-signaler; testprotokoll

Italia peker på at SSAS-signaler ikke er gitt spesiell prioritet, og derfor blir håndtert i kommunikasjonssystemer på samme måte som helt ordinær trafikk. Det er vanlig å benytte e-mail, SMS og telefaks, og slike meldinger vil ikke alltid nå frem til ønsket mottaker. Videre er det ikke nødvendigvis slik at meldingen er adressert til en RCC eller annen enhet med vakt 24 timer pr. døgn.

Italia mener at disse forhold ikke kan anses akseptable i forhold til mottaking av SSAS-meldinger fra et skip, som jo indikerer at skipet er i en alvorlig faresituasjon. Italia forslår derfor at det besluttes at SSAS-meldinger må gis høy(ere) prioritet.

Korea peker på at det ikke er vedtatt en egen testprotokoll for SSAS, og at dette har medført at det benyttes en rekke forskjellige prosedyrer for å teste at slikt utstyr fungerer som forutsatt. Dette har ført til forvirring blant brukerne, og Korea forslår derfor at IMO vedtar en egen testprotokoll.

Korea har utviklet en egen testprosedyre som består av et eget program i det "server computer system" som mottar meldinger fra SSAS-utstyr. Programmet er slik at når det mottar en testmelding av det definerte formatet, blir det sendt automatisk kvittering via Inmarsat-C til det skip som sendte meldingen. Det er også mulig å gi skipets Company Security Officer automatisk varsling om at testmelding fra skipet er mottatt.

Norsk posisjon

Italias synepunkter har vært diskutert tidligere uten at COMSAR ble enig om høyere prioritet. Men vi bør støtte at COMSAR diskuterer de problemer Italia tar opp, med sikte på å finne frem til tiltak som eliminerer/reduserer problemene. Det kan synes som kravene til SSAS er gjort så fleksible at enkelte løsninger ikke vil fungere på en akseptabel måte.

Ideen presentert av Korea er utvilsomt fornuftig, men det er fare for at "toget er gått"! En rekke forskjellige opplegg for testing er tatt i bruk, slik at det vil være svært vanskelig å bli enig om en standard på dette tidspunkt. Men vi vil ikke motsette oss at saken diskuteres.

Konklusjon

Det var enighet om at flere av de løsninger som tillates benyttet for LRIT, ikke har mulighet for å ta i bruk "prioritet" slik begrepet defineres av ITU.

På denne bakgrunn forslo Italia visse enkle retningslinjer for å forhindre at SSAS-meldinger skal kunne bli liggende i lang tid uten at noen reagerer. Italias forslag fikk tilslutning fra Arbeidsgruppen (men vil ikke være noen 100 % løsning av det problem Italia opprinnelig tok opp).

Koreas synspunkter fikk generell støtte, men det er allerede tatt i bruk en rekke forskjellige opplegg for å teste SSAS-utstyr. Det er derfor ikke praktisk gjennomførbart å vedta en felles protokoll for testing.

c) Foreslåtte endringer til resolusjon A.707(17) "World-Wide Navigational Warning Service"

Et dokument fra Frankrike viser til at alle IMOs underkomiteer har fått i oppgave av MSC å vurdere om noen av de saker/dokumenter som hører inn under underkomiteen bør revideres/oppdateres mht. "security related provisions". Frankrike forslår å revidere res. A.706(17) "World-wide navigational warning service", slik at dokumentet blir oppdatert mht "security". Dette innebærer bl.a at man klarlegger at endring i "security level" i et havområde kan sendes ut som et navigasjonsvarsel til skip i området.

Norsk posisjon:

I prinsippet kan vi støtte Frankrikes forslag.

Konklusjon

Under debatten ble det påpekt at resolusjon A.707(17) er nært knyttet innholdsmessig til resolusjon A.705(17). I forbindelse med eventuell endring av A.706(17) bør man samtidig vurdere om det er tilsvarende behov for å endre A.705(17). Ut over dette ble det ikke gjort andre avklaringer- i forbindelse med saken.

d) Vurdere behov for endring av MSC/Circ.623/Rev.3 (Piracy and armed robbery)

MSC har gitt COMSAR i oppgave om det er behov for å endre IMOs sirkulære vedrørende piratvirksomhet.

Norsk posisjon

Etter vår vurdering er det ikke behov for å endre dette sirkulære.

Konklusjon

Det ble konkludert at det ikke er behov for å endre dette sirkulære.

13. Large Passenger Ship Safety

- a. Dokumenter
 - i. 9/13 – Outcome of MSC 79 (Secretariat)
 - ii. 9/13/1 - Remarks on the objectives and tasks relevant to the COMSAR Sub-Committee in the revised work plan (United Kingdom)
 - iii. 9/13/2 - Firefighting at sea project: progress report (United Kingdom)
 - iv. 9/13/3 - GIS modelling project: progress report (United Kingdom)
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. "Area Remote from SAR facilities" kan være vanskelig å definere. Anbefales utsatt inntil en rimelig definisjon er vedtatt.
 - ii. "Marine Band radio Equipment on Maritime SAR Aircraft". Dette er ikke et "mandatory" krav. Det anbefales derfor at SOLAS-skip (unntatt passasjerskip, SAR-skip og andre statseide skip) installerer "Air-Band Radio Equipment" på frivillig basis.
 - iii. Parametre for beregning av "time to recover", "place of safety" og "time to rescue" er under utarbeidelse.

14. Review of the FAL and Salvage Convention Provisions Regarding the Treatment of Persons Rescued at Sea

- a. Dokumenter
 - i. Ingen dokumenter
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. Etter mye diskusjon ble følgende vedtatt tilføyd i annekset til FAL-konvsjonene 1965
Section 2 - Arrival, stay and departure of the ship:
Sub-section H
1 Add the words "persons rescued at sea" to sub-section H as follows:
"H. Special measures of facilitation for ships calling at ports in order to put ashore sick or injured crew members, passengers, persons rescued at sea or other persons foremergency medical treatment."
2 Add the words "persons rescued at sea" to 2.20 Standard, as follows:
"2.20 Standard. Public authorities shall seek the co-operation of shipowners to ensure that, when ships intend to call at ports for the sole purpose of putting ashore sick or injured crew members, passengers, persons rescued at sea, or other persons for emergency medical treatment, the master shall give the public authorities as much notice as possible of that intention, with the fullest possible details of the sickness or injury and of the identity of the persons."
Section 7 – Miscellaneous provisions
Sub-section C
Emergency assistance
3 The existing 7.8 Standard is replaced as follows:
"7.8 Standard. Public authorities shall facilitate the arrival and departure of ships engaged in disaster relief work, the rescue of persons in distress at sea in order to provide a place of safety for such persons, the combating or prevention of marine pollution, or other emergency operations designated to enhance maritime safety, the safety of life at sea, the safety of the population or the protection of the marine environment."

15. Redommendations on High-Risk Oceanic crossings by Adventure Craft

- a. Dokumenter
 - i. 9/15 – Minimum safety measures of high-risk oceanic crossings by non-conventional craft.
- b. Vedtak / kommentarer
 - i. Chile foreslo å innføre krav til "non-conventional craft for high-risk oceanic crossings".
 - ii. Det ble vedtatt å foreslå for MSC å utgi et MSC-sirkulære, "Guidance on the Minimum Safety Measures Required for High-Risk Oceanic Voyages". Sirkulæret omhandler konstruksjon, utstyr, radiokommunikasjon, reiseplanlegging, mannskapsutstyr og mannskapsopplæring.
 - iii. Administrasjoner oppfordres til – dersom de blir oppmerksom på ikke-sertifikatpliktige fartøy som planlegger risikofylte sjøreiser – å,

1. iverksette tiltak for å hindre fartøyet å gjennomføre reisen, dersom det ikke oppfyller MSC-sirkulæret, samt
2. forsikre seg om at ansvarlig redningsentral i området(ene) som fartøyet planlegger å passere, er gjort oppmerksom på reisen.

16. Work Programme and Agenda for Comsar 10

a. Proposed Provisional Agenda for COMSAR 10

- i. Opening of the session
 1. Adoption of the agenda
 2. Decisions of other IMO bodies
 3. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
 - .1 matters relating to the GMDSS Master Plan
 - .2 operational and technical co-ordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including review of the related documents
 4. ITU maritime radiocommunication matters
 - .1 Radiocommunication ITU-R Study Group 8 matters
 - .2 ITU World Radiocommunication Conference matters
 5. Satellite services (Inmarsat and COSPAS-SARSAT)
 6. Matters concerning search and rescue, including those related to the 1979 SAR Conference and the implementation of the GMDSS
 - .1 harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters
 - .2 plan for the provision of maritime SAR services, including procedures for routeing distress information in the GMDSS
 - .3 medical assistance in SAR services
 7. Developments in maritime radiocommunication systems and technology
 8. Revision of the IAMSAR Manual
 9. Review of the SPS Code
 10. Measures to enhance maritime security
 11. Passenger ship safety
 12. Revision of the performance standards for SART
 13. Work programme and agenda for COMSAR 11
 14. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2007
 15. Any other business
 16. Report to the Maritime Safety Committee
- b. Arbeidsgrupper under COMSAR-10:
 - i. Search and Rescue
 - ii. GMDSS, operational and technical, including MSI matters,
 - iii. Maritime security.
- c. Korrespondansegrupper er opprettet på:
 - .1 tsunami warnings and disaster preparedness and response;
 - .2 ITU Radiocommunication matters;
 - .3 revision of resolution A.888(21);
 - .4 maritime security; and
 - .5 passenger ship safety.
- d. COMSAR 10 holdes i London 6. – 10. mars 2006.

17. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2006

- a. Chairman: U. Hallberg, Sverige,
- b. Vice-Chairman: A. Olopoenia, Nigeria

18. Any other business

a. Dokumenter

- i. 9/18 - Identification and tracking of ships using AIS. Quality of AIS information (Latvia and Sweden)
- ii. 9/18/1 - Unification of the distress buttons for effective distress communications (Republic of Korea)
- iii. 9/INF.3 - Informe de la VIª patrulla antártica naval combinada
- iv. 9/INF.10 - Revision of the performance standards for Search and Rescue Radar Transponder (SART) (Japan)

b. Vedtak / kommentarer

i. Omforente krav til alarmknapp og nødalarmering

1. Korea (Republic of Korea) uttrykte bekymring over at alarmknappen på VHF/DSC, MF/HF/DSC og Inmarsat-utstyr har forskjellig utseende og plassering, noe som kan forårsake utsending av falske nødalarmer.
2. COMSAR henviste til følgende standarder som er utarbeidet for VHF/DSC, MF/HF/DSC og Inmarsat-utstyr installert etter februar 1999:
 - a. .2.5 A distress alert should be activated only by means of a dedicated distress button. This button should not be any key of an ITU-T digital input panel or an ISO keyboard provided on the equipment
 - b. .2.6 The dedicated distress button should:
 - .1 be clearly identified; and
 - .2 be protected against inadvertent operation.
 - c. 2.7 The distress alert initiation should require at least two independent actions.
 - d. 2.8 The equipment should indicate the status of the distress alert transmission.
 - e. 2.9 It should be possible to interrupt and initiate distress alerts at any time.
3. MSC/Circ.862 (22. mai 1998) ble utarbeidet for å klargjøre visse krav, spesielt med hensyn til aktivering av nødalarm.
4. I forbindelse med ny-utviklinger av marine radiosystemer vil en imidlertid vurdere å utarbeide omforente standarder for alarmknapp og nødalarmering.

ii. AIS

1. SN/Circ.227 må følges nøye ved installasjon av AIS.
2. Ideelt sett bør AIS koples til skipets kraftforsyning via en UPS (uninterruptible power supply).
3. SN/Circ.227 må revideres slik at UPS bli et obligatorisk krav.
4. Dersom tilkoping av AIS til radiobatteri skal bli et krav, må SOLAS regel IV/13 endres.
5. Endringer i SN/Circ.227 er gjort gjennom SN/Circ.245.

iii. Revisjon av IMO Resolution A.802(19) PERFORMANCE STANDARDS FOR SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDER (SART)

1. Norge (MSC 78/24/19) har foreslått å inkludere AIS-transponder når standarden for SART (A.802(19)) revideres. Forslaget går ut på å dele SART-standarden i to deler, en for radar-SART og en for AIS-SART.
2. Dersom endringer i SART-standarden godkjennes, må SOLAS kapittel III og IV endres, slik at AIS-SART blir likestilt med radar-SART.
3. Endringer i SART-standarden er på saklisten til COMSAR-10.

iv. Performance of GMDSS Operator's Certificate Holders.

1. Ifølge undersøkelser Norge har foretatt (rapportert til STW 36), mangler mer enn 80 % av GMDSS radiooperatører den nødvendige kompetansen for å kunne betjene radioutstyret på en korrekt måte, spesielt med hensyn til nød- og sikkerhets radiokommunikasjon.
2. STW 36 er bedt om å vurdere hvordan "Revalidation of GMDSS Operator's Certificate" skal utføres i fremtiden.