

RAPPORT (utkast)

TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, adressatene på sirkulasjonslisten for NAV, samt alle distriktssjefer
FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel og Einar Moe
DATO: 16. juli 2002
KOMITE: **IMO Sub-committee on Safety of Navigation, 48. sesjon (NAV 48), 8-12 juli 2002.**

INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

Underdir. Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Overing. Einar Moe, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG B
Senioring. Eivind S. Vågslid, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG A, WG C
Rådgiver Helge Nicolaisen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, DG A
Seksjonssjef Bjørn Erik Krossnes, Kystdirektoratet	Plenum, WG A
Ing. Arve Lepsøe, DnV	Plenum, WG B
Seksjonsleder Arne K. Jørgensen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG A, WG C

WG A: Ships routing and related matters,

WG B: Navigational aids and related matters,

WG C: Place of Refuge,

DG A: Fishing vessels

Det ble avholdt forberedende møte i delegasjonen i Sjøfartsdirektoratet 26. juni 2002.

RAPPORT FRA NAV 48

1. Routing of ships, ship reporting and related matters, including voyage planning.

Etter en foreløpig diskusjon av saker til behandling i plenum ble Ships' Routeing Working Group nedsatt med i hovedsak følgende arbeidsoppgaver:

- vurdere alle dokumenter under pkt. 3 om skipsruting, obligatoriske skipsrapporteringsystemer, etc.;
- vurdere spørsmålet om AIS rapportering, etc.;
- vurdere relevante dokumenter under pkt. 14 – sikkerhet for bulkskip, herunder;
 - gjennomførbarheten av et aktivt rapporteringssystem; og
 - muligheten for å svekke skipsførers frihet til å ta beslutninger når en benytter seg av arrangement for værruting;
- vurdere utfallet av STW 33 med hensyn på motstridende handlinger for å unngå kollisjon;

- vurdere forslaget om å forberede et utkast til MSC sirkulære om veiledning om forberedelse av forslag om skipsruting og skipsrapporteringsystemer.

Nye trafikkseparasjonssystemer

Trafikkseparasjonssystem for det sørlige Rødehavet

Det var fremmet forslag fra Djibouti, Eritrea og Jemen om etablering av nye trafikkseparasjonssystemer i det sørlige Rødehavet.

Storbritannia og ISAF stilte henholdsvis spørsmål og forslag om endringer, uten at det ble tatt hensyn til dette.

Trafikkseparasjonssystem utenfor Kapp La Nao

Det var fremmet forslag fra Spania om etablering av nytt trafikkseparasjonssystem utenfor Kapp La Nao.

Trafikkseparasjonssystem utenfor Kapp Palos

Det var fremmet forslag fra Spania om etablering av nytt trafikkseparasjonssystem utenfor Kapp Palos.

Forbedring og korrigerende av eksisterende trafikkseparasjonssystemer

Forbedring og korrigerende av trafikkseparasjonssystemet i Finskebukta

Det var fremmet forslag fra Estland, Finland og Russland om forbedring og korrigerende av trafikkseparasjonssystemet i Finskebukta.

En Formal Safety Assessment (SFA) studie var vedlagt forslaget. (Denne omfattet alle forslag vedr. Finskebukta.)

Forbedring og korrigerende av trafikkseparasjonssystemet i Fundybukta og innseilinger

Det var fremmet forslag fra Canada om forbedring og korrigerende av trafikk-separasjonssystemet i Fundybukta og innseilinger. Hensikten med forslaget var å redusere sammenstøt mellom skip og den utrydningstruede nordamerikanske retthvalen.

Forbedring og korrigerende og utvidelse av trafikkseparasjonssystemet i Bab el Mandeb stredet i det sørlige Rødehavet

Det var fremmet forslag fra Djibouti, Eritrea og Jemen om forbedring og korrigerende og utvidelse av trafikkseparasjonssystemet i Bab el Mandeb.

Rutetiltak annet enn trafikkseparasjonssystemer

Rutetiltak utenfor Egypts Middelhavskyst

Det var fremmet forslag fra Egypt om å etablere rutetiltak utenfor Egypts Middelhavskyst.

Rutetiltakene vil, forutsatt aksept fra MSC, bli iverksatt i form av anbefalte ruter.

Anbefalte “tracks” og aktsomhetsområde for det sørlige Rødehavet

Det var fremmet forslag fra Djibouti, Eritrea og Jemen om anbefalte “tracks” og aktsomhetsområder for det sørlige Rødehavet.

Implementering av nye og forbedrede og korrigerede trafikkseparasjonstiltak og trafikkseparasjonstiltak med tillegg og endringer inkludert andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer

Underkomiteen ga sin tilslutning til forslagene. Dog i noen tilfeller først etter at det var gjort visse endringer. De nye trafikkseparasjonstiltakene og trafikkseparasjonstiltakene med tillegg og endringer inkludert andre rutetiltak vil tre i kraft 6 mnd. etter aksept av MSC 76, dvs. omkring medio juni 2002.

Obligatoriske skipsrapporteringsystemer

Etablering av et obligatorisk Skipsrapporteringsystem i Østersjøen (Finskebukta)

Det var fremmet forslag fra Estland, Finland og Russland om etablering av et obligatorisk skipsrapporteringsystem for skip på 300 BT og over i internasjonalt farvann i Finskebukta.

Det ble laget et utkast til MSC resolusjon om systemet. Den foreslåtte dato for implementering er 1. juli 2004.

Etablering av et obligatorisk skipsrapporteringsystem i Adriaterhavet kjent som “ADRIATIC TRAFFIC”

Det var fremmet forslag fra Albania, Kroatia, Italia, Jugoslavia og Slovenia om etablering av et obligatorisk skipsrapporteringsystem i Adriaterhavet kjent som “ADRIATIC TRAFFIC”.

Generelt var det forutsatt at skip ville være i stand til å rapportere via VHF, men det vil også være mulig å rapportere ved hjelp av MF og HF kommunikasjon.

Det ble gjort følgende observasjon i forbindelse med introduksjon av systemet at: “As a factual matter ships that will participate in the reporting system are bound for or are leaving a port in the Adriatic Sea.”

Andre anbefalinger for navigasjon/seilas

Navigasjon/seilas gjennom innseilingene til Østersjøen: Forbedringer og korrigeringer til resolusjon A.579(14) og resolusjon A.620(15)

Det var fremmet forslag fra Danmark, Estland, Finland, Polen, Russland, Sverige og Tyskland om å forbedre og korrigere de eksisterende IMO resolusjonene vedr. navigasjon/seilas gjennom innseilingene til Østersjøen.

I utkast til ny MSC resolusjon med vedlegg for henholdsvis Øresund og Storebælt heter det at det vil være anbefalt at skip i Storebelt med et dypgående over 11 meter og visse typer skip i Øresund med et dypgående på 7 meter eller mer bør benytte los. (I vedleggene er det en mindre forskjell i beskrivelsen av hvilke lostjenester en skal benytte seg av. Disse er imidlertid de samme og forskjellen er kun et resultat av saksbehandlingen.)

Implementeringsdato er foreslått å være 1. desember 2003.

Navigasjon/seilas gjennom trafikkområdet i Finskebukta

Det foreligger forslag om generelle anbefalinger om navigasjon /seilas gjennom trafikkområdet i Finskebukta som omfatter bruk av skipsrutesystemet, kryssende trafikk, fiske- og fritids seilas aktiviteter, lostjeneste og defekter av betydning for sikkerheten.

Sjøkart

Det var i forslagene om skipsruting og skipsrapporteringssystemer referert til mange forskjellige datum. Norge antydte at en burde vurdere å istedenfor forholde seg til ett datum som var i overensstemmelse med ECDIS, slik som International Terrestrial Reference Frame (ITRF).

Videre opplyste Norge at en hadde til hensikt å legge frem et passende forslag om dette til NAV 49.

AIS rapportering

Spørsmålet om AIS rapportering ble diskutert kontekst med kravene om obligatorisk skipsrapportering. Det ble notert at obligatoriske skipsrapporter i prinsippet kan sendes med AIS. En viss videreutvikling av AIS kan være nødvendig for å gi rom for det fulle meldingsformatet for rapportene.

Det ble også bekreftet at det er mulig å motta svar på obligatoriske skipsrapporter ved hjelp av AIS.

Veiledning om motstridende handlinger for å unngå kollisjon

I et utkast til SN sirkulære om faren ved motstridende handlinger for å unngå kollisjon vises det til forbedringer og korrigeringer til COLREG 1972 som ble akseptert av 22 Assembly, og hvor blant annet Regel 8(a) ble endret til å lyde som følger:

“Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part, and if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.”

Vedr. forslag om skipsruting og skipsrapporteringssystemer

Et veiledningsnotat for utarbeidelse av forslag om skipsruting og skipsrapporteringssystemer ble forbedret, endret og korrigert, og et utkast til MSC sirkulære om dette ble utarbeidet.

Bakgrunnen for veiledningsnotatet var behovet for å bedre standarden på forslagene om slike tiltak.

2. Integrated Bridge Systems - Operational Aspects (Agenda punkt 4)

Forkortelser:

TWG	-	Technical Working Group
IEC	-	International Electrotechnical Commission
PS	-	Performance Standard
AIS	-	Automatic Identification System
IBS	-	Integrated Bridge System
INS	-	Integrated Navigation System
ICS	-	Integrated Control System

(a) Guidelines for Integrated Bridge Systems (IBS)

Utgangspunktet var dokument; NAV 48/4/2 fra Finland, Sverige og Japan "Guidelines (operation and design) on IBS". I likhet med dokument NAV 47/4, sendt av Finland til forrige NAV møte, tar dette dokumentet sikte på å gi flaggmyndigheter assistanse ved godkjenning av integrerte systemer (systemer som inkluderer integrerte navigasjon systemer (INS), integrerte kontroll systemer (ICS) og individuelle systemer for styre og propulsjons kontroll). Det taes videre sikte på å assistere rederier i utarbeidelse av operasjons prosedyrer og opplæringsplaner. Innen "design standards" delen er forslaget svært omfattende/ detaljert på enkelte punkter som går på særkrav til delsystemer.

Norsk posisjon:

Avvise forslaget som for teknisk detaljert, fraviker fra "operative guidelines".

Samle arbeidet omkring integrerte systemer og presentasjon av navigasjonsinformasjon i "WG 13", nedsatt av IEC TC 80.

Konklusjon:

Dokumentet ble, med bakgrunn i innvendinger fra blant annet Norge, delt i to. De elementer som omhandlet operasjonelle retningslinjer til bruk av IBS ble etter noe bearbeidelse samlet i et dokument som den tekniske arbeidsgruppen foreslo fremlagt for MSC.

De øvrige elementene, som i stor grad omhandlet tekniske aspekter, ble etter bearbeidelse samlet i et annet dokument som den tekniske arbeidsgruppen foreslo videresendt til IEC for videre vurdering i forbindelse med komiteens standardarbeid.

Det var en åpenbar forvirring rundt skille mellom IBS og Integrated Navigation Systems (INS). Mangelen på en klar og forståelig definisjon av IBS ble særlig vektlagt av delegater fra Holland, Polen og Hellas. Problemet med denne mangelen ble sammenholdt med at EU i nær fremtid vil kreve typegodkjenning av IBS. Denne problemstillingen synes relevant med tanke på at det er installert en betydelig mengde integrerte systemer som kan karakteriseres som IBS'er, uten at noen av disse er typegodkjent.

(b) Integrasjon av AIS target information

Utgangspunktet var dokument; NAV 48/4/1 fra IEC "Presentation of navigational information". Dette er et rent informativt innspill fra IEC angående status for det igangsatte arbeidet med å "harmonisere" navigasjons relatert informasjon som vises på skjermer (objekter, symboler etc.). Dokumentet indikerer videre de valgte strategier for fremgangsmåte for arbeidet samt arbeidsgruppens brede sammensetning. IEC ber til slutt IMO om relevant assistanse i forbindelse med dette arbeidet.

Norsk posisjon:

Støtte arbeidet i IEC.

Konklusjon:

Den tekniske arbeidsgruppen bekreftet at de viktigste aspekter i forbindelse med dette arbeidet er; symboler, farger, forkortelser og kontrollere. IEC vil presentere sine resultater på NAV 49.

3. Places of Refuge (Agenda punkt 5)

Nødhavnene skal sikre det som ligger utenfor redningssentralenes oppgaver, som å verne skipet mot ytterlig fare samt kysten mot forurensning fra skip og last. I tillegg foreslås det en sentral myndighet som skipet kan henvende seg til og som skal kunne koordinere operasjonen mellom skipet og de resursser som er tilgjengelig.

Det forelå to dokumenter til behandling. Forslag fra Frankrike med en videreutviklet utgave av det som ble utarbeidet i arbeidsgruppen i forrige møte (NAV 48/5). Dessuten et dokument fra ISU som støttet ovenstående, men vil å sikre retten ved hjelp av inspeksjon og systemet ved et ekspertpanel. ISU krever at finansiell garanti må ikke overstige skipets legale ansvar (NAV 58/5/1)

Norsk posisjon

Norge støtter arbeidet med å utarbeide klarere regler/prosedyrer for å gi/få nødhavn.

Konklusjon:

Etter en foreløpig gjennomgang i Plenum, ble Work Group C (WGC) gitt i oppdrag å vurdere dokumentene i lys av kommentarene som kom frem i Plenum.

Grensen mellom rene nødsituasjoner hvor "Search and Rescue Convention" (SAR) kommer til anvendelse og situasjoner som dekkes av nevnte guidelines, er flytende og skaper vanskeligheter. Derfor ble det besluttet å sende de "ferdige" guidelines til COMSAR 7 for å få deres vurdering og for å identifisere problemområdene, for slik å finne løsninger.

Det var en tydelig forskjell mellom de land som oppfatter seg som kyststater og de som oppfatter seg som flaggstater. Kyststatene forsøkte å få inn mekanismer som kunne hindre dem i slippe en potensiell forurensningskilde inn til sin kyst, mens flaggstatene ønsket et enkelt regime hvor kapteinen ble gitt stor myndighet og byråkratiet ble så lite som mulig.

En annen linje av uenighet var det foreslåtte akronymet MERC (Maritime Emergencies Reception Centre). Norge og en del andre land ville at teksten kun skulle si "appointed authority" slik at ingen ny etat eller lignende skulle behøves. Teksten slår også fast at ingen ny administrativ enhet behøves, kun tildeling av nye oppgaver. Etter lange diskusjoner ble det enighet om å benytte Maritime Assistance Service (MAS) om det koordinerende organet.

Det ble videre besluttet i WGC å be NAV 48 anmode MSC om å sende en forespørsel til Legal Committee for å få deres vurdering av:

- Ansvar
- Erstatning
- Behovet for økonomisk garanti før et skip får anløpe en "Place of Refuge"

De foreslåtte guidelines ble gjennomgått og redigert i forhold til omforente uttrykk og definisjoner. Det ble lagt vekt på å få et oversiktlig regelverk som ikke vil medføre unødvendig byråkrati og forsinkelse i en aktuell situasjon.

Den foreslåtte "Draft Assembly Resolution" ble gjennomgått og vedtatt med mindre endringer.

Arbeidet skal avsluttes på NAV 49.

4. Revisjon av "Fishing vessel Safet Code" og "Voluntary Guidelines"

Det er besluttet at "Fishing vessel Safet Code" og "Voluntary Guidelines" skal revideres.

Norsk posisjon:

Norge støtter arbeidet med å revidere Kode og Retningslinjer. Av erfaring vet vi at det ikke er utenkelig at EU senere kan gjøre både Kode og retningslinjer bindende, noe som kan gjøre saken viktigere enn den virker på overflaten.

Konklusjon:

"Drafting"-gruppen møttes 9 og 10 Juli med instruksjon fra plenum om å vurdere muligheten til å harmonisere kapittel 10 i coden og guidelinen (Navigasjon m.m), med nye SOLAS kapittel 5.

Som nytt utkast til kapittel 10 viser, klarte ikke gruppen og harmonisere dette fullt ut. Det er et faktum at SOLAS opererer med tonnasje og code/guideline bruker lengde som parameter. Grunnet store variasjoner på konstruksjon av fiskebåter ble man etter hvert enige om å ta for seg hver enkel paragraf i code og guideline for så og bruke SOLAS opp mot disse. Det som kompliserte arbeidet ytterligere er at man ikke skal overskride reg. gitt i "Torremolinos-protokollen".

Gruppen klarte etter hvert å jobbe seg gjennom de relevante dokumenter, og for Norge sitt vedkommende må vi denne gangen si oss brukbart fornøyd. Vi fikk gjennomslag for de fleste av våre synspunkter, noe som eksempelvis kan sees i §§ 10.1.15, 10.4.3 i coden og §§ 10.1.4, 10.1.7 og dels også §10.2.1 i "Guidelines".

Som resultatet viser vil fortsatt både Kode og "Guidelines" bruke lengde som parameter, med hensyn til hvilket utstyr de forskjellige fartøy skal ha.

Når det gjelder forholdet til AIS/fiskefartøy ble dette tematet ikke berørt i ”drafting” gruppen.

5. Fremtidig krav til VDR på seilende lasteskip – ”feasibility study” (Agenda punkt 8)

De relevante dokumenter var følgende:

- NAV 48/8 fra UK “Feasibility study, VDR on existing cargo ships”. Promoterer maksimal informasjonsmengde, men åpner for mindre beskyttelse av data. Foreslår fast installert data lagringsenhet.
- NAV 48/8/1 fra Japan “Feasibility study, VDR on existing cargo ships”, NAV 48/8/2 fra Germany og Sverige ” Feasibility study, VDR on existing cargo ships” og NAV 48/8/3 fra Brazil “Feasibility study, “S-VDR” on existing cargo ships”. Åpner alle for begrenset informasjonsmengde (krav kun dersom “practicable”), mindre beskyttelse av data og friflyt lagringsenhet.
- NAV 48/8/4 fra ICS ”Feasibility study, VDR on existing cargo ships” Åpner for begrenset informasjonsmengde (krav kun dersom “practicable”), mindre beskyttelse av data, men med fast installert data lagringsenhet.
- NAV 48/INF.6 fra CIRM ”Information on VDR equipment and insdtallation costings and technical solutions”. Kost/nytte analyse som ble lagt frem på møtet.

Norsk posisjon:

Vi ser behovet for VDR på eksisterende lasteskip og går inn for en forenklet VDR.

Vi ser på radardata som svært viktige i kollisjons- og grunnstøting saker. Norge går, i utgangspunktet, inn for ”friflyt kapsel” med samme krav som for EPIRB som et alternativ til fast installert lagringsenhet.

Konklusjon:

De innsendte dokumenter viser at det er betydelig avstand mellom de ”aktive” nasjoners meninger. Det ble besluttet å sortere og systematisere all innsamlet informasjon for å danne grunnlag for videre arbeid. For å sikre fremdrift i dette arbeidet ble det besluttet i Plenum å opprette en korrespondanse gruppe koordinert av Tyskland. Norge er med i gruppen. De tre hovedområdene som ble foreslått at gruppen skulle studere var:

- Review of data items to be recorded
- Protective capsule
- Costs/ benefits

6. Revisjon av Performance Standards (PS) for radar reflektorer (RR) (Agenda punkt 9)

Dokumentet NAV 48/9 fra UK “Amendments to the PS for Radar Reflectors” hevder at det er nødvendig med ny PS for RR. Dette grunnet krav om RR på alle skip under 150 GT i nytt SOLAS kapittel V. Dagens standard tar hensyn til clutter, skipsbevegelser eller andre forstyrrelser. Fremhever nødvendigheten av stort areal eller en aktiv reflektor for deteksjon av 10

cm radar (3 GHz). Ser på sammenhengen mellom avstanden et lite ekko oppdages på og tiden som er til rådighet for avgjørelse av kollisjonsfare og eventuell vikemanøver.

Beskriver en definisjonsprosess til avgjørelse av nødvendig ytelse for RR.

I tillegg er dokument NAV 48/9/1 fra International Sailing Federation (ISAF) "Review/Revision of PS for RR and Radar Equipment". Dette dokumenter hevder også at det er behov for endring av PS. Er bekymret for størrelse, vekt og pris. Ber om at det tas hensyn til disse forhold ved utarbeidelse av PS.

Norsk posisjon:

Støtter forslaget til UK, men vil fremme forslag til enkelte mindre endringer. PS bør åpne for både aktiv og passiv RR. Det må tas hensyn til størrelse, vekt og pris ved utforming av PS. Sørg for en best mulig PS for sikrest mulig detektering av små fartøy.

Konklusjon:

Det var enighet om at forslaget til ny performance standards innsendt av UK (NAV 48/9 Annex 2) skulle danne utgangspunkt for det videre arbeidet. Små endringer ble gjort i dette dokumentet av en liten arbeidsgruppe bestående av UK, Japan, ISAF, ISO, Norge og Canada. Det var videre enighet om å etablere en korrespondansegruppe med oppgave å undersøke/ utteste aspekter særlig knyttet til aktive transpondere i tillegg til å forberede et mer komplett forslag til Performance Standards før NAV 49.

7. Revisjon av Performance Standards (PS) for radar (Agenda punkt 10)

Innhold:

Dokumentet som har dannet utgangspunkt er NAV 48/10 fra IALA "Future of Radar Aids to Navigation." Budskapet her er at innsnevring av radarens frekvensbånd kan medføre dårligere detektering av SART og RACON for alle 3 cm skipsradarer. Den foreslåtte innsnevring vil medføre at småskip radarer ikke lenger detekterer SART eller RACON, dette kravet ønskes fjernet fra PS.

Norske posisjon:

Norge går mot en innsnevring som medfører bortfall av deteksjonsmulighet for SART og RACON.

Lang overgangsperiode må, i tilfelle innsnevring, sikres slik at eksisterende utstyr fortsatt kan benyttes.

Konklusjon:

Target Completion date ble utsatt til 2004, basert på et innlegg fra Norge. Det ble informert fra både UK og Norge om at nasjonale prosjekter er igangsatt, og at resultatene fra disse vil bli presentert på NAV 49.

8. ITU matters (Agenda punkt 11)

(a) Forslag til endringer av ITU-R M.1371 vedrørende avklaring av tekniske aspekter for implementasjon av AIS.

Dokumentet NAV 48/11 fra ITU inneholdt en omforenet uttalelse fra WP 8B til IMO og IALA om å klargjøre sine standpunkter i forbindelse med revisjon av ITU-R M.1371 (tekniske karakteristikker for maritim AIS). I den omforente uttalelsen (ANNEX) fra WP.8B til IMO sier ITU seg enig i at ITU vil koordinere alle forslag om endringer som kan ha innvirkning på IMO sine ytelsesstandarder. WP 8B vil også holde IMO orientert om endringer i siste utgave av ITU-R M.1371.

Dokumentet NAV 48/INF.8 fra ITU er et tillegg til NAV 48/11 og dreier seg om at landbaserte DSC-stasjoner kan sende "VTS area geographic coordinates calls" til stasjoner som ikke automatisk lar seg svitsje fra land, dersom svitsjing fra AIS-kanalene til lokale kanaler AIS/VTS er nødvendig. Dette oppkallet vil inneholde nødvendig informasjon om hvilke andre VHF-kanaler som skal benyttes for AIS/VTS, slik at fartøyet kan svitsje manuelt.

Norsk posisjon:

Norge støtter IMO i at dersom AIS benyttes til VTS-formål i visse områder, og frekvensene som benyttes er andre enn dem som er dedikert til formålet (AIS-frekvensene), så *plikter* vedkommende flaggstat å bygge ut sine landbaserte tjenester på en slik måte at AIS-utstyret på alle fartøy som kommer inn i angjeldende AIS/ VTS-sone, *automatisk blir svitjset over til de frekvensene som benyttes for området.*

Det finnes AIS-er som ikke kan svitjses automatisk. I slike tilfeller kan manuell svitsjing benyttes, nemlig å benytte DSC-K.70 for "VTS area geographic coordinates calls".

Konklusjon:

Informasjonen i dokumentet ble tatt til etterretning.

(b) Studie av mulig interferens på S-bånd maritim radar ved bruk av nærliggende frekvenser.

Dokument NAV 48/INF.3 fra ITU beskriver det foreløpige utkastet til prosedyrer for undersøkelse av interferens på S-band radar ved bruk av nærliggende frekvenser.

Norsk posisjon:

Norge kan leve med at S-bandet (10 cm) deles, men må "stå på barrikaden" for at X bandet (3 cm) ikke deles, fordi der befinner SART, racons m.m. seg.

Konklusjon:

Innholdet i dokumentet ble tatt til etterretning.

9. Large Passenger ship safety (Agendapunkt 12)

MSC 74 hadde bedt NAV 48 om å lage retningslinjer på følgende område: "Effective voyage planning for large passenger ships", og dette tema var inkludert i tittelen på agendaen. Imidlertid hadde MSC 75 bedt NAV 48 om å utrede 3 andre temaer tilknyttet store passajerskip; dvs. hydrografisk informasjon i "remote areas", eventuelt behov for mere "bridge team resources" i områder med høy trafikk tetthet, og "guidance of use of VTS technology".

USA hadde sendt inn dokument med resultatene fra sin "GAP analysis" på de 8 temaer ("tasks") som var identifisert av MSC 74. USAs resultater viste at for 7 av temaene - inkludert "Effective voyage planning for large passenger ships" - var IMOs regelverk tilstrekkelig godt. Kun på ett område - "Quality and availability of hydrographic information for operation in remote areas" - trengte regelverket forbedringer i henhold til "GAP-analysen.

Norsk posisjon

Norge mener at USAs "GAP analysis" kan inngå som en del av en FSA, men at den ikke kan/bør benyttes for å trekke endelige konklusjoner. Vi opplyste dessuten om at vi planlegger å utføre en FSA på navigasjonssikkerhet for store passasjerskip, men at finansieringen ennå ikke er klar. Vi inviterte i den forbindelse andre administrasjoner og organisasjoner til samarbeid.

Konklusjon

Det var enighet om at p.g.a mangel på bidrag på flere av de spørsmål som MSC 75 hadde stilt, så kunne saken ikke avsluttes på dette møtet. Det anmodes om bidrag til NAV 49.

10. Work programme and agenda for NAV 49

Under behandling av arbeidsprogrammet for NAV forelso Norge å forlenge "Target completion date" for revisjon av PS for radar til 2004, og dette ble akseptert.

"World-wide radionavigation system" er tatt inn i arbeidsprogrammet med "Target completion date" 2005, men var ikke satt opp på agendaen for NAV 49. Med henvisning til den raske utviklingen på "Galaileo" tok Norge opp spørsmålet om dette burde endres. Etter diskusjon ble det enighet om at saken tas opp som eget agendapunkt på NAV 49.

11. Election of Chariman and Vice-Chairman for 2003

K. Polderman (Nederland) ble gjenvalgt som formann i NAV og Dr. Peresyarkin (Russian Federation) ble gjenvalgt som viseformann.

12. Any other business (Agendapunkt 18)

(a) Guidelines for installasjon av AIS (agendapunkt 18A).

Dokument NAV 48/18 fra Sweden & USA "Guidelines for installation of shipborne AIS" med vedlegg inneholder en detaljert beskrivelse av installering av AIS og problemstillinger omkring dette. Det er ment som guidelines til produsenter, installatører og inspektører og er ikke en sertifiseringsstandard.

Norsk posisjon:

Støtter forslaget med noen mindre endringer.

Konklusjon:

Forslaget ble gjennomgått og mindre endringer gjort. Det reviderte forslaget ble foreslått sendt til MSC for godkjenning som et SN circular.

(b) Tiltak for å hindre at class B AIS (non-SOLAS) forstyrrer/ degraderer class A AIS (SOLAS) (agendapunkt 18C)

Dokument NAV 48/18/2 fra USA inneholder forslag til en MSC resolution som informerer medlemstater om at klasse B AIS (frivillig utstyr for mindre fartøy) må oppfylle noen elementære deler av ITU resolusjonen for AIS, for å forhindre at slikt "ikke-regulert" utstyr forårsaker forstyrrelse for klasse A AIS (krevd utstyr for SOLAS skip).

Norsk posisjon:

Støtter forslaget

Konklusjon:

Etter mindre endringer ble dokumentet anbefalt sendt til MSC for "adoption".

(c) Integrasjon av AIS med annet navigasjonsutstyr (Radar, ECDIS) for prosessering og visning av AIS informasjon (agendapunkt 18H)

Forslag om omfattende retningslinjer for grafisk presentasjon av AIS-informasjon. Foreslår ingen utstyrskrav, kun samordning av symboler og informasjon.

Norsk posisjon:

Støtter at temaet tas opp som eget agendapunkt.

Konklusjon:

Forslaget ble utsatt til neste år.

(d) Security Alert installasjon (agendapunkt 18 I)

Dokument NAV 48/2/2 fra sekretariatet inneholder utdrag fra rapporten fra MSC 75 i mai d.å. der Annex 1 "Ship security alarm" foreslås som endring til SOLAS CH. XI-2. Forslaget inneholder krav til installasjon av et security alert system (til bruk ved terroristangrep), grunnleggende krav til dette systemet, i tillegg til at det inneholder et utkast til performance standards for security alert.

Norsk posisjon:

Bidra til å videreutvikle dokumenter/ tekst relatert til security alert installations.

Konklusjon:

Det var noe usikkerhet om formålet med systemet, noe som førte til at dokumentene ikke ble nevneverdig videreutviklet. Det ble forøvrig identifisert følgende nøkkelspørsmål/ synspunkt for videre vurdering av ISWG/ MSC:

- Det er vanskelig/ uhensiktsmessig å sikre systemet mot uautorisert bruk ved hjelp av tekniske løsninger (nøkler, koder etc.)
- Hvor skal alarmen sendes? Til nærmeste kyststat eller flaggstat?

- Med tanke på at det allerede er etablert en pirat alarm funksjon i GMDSS som sender til alle skip og landstasjoner, samtidig som at security alert ikke skal sendes til andre skip, ble det stilt spørsmål til hvordan det skal være mulig å avgjøre om inntrengere er terrorister eller pirater.
- Det bør være mulig, men ikke krevd, å bruke eksisterende GMDSS utstyr.

Det var enighet om at dokumentene, sammen med spørsmål og forslag til endringer, skulle sendes til ISWG for videre vurdering.

(e) Long range tracking and reporting system (agendapunkt 18I)

Dokument NAV 48/2/2 fra sekretariatet inneholder utdrag fra rapporten fra MSC 75 i mai d.å. der Annex 2 "Long range tracking and reporting" gir grunnleggende krav til et transpondersystem med stor rekkevidde (betydelig større enn AIS). Dokumentet ber NAV48, med utgangspunkt i de beskrevne grunnleggende krav, gi anbefalinger til hvilket kommunikasjonssystem som er best egnet til å oppfylle de funksjonelle krav.

Norsk posisjon:

Fremme "long range AIS" som det mest hensiktsmessige systemet.

Konklusjon:

Det var enighet om at Inmarsat-C var det mest egnete, eksisterende, systemet for denne funksjonen.

(f) Etablering av katalog for AIS binary messages (agendapunkt 18J)

Dokument NAV 48/INF.7 fra Tyskland "AIS binary messages" beskriver viktige konklusjoner fra en studie som har omfattet binær informasjon i AIS. Hovedpoenget er at det anbefales en sentralisert styring og harmonisering av binær informasjon som sendes ut via AIS. Mer spesifikt konkluderer studien med at IMO bør utvikle, vedlikeholde og vurdere innholdet av en katalog med "anerkjente" binære meldinger.

Ovennevnte studie inneholder også en spesifikk prosedyre til hvordan IMO skal etablere, vedlikeholde og vurdere innholdet av en slik katalog. Etablering av en slik prosedyre samt innholdet av den foreslåtte prosedyren er "approved in general" fra MSC 75. NAV 48 er bedt om vurdere prosedyren, og da primært innholdet av den.

Norsk posisjon:

Støtte etablering av sentral styring av AIS binær informasjon.

Konklusjon:

Det var enighet om at ansvaret for AIS binære meldinger skulle ligge hos IMO. Selv om NAV 48 ikke detaljert vurderte innholdet av prosedyren, ble en del viktige aspekter identifisert som viktige for den videre beslutningsprosessen. Noen av disse observasjonene er:

- Ikke alle AIS utstyr er tilrettelagt for å vise binære meldinger (dette er foreløpig ikke minimumskrav).

- Katalogen med AIS meldinger vil være dynamisk (endres kanskje så ofte som hvert år), noe som vil medføre hyppig endring av "software" i AIS installasjoner ombord - noe som kan gi praktiske og økonomiske problemer.

(g) Solas-kravet til "Navigation bridge visibility" (agendapunkt 18D)

Norge og IACS la frem et felles forslag om å endre kravet til sikt fra skipets bro ved å endre definisjonen av "skipets lengde". Nåværende definisjon er i realiteten en arbeidsulykke som har skjedd i prosessen frem til vedtak i MSC, og som har skapt store problemer for enkelte skip. Norge foreslo at saken burde avgjøres på MSC 75, men MSC mente NAV 48 burde behandle forslaget før MSC fatter vedtak.

Norsk posisjon

Forslaget er fremlagt av Norge og IACS i fellesskap.

Konklusjon

Flere land støttet forslaget fra Norge og IACS, men det var også innvending om at endringen kunne føre til at noen skip (rundt 45 m lengde) ikke lenger vil dekkes av SOLAS-kravet til sikt. Etter en utvidet debatt ble det vedtatt at NAV er enig i endringsforslaget fra Norge og IACS, som sendes til MSC for "approval" og for sende "adoption" som SOLAS-endring.
