

# **RAPPORT**

TIL: Sjøfartsdirektoratets ledelse og adressater på sirkulasjonsliste for NAV

FRA: Delegasjonen

DATO: 6. august 2003

KOMITE: **IMO Sub-committee on Safety of Navigation, 49. sesjon (NAV 49),  
30. Juni – 4. juli 2003.**

## **INNLEDNING**

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

Spesialrådgiver, Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Fung. underdir. Eivind S. Vågslid, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Senioring. Einar Moe, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Seksjonsleder Bjørn Erik Krossnes, Kystdirektoratet	Plenum, WG 1
Redningsinspektør, Stein J. Solberg	Plenum, DG 1
Senior Ing. Arve Lepsøe, DnV	Plenum, WG 2

WG 1: Routeing of ships, ships reporting and related matters, ledet av *Mr. Jan Lameijer, NED.*

WG 2: Navigational aids and related matters, ledet av *Mr. Kim Fisher, UK.*

DG 1: Places of refuge, ledet av *Capt. H. H. Callsen-Bracker, GER.*

DG 2: Ship security, ledet av *Mr. John M. Sollosi, USA*

DG 3: AIS Binary Messages, ledet av *Capt Benny Pettersson, SWE.*

- Det ble avholdt forberedende møte i delegasjonen i Sjøfartsdirektoratet 17. juni 2003.
- Det ble avholdt koordineringsmøte for EU/ EØS medlemmer 30. Juni, med følgende deltagere fra Norge: Trygve Scheel, Eivind Vågslid og Bjørn Krossnes.

## **RAPPORT FRA NAV 49**

**Adoption of the agenda samt innledende formaliteter og praktiske opplysninger.**

**WG 1 nedsatt etter diskusjon i Plenum, hovedsaklig omkring de spanske dokumentene.**

### **Agenda punkt 3, Routeing of ships, ship reporting and related matters**

Arbeidsgruppe 1 møtte fra 30. juni til 2. juli 2003 for behandling av saker under agenda punkt 3 med Captain J.N.F. Lameijer (Nederland) som formann. Det var Lameijer siste møte i NAV som formann i arbeidsgruppen. Dette ble markert blant annet ved en mottakelse.

I tillegg til de sakene som var innsendt under agenda pkt. 3 forelå det ytterligere saker til behandling som gikk frem av dokumenter referert av MSC 77 og MEPC 48, en henvendelse fra STW 34 og instruks fra MSC 77. I tillegg var det pålegg om å ta i betraktning veiledning om rollen til det menneskelige element, i alle punkter til behandling.

## **Nye trafikkseparasjonssystemer (Traffic Separation Schemes – TSSs)**

### **Nytt trafikkseparasjonssystem utenfor Ra's al kuh**

På anmodning fra Iran (NAV 49/3/1 og Corr.1) ble forslag om etablering av et nytt trafikkseparasjonssystem utenfor Ra's al kuh i Oman bukten undersøkt. Systemet var i sin helhet innenfor iransk territorialfarvann.

Det var enighet om forslaget med noen korreksjoner, og komiteen ble invitert til å godkjenne dette.

### **Nytt trafikkseparasjonssystem for innseilingen til Ra's al Khafji havn**

På anmodning fra Saudi-Arabia (NAV 49/3/4) ble forslag om etablering av et nytt trafikkseparasjonssystem for skip som anløper råolje lastefasiliteter i Ra's al Khafji havn undersøkt.

Det var enighet om forslaget, og komiteen ble invitert til å godkjenne dette.

### **Nye anbefalte trafikkseparasjonssystemer i Adriaterhavet**

På anmodning fra Albania, Kroatia, Italia, Slovenia og Serbia og Montenegro (NAV 49/3/7) ble et revidert forslag om etablering av et nytt trafikkseparasjonssystem/anbefalt rutesystem og andre rutetiltak i Adriaterhavet undersøkt.

Det var enighet om et omarbeidet forslag, og komiteen ble invitert til å godkjenne dette.

## **Tillegg og endringer til eksisterende trafikkseparasjonssystemer**

### **Etablering av nye trafikkfelt for skip med farlig eller forurensende last i bulk i Kapp Finisterre trafikkseparasjonssystem**

På anmodning fra Spania (NAV 49/3/2) ble forslag om etablering av to tilleggstrafikkfelt for skip som fører farlig eller forurensende last i bulk i det eksisterende systemet ved Kapp Finisterre undersøkt. Et tilsvarende forslag var tidligere lagt frem for MSC 77. Dette var henvist til NAV 49. Videre forelå det 'instruks' fra MSC 77 om å overbringe utfallet av overveiningene direkte til A 23 for endelig gjennomgang og godkjenning, som passende.

Gjennomføring av forslaget vil føre til at visse kategorier skip kommer til å gå i en større avstand fra Spanskekysten enn i dag. Forslaget var preget av en del svakheter, herunder at det ville føre til kryssende trafikk med små vinkler og manglende presisjon på hvilke kategorier skip det skulle gjelde for. Helt i sluttfasen ble det i arbeidsgruppen påpekt at Spania med begrepet 'dangerous cargoes' også mente 'pollutant cargoes'. Teksten ble endret i samsvar med dette.

Det var enighet om forslaget, og Assembly ble invitert til å godkjenne dette på sin 23nde sesjon. Trafikkseparasjonssystemet med tillegg og endringer vil tre i kraft seks måneder etter godkjenning av Assembly.

### **Tillegg og endringer til det eksisterende trafikkseparasjonssystemet "Between Korsoer og Sprogøe"**

På anmodning fra Danmark (NAV 49/3/8 og Corr.1) ble forslag om oppdatering av merknader under beskrivelsen av det eksisterende trafikkseparasjonssystemet "Between Korsoer and Sprogøe" undersøkt. Forslaget gikk ut på innføring av en fartsgrense på 20 knop.

Det var enighet om forslaget, og komiteen ble invitert til å godkjenne dette.

### **Tillegg og endringer til det eksisterende trafikkseparasjonssystemet i Singapore Strait**

På anmodning av Indonesia, Malaysia og Singapore (NAV 49/3/9) ble et forslag om å endre det eksisterende trafikkseparasjonssystemet i Singapore Strait undersøkt. Forslaget gikk ut på å gjøre en del av en trafikkseparasjonssone om til et ankringsområde. Etter nærmere overveininger kom det frem at dette ikke var et tiltak hjemlet i regelverket, men at en derimot kunne ta ankringsområdet ut av trafikkseparasjonssystemet. Det var noe 'frem og tilbake' om hva som var hensikten med ankringsområdet fra forslagsstillerne. Som hovedbegrunnelse ble det oppgitt noe i retning av at hensikten var å legge til rette for 'nød-ankring' og ankring av skadete fartøyer før de kom til skipsverft. Et ankringsområde som dette har trolig en vesentlig kommersiell verdi, uten at dette kom frem i diskusjonen.

Det var ikke enighet om forslaget. Derimot var det enighet om tillegg og endringer til separasjonssonen til trafikkseparasjonssystemet i Singapore Strait, hvor rom for et ankringsområde ble frigitt, og som komiteen ble invitert til å godkjenne.

## **Implementering av nye trafikkseparasjonssystemer og tillegg og endringer til trafikkseparasjonssystemer**

De nye trafikkseparasjonssystemene og tillegg og endringer til trafikkseparasjonssystemene nevnt ovenfor vil tre i kraft på et tidspunkt 6 måneder etter godkjenning av komiteen.

### **Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer**

#### **Obligatorisk område til å unngå utenfor nordøstkysten av New Zealand**

På anmodning fra New Zealand (NAV 49/3) ble et forslag om å etablere et påbudt område til å unngå for skip med lengde over 45 meter utenfor nordøstkysten av North Island på New Zealand undersøkt.

Det var noe diskusjon omkring den foreslåtte påbudte karakteren av området til å unngå, og hvor en konkluderte med at forslaget var i overensstemmelse med gjeldende konvensjoner og regler, og komiteen ble invitert til å godkjenne dette.

Fra USA ble det påpekt at dette var et betydelig skritt for organisasjonen, i det dette var den første gangen et påbudt område til å unngå var bifalt. Det henvises til rapporten fra møtet hvor en mer utførlig merknad i denne forbindelse vil bli gitt i Annex.

#### **Endring og tillegg av det eksisterende karttiltaket i 'Great North East Channel' i Torres stredet utenfor nordøstkysten av Australia**

På anmodning fra Australia (NAV 49/3/3) ble forslag om tillegg og endringer til de eksisterende karttiltakene i 'Great North East Channel' som ligger i Torres stredet utenfor nordkysten av Australia undersøkt.

Det var enighet om forslaget, og komiteen ble invitert til å godkjenne dette.

#### **Anbefalte ruter, et aktsomhetsområde og område til å unngå i Adriaterhavet**

På anmodning fra Albania, Kroatia, Italia, Slovenia og Serbia og Montenegro (NAV 49/3/7) ble et revidert forslag om etablering av nye anbefalte ruter, et aktsomhetsområde og et område til å unngå i henholdsvis Otranto kanalen, sydlige, midtre og nordre Adriaterhavet.

Det var enighet om forslaget, og komiteen ble invitert til å godkjenne dette.

#### **Område til å unngå i Paracas nasjonal reservat**

På henvisning fra MEPC 48 ble dokumentet fra Peru (MEPC 48/7) om etablering av et område til å unngå i Paracas nasjonalreservat undersøkt. Dette var en integrert del av et forslag om å bestemme sjøområdene i Paracas nasjonalreservat som et PSSA område.

Det ble bemerket at dokumentet MEPC 48/7 ikke inneholdt noe forslag om etablering av et område til å unngå i Paracas nasjonalreservat. Delegaten fra Peru informerte arbeidsgruppen om at et forslag om å etablere et slikt område var sendt inn, men dette var blitt mottatt for sent for distribusjon til medlemmene.

Delegaten fra Peru la frem en engelsk versjon av den originale henstillingen på spansk, som ble undersøkt, som det var enighet om med noen korreksjoner til de gitte koordinatene, og som komiteen ble invitert til å godkjenne.

Under behandling av saken ga Norge og Sverige uttrykk for at den ytre grensen for det foreslåtte området til å unngå var omkring 3 nautiske mil fra land i nord, mens den var omkring 20 nautiske mil i sør. Etter deres syn skulle yttergrensen for området til å unngå fortrinnsvis følge hovedretningen av kysten på en fornuftig og ensartet avstand, for å legge forholdene til rette for navigasjon gjennom området.

Denne saken ga også foranledning til en generell diskusjon både om områder til å unngå og om koordinering mellom MEPC og NAV komiteene om spørsmål relatert til dette og PSSA. Det vises her også til merknad fra USA gitt i Annex.

### **Implementering av nye rutesystemer annet enn trafikkseparasjonssystemer**

De nye rutetiltakene annet enn trafikkseparasjonssystemer nevnt ovenfor vil tre i kraft på et tidspunkt 6 måneder etter godkjenning av komiteen.

### **Obligatoriske skipsrapporteringssystemer**

#### **Tillegg og endringer til det eksisterende obligatoriske skipsrapporteringssystemet i Torres stredet og indre rute ved Great Barrier Reef utenfor nordøstkysten av Australia (REEFREP)**

På anmodning fra Australia (NAV 49/3/5) ble et forslag til tillegg og endringer til det eksisterende påbudte skipsrapporteringssystemet for Torres stredet og den indre ruten av Great Barrier Reef (REEFREP) undersøkt.

Det var enighet om forslaget, med noen korreksjoner i beskrivelsen av systemet, og underkomiteen forberedte et utkast til MSC resolusjon, som komiteen ble invitert til å godkjenne. Det foreslåtte tidspunkt for ikrafttredelse er 1. desember 2004.

#### **Tillegg og endringer til det eksisterende påbudte skipsrapporteringssystemet utenfor Kapp Finisterre**

På anmodning fra Spania (NAV 49/3/6) ble et forslag om tillegg og endringer til det eksisterende påbudte eksisterende skipsrapporteringssystemet utenfor Kapp Finisterre undersøkt.

Det var enighet om forslaget, med noen korreksjoner i beskrivelsen av systemet, og underkomiteen forberedte et utkast til MSC resolusjon, som komiteen ble invitert til å godkjenne. Det foreslåtte tidspunkt for ikrafttredelse er 1. desember 2004.

## **Forbedring av det eksisterende påbudte skipsrapporteringsystemet i Torres stredet og indre rute av Great Barrier Reef (REEFREP), utenfor nordøstkysten av Australia til en 'Coastal Vessel Traffic Service' (Information Service)**

Underkomiteen bemerket med tilfredshet informasjon gitt fra Australia (NAV 49/INF.4) om forbedring av det eksisterende påbudte skipsrapporteringsystemet i Torres stredet og indre rute av Great Barrier Reef (REEFREP), utenfor nordøstkysten av Australia til en 'Coastal Vessel Traffic Service' (Information Service).

### **Any other business**

#### **Navigasjonsvakt til ankers**

Underkomiteen var bedt om råd om under hvilke omstendigheter det kan være grunn til å holde kontinuerlig vakt til ankers fra STW 34. Det ble utviklet en betenkning om dette, og etter en god del diskusjon ble sekretariatet instruert om å sende denne videre til STW 35.

#### **Revisjon av resolusjon A.532(13) on Collecting and forwarding of hydrographic data**

Underkomiteen observerte at MSC 77 hadde vurdert document MSC 77/23/5, i hvilket IHO hadde foreslått en revisjon av resolusjon A.532(13) on Collecting and forwarding of hydrographic data.

Underkomiteen var etter vurdering av rapport fra *ad hoc* DG enig om en endelig revidert tekst for den foresatte Assembly resolusjon om Collecting and forwarding of hydrographic data for innlevering direkte til A 23 for godkjenning.

#### **Review of paragraph 3.13 of Section H (IMO Publication "Ships' Routeing") regarding the General Provisions on Ships' Routeing concerning the adoption, designation and substitution of Archipelagic Sea Lanes**

Gjennomgangen av paragraf 3.13 var kommet opp på bakgrunn i informasjon fra Indonesia om implementering av et partielt system for arkipelagiske sjøruter i indonesisk arkipelagisk farvann (jf. SN/Circ.200). Spørsmål omkring dette var reist fra USA og Australia. For nærmere beskrivelse vises det til NAV 49 rapporten til MSC.

Underkomiteen var av den oppfatning at den nåværende teksten av paragraf 3.13 burde forbedres for å oppnå større klarhet og for å fjerne tvetydighet, og utviklet en tekst for paragraf 3.13 med tillegg og rettelser og et utkastet til MSC resolusjon, som komiteen er invitert til å godkjenne.

#### **Oppfølging:**

Ingen spesiell norsk oppfølging nødvendig, IHO mottar informasjonen fra IMO og videreformidler denne til de nasjonale kartverk.

**WG 2 nedsatt etter debatt i Plenum. Norge tok opp IECs rolle i arbeidet med presentasjon av navigasjonsdata og påpekte at IMO ikke må overlate bestemmelser til IEC som i praksis betyr til produsentene. Støttet av en rekke land, deriblant Singapore og Tyskland. Tyskland tok opp revisjon av PS for INS og ble støttet av Norge og Nederland som påpekte at og PS for IBS bør revideres. IEC har i oppdrag å lage typegodkjenningsstandard for INS, over 30 versjoner er utarbeidet, men ingen enighet oppnådd. Panama støttet landene over. Lang diskusjon om S-VDR. Tyskland presenterte det felles dokumentet om radar. Problematikken omkring IEC ble tatt opp igjen i diskusjonen om terms of reference, da Norge og en del andre land mente dette ikke var adressert klart nok.**

## **WG 2: Navigational aids and related matters**

### **1. Feasibility study on carriage of VDR on existing cargo ships. (Agenda punkt 7)**

#### Innhold:

Følgende dokumenter var til behandling:

- NAV 49/7 "Report of the correspondence group on the feasibility of the carriage of VDR on existing cargo ships" fra Tyskland presenterer resultatene fra korrespondansegruppen som har vært nedsatt for å studere dette.
- NAV 49/7/1 "Revised proposal for draft text of performance standards for shipborne simplified VDR (S-VDR) for existing cargo ships" fra Japan inneholder et konkret Japansk forslag til IMO PS for Simplified VDR (S-VDR).
- NAV 49/7/2 "Feasibility study on carriage of VDR on existing cargo ships" fra UK inneholder konkrete endringsforslag og kommentarer til det japanske forslaget til IMO PS for S-VDR (NAV 49/7/1).
- NAV 49/7/3 "Proposal for carriage requirement for S-VDR for existing cargo ships" fra Holland og Tyskland gir forslag til endring av SOLAS Ch.V Reg.20 for innføring av VDR/ S-VDR for eksisterende lasteskip.
- NAV49/INF.8 "Report of on-sea trial of retrieving float-free VDR" fra Japan gir en oppsummering av resultater fra praktiske forsøk på gjenfinning av "float-free" VDR data lagringsenhet.
- NAV49/INF.9 "Feasibility study on carriage of VDR on existing cargo ships" fra USA gir informasjon om erfaringer og beregninger gjort angående kostnader knyttet til gjenfinning av "fixed type" VDR data lagringsenhet. Erfaringene stammet fra fly "black box" enheter der disse har vært hentet opp fra større vandyp.

#### Diskusjon:

Som grunnlag for arbeidet med å utarbeide forslag til IMO PS for S-VDR ble det delt ut ett dokument som var det Japanske forslaget, endret i henhold til forslagene fra UK. Med unntak av NAV49/7/3, ble de øvrige dokumentene brukt som støtte i diskusjonen.

Fra Canada kom det sterke innvendinger mot å tillate at datalagringsenheten kunne være en "removable" enhet som ikke tålte neddykking i vann. Hovedargumentet var at i en nødssituasjon var det urimelig å forvente at skipets besetning skulle ta med enheten ved evakuering. Dette kunne føre til at dataene går tapt i mange av de ulykkene der skipet synker. Denne bekymringen fikk bred støtte. Holland fremmet forslag om at "removable" lagringsenhet skulle være et krav i tillegg til enten "fixed type" eller "float-free".

Det var videre store diskusjoner rundt hvilke krav som skulle stilles til "float-free" enheten. I forslagene fra Japan og UK var det stilt en rekke krav til denne enheten som ville gå ut over (og som potensielt kunne være i strid med) kravene til EPIRB. Norge gikk i mot dette og mente at

relevante deler av IMO PS for EPIRB skulle legges til grunn. Dette på bakgrunn av at oppgaven til arbeidsgruppen bestod i å utarbeide forslag til krav til en ”Simplified” VDR. Krav som er ment for å redde mennesker i nød burde også være tilstrekkelig for gjenfinning av S-VDR lagingsenhet.

Japan fremmet forslag om at lagring av radiosamtaler skulle være frivillig p.g.a at dette øker behovet for lagringskapasitet.

Det ble forelått at forslaget til endring av SOLAS Ch.V Reg.20 skulle formuleres slik at eksisterende lasteskip skal kunne installere enten VDR eller S-VDR.

Sekretariatet ble oppfordret til å utføre eventuelle andre nødvendige endringer i SOLAS (for eksempel ”Safety equipment certificate”/ Form E).

### Konklusjon:

”Removable” data lagringsenhet ble fjernet fra forslaget til ny IMO PS. Den ble heller ikke krevd som et tillegg til ”fixed type” eller ”float-free”.

”Float-free”, det ble besluttet at lagringsenhet minst skulle oppfylle kravene til EPIRB.

Lagring av radiosamtaler ble beholdt som et krav.

Forslaget til endring av SOLAS Ch.V Reg.20 ble endret slik at eksisterende lasteskip skal kunne installere enten VDR eller S-VDR.

## **2. Revisjon av IMO PS for Radar reflektor (Agenda punkt 8)**

### Innhold:

Følgende dokumenter var til behandling:

- NAV 49/8 ”Revision of performance standards for radar reflectors” fra teknisk arbeidsgruppe i NAV 48 bekrefter behovet for revidering av eksisterende IMO PS for radar reflektorer samt gir en oppsummering av bestemmelser gjort under NAV 48. Forslaget dannet grunnlag for arbeidet med PS i NAV 49.
- NAV 49/8/1 ”Revision of performance standards for radar reflectors” fra UK og Tyskland inneholder et konkret forslag til revidert IMO PS for radarreflektorer.

### Diskusjon:

Eneste tema under behandlingen var International Sailing Federation (ISAF)’s bekymring for at små båter kunne ha vanskeligheter med å montere radar reflektorene 4 meter over vannlinjen, slik standarden krever. Den måtte også være lett nok slik at stabiliteten ikke ble påvirket.

### Konklusjon:

ISAF’s bekymring ble notert, men førte ikke til endringer.

Forslaget ble godkjent og blir sendt til MSC for avsluttende behandling.

#### **4. ITU matters (Agende punkt 10)**

##### Innhold:

NAV 49/10 "Compatibility of radionavigation and radiolocation services operating in the bands 9 000-9 200 MHz and 9 300-9 500 MHz" fra sekretariatet inneholder forslag fra ITU study group 8 til nye spørsmål i forbindelse med mulige problemer for radionavigasjon (radar) og radiolokasjon (racon/beacon) som kan oppstå ved bruk av frekvensområder tett opp mot X-band radar frekvensen.

##### Diskusjon:

Dokumentet ble tatt til etterretning. Ferdigstillelse først i 2007.

##### Konklusjon:

Arbeidet føres videre.

#### **5. Harmonisering av symboler, forkortelser og begreper for presentasjon av navigasjon relatert informasjon (Agenda punkt 4)**

##### Innhold:

Følgende dokumenter var til behandling:

- NAV49/4 "Draft Performance standards for the presentation of navigation related information." fra IEC inneholder en kortfattet rapport om identifiserte innkonsekvenser/ konflikter mellom forskjellige IMO Performance Standards (PS) angående visning av grafisk og alfanumerisk informasjon. I hovedtrekk er det funnet følgende; forskjellige krav for like funksjoner, forskjellige visning av like informasjon og at mangel på standardisering medfører at produsenter viser tilleggsinformasjon på forskjellige måter. I tillegg inneholder dokumentet et forslag til IMO PS som skal sikre harmonisert visning av informasjon på navigasjonsutstyr.
- NAV49/4/1 "Harmonisation of terms and symbols used to present navigation related information" fra IEC inneholder det foreløpige arbeid med å harmonisere terminologi, forkortelser, enheter og symboler. IEC inviterer samtidig NAV49 til å gi kommentarer på sitt arbeid.

##### Diskusjon:

Den kortfattede rapporten om identifiserte innkonsekvenser/ konflikter, kan betraktes som en bekreftelse på at dette er et problem og at arbeid med å løse dette må fortsette.

Den foreslåtte PS gir inntrykk av å være umoden. To hovedaspekter kan særlig trekkes frem:

1. Uklar fordeling av gyldighet mellom de individuelle IMO PS og denne display PS.
2. Det virkelig bekymringsfulle med dette forslaget til ny PS er at IMO's rolle som fastsetter av minimum -operasjonelle/ -funksjons krav til navigasjonsutstyr svekkes betydelig.

Norge fremmet ovennevnte bekymringer både i plenum og i WG 2. Norge fikk støtte fra Tyskland, Panama og Singapore. Ulike konsepter ble diskutert i WG 2.

Det rapporterte arbeidet angående harmoniserte symboler osv. virker bra. Dette har lenge vært et etterlengtet initiativ. Noen rettelser ble gjort av WG 2.

### Konklusjon:

Det ble enighet om at den videre angrepsvinkel for utarbeidelse av IMO performance standards (PS) for presentasjon av navigasjons relatert informasjon skulle:

- Endres til å eksplisitt erstatte motstridende paragrafer i eksisterende IMO PS.
- Utvides til å inneholde alle relevante operasjonelle-/ funksjonskrav til et detaljnivå som tilsvarer det som finnes i eksisterende IMO PS.
- Ferdigstille liste over symboler, forkortelser og begreper til NAV 50, med formål om å inkludere disse i et nytt SN/Circ. (dette for å oppnå tilfredsstillende fleksibilitet i.f.m oppdateringer).

En "drafting group", ledet av Tyskland, ble opprettet for å sikre at arbeidet frem mot NAV 50 foregår slik det ble enighet om.

## **6. Retningslinjer for installasjon av AIS (Agenda punkt 4)**

### Innhold:

- NAV49/4/2 " Guidelines for installation of shipborne automatic identification systems" fra USA påpeker en mulig feil (mangel) i SN/Circ.227 med samme navn som over. Denne er av ren teknisk karakter.

### Diskusjon:

USA fikk tilbakemelding om at intensjonen med Pilot Plug var at det skulle være mulig å tilkoble vanlig lap-top PC, via RS 422 port, noe som er mulig bare dersom pluggen holdes som den er spesifisert i SN/Circ.227.

### Konklusjon:

SN/Circ.227 skulle dermed ikke endres. Svaret var akseptabelt for USA.

## **7. Revisjon av performance standard for radar (agendapunkt 9)**

### Innhold:

NAV 49/9      Foreløpig (draft) forslag til ny PS for radar      Germany, UK and Norway

### Diskusjon:

Veldig lite debatt, få delegater som ikke allerede hadde vært involvert i arbeidet, tok ordet i det hele tatt. Enighet om nødvendigheten av etablering av en referansegruppe for å arbeide med ferdigstilling av PS til NAV 50. IEC ønsket å ta på seg arbeidet. Norge påpekte at dette arbeidet måtte ligge i IMO og ikke overlates IEC, men gjøres i nært samarbeid med dem.

### Konklusjon:

Norge ble leder av referansegruppen (RG), arbeidet skal foregå i samarbeid med IEC WG 1. Eget arbeidsmøte avholdt om organisering, arbeidsform, antall møter etc i RG.

### Oppfølging:

Videreføring av arbeidet med radarprosjekt i RG, innsending av nytt dokument til NAV 50 i samarbeid med Tyskland, UK, IEC og andre interesserte.

## Agendapunkt 5      PLACES OF REFUGE

### **Innhold:**

Følgende dokumenter var til behandling:

NAV 48/19    Annex 12 og 13. Utkast til retningslinjer samt resolusjon.

NAV 49/2/2    para 8. Instruksjoner fra MSC 77.

NAV 49/5    Kommentarer til retningslinjene fra Australia.

NAV 49/5/1    Spansk forslag om betydelige endringer til de foreslåtte retningslinjene

### **Diskusjon:**

NAV 49 ble meget nøye instruert av MSC-77 om hva som skulle være tema for videre diskusjon. Dette spesielt med bakgrunn i de diskusjoner som hadde foregått i MSC-77 relatert til Spanias dokumenter (MSC-77/8/5,6 og 7 som tilsvarer dokument NAV 49/5/1) hvor de foreslår betydelige forandringer til de foreslåtte retningslinjer

MSC-77 instruerte videre at forhold relatert til ansvar og erstatning **ikke** skulle omhandles i retningslinjene, og at dette måtte framgå klart i retningslinjene. Nav 49 ble videre bedt om å sende resolusjonsutkastene til Legal Committee for vurdering av disse forhold, samtidig som utkastene ble sendt direkte til Assembly-23 for godkjenning.

Det var en betydelig diskusjon i plenum relatert til Australias og Spanias forslag.

Australia argumenterte for at det i retningslinjenes introduksjon var behov for en forbedret og mer balansert fremstilling av en involvert kyststats rettigheter kontra de til en skipper, reder, eier eller andre, noe et flertall av delegatene støttet.

Spania var uenig i at forhold relatert til ansvar og erstatning skulle tas ut av retningslinjene, uten å få støtte for dette.

Det ble i plenum en lengre diskusjon rundt temaet en skippers rettigheter kontra en kyststats instruksjoner, beskrevet i retningslinjenes punkt 2.6 (NAV-48/19 Annex 12), og det var ønsket en forbedret beskrivelse av dette.

Drafting gruppe ble nedsatt for å innarbeide og ferdigstille relevante forslag til Assembly resolusjon for "Place of refuge" og for opprettelse av "Maritime Assistance Service (MAS)", i tillegg retningslinjer relatert til disse. (Ref. NAV-48/19 Annex 12 og 13).

### **Konklusjon:**

MSC-77 har konkluderte med følgende:

- At det ikke er behov for en egen IMO Konvensjon angående Place of refuge.
- At det ikke er noe støtte for et eget "Supervisory Body" for å identifiserer bestemte havner, ankringsplasser eller andre områder passende til nødhavn, da slike avgjørelser må vurderes ut fra hvert enkelt tilfelle ved bruk av retningslinjer.
- At retningslinjene for "Place of refuge" ikke skulle utpeke forhånds planlagte nødhavner.

**Guidelines on places of refuge for ship in need of assistance.**

NAV-49 vedtok utkast til resolusjon for "Guidelines on places of refuge for ship in need of assistance", med følgende justering i resolusjonsteksten i forhold til opprinnelig utkast (NAV48/19 Annex 12):

En ny fjerde paragraf tilføyd for å ballansere beskrivelsen av skipets og kyststatens rettigheter:

- *"RECOGNIZING the need to balance both the prerogative of a ship in need of assistance to seek a place of refuge, and the prerogative of a costal State to protect its coastline"*.

Som instruert av MSC-77, en forespørsel til Legal Committee:

- *"REQUEST the Legal Committee to consider, as a matter of priority, the Guidelines from its own perspective, including the provision of financial security to cover costal State expenses and/or compensation issues: and to take action as it may deem appropriate."*

I retningslinjene ble det under "Introduction" tilføyd nye punkt 1.1.5 og 6 som nærmere beskriver potensialet ved ikke å tillate nødhavn.

Nytt punkt 1.2.4 under "Background" som viser til et nytt Appendix 1 som inneholder referanser til relevante konvensjoner og protokoller.

Et nytt punkt 1.3.6 som fastslår at retningslinjene ikke omhandler forhold relatert til ansvar og erstatning

For å bedre ballansen i forholdet kyststat/skip ble det under skipets "Responce action" tilføyd et nytt punkt 2.6.2 med følgende tekst:

- *"The master, the company and, where applicable, the salvor of the ship should comply with the practical requirements resulting from the decision-making process of the costal State contained in paragraph 3.2.2"*.

(Del 3. av retningslinjene beskriver kyststatens beslutningsprosess relatert til evaluering av tillatelse til bruk av nødhavn. 3.2.2. sier følgende:

*"In light of the outcome of the assessment provided for above, the costal State should take a decision to allow or refuse admittance, coupled, where necessary, with practical requirements.)*

Teksten i 2.6.2 understreker bare at man i en prosess må forholde seg til praktiske løsninger som man i felleskap kommer fram til, og fratrar ingen av partene rettigheter man eksempelvis har i nød-situasjoner.

Det ble foretatt noen redaksjonelle justeringer og tillegg til Appendiks 2, som er selve sjekklisten for evaluering og risikovurderingen .

**Etablering av MAS.**

NAV-49 vedtok utkast til Assembly resolusjon angående etablering av "Maritime Assistance Service (MAS)".

I resolusjonen ble det tilføyd tekst som beskriver problemet en skipper står overfor når en hendelse oppstår, om denne vil utvikle seg til behov for assistanse eller redning av personell. Dette sammenholdt med en redningsentral sitt behov for å vite om hendelser som på sikt kan

utvikle seg til en redningsaksjon, for blant annet å kunne forberede nødvendige tiltak, danner også grunnlaget for etablering av en Maritim Assistanse Service.

I Annex 1, (*A list of IMO instruments concerned with mandatory reporting in the event of incidents involving ships*), ble det vedtatt å stryke punkt 7. ”Any other IMO instrument drawn up after the adoption of the present resolution”

Annex-2. Etter en del diskusjon rundt etablering og organisering av tjenesten, ble teksten i det opprinnelige forslaget beholdt, med tilføyelse av at det er opp til hver administrasjon å fastsette hvem som skal ivareta oppgaven.

Det konkluderes med at etableringen av MAS, ikke gir grunnlag for å etablere en ny organisasjon, da funksjonen til en MAS kan ivaretas av allerede eksisterende organisasjoner, som eksempelvis en redningssentral og at dette kan være en praktisk, effektiv og fordelaktig løsning. COMSAR-7 i sin rapport til MSC-77 understreker viktigheten av at det ikke etableres nye myndigheter med oppgaver parallelle til det en redningssentral utfører for å unngå sammenblanding, og videre at et skip med behov for assistanse kun bør ha ett kontaktpunkt. MSC-77 fulgte dette opp i sin instruksjon til NAV-49 (NAV-49/2/2 para 8.4 –8.6).

### **Oppfølging:**

Norges organisering når det gjelder redning- og beredskap er vel ansett internasjonalt. Ett av prinsippene for tjenesten i Norge er ansvarsprinsippet. Det vil si at den som er tillagt et fagansvar har samme ansvar i forbindelse med redning og beredskap. Et annet prinsipp er samvirkeprinsippet, som pålegger de fagansvarlige å samvirke i aktuelle rednings- og beredskapshendelser, under koordinering av en hovedredningssentral eller en lokal redningssentral.

En videreføring av samme prinsippet ved etablering av MAS i Norge virker naturlig.

### **Large passenger ship safety (agendapunkt 11)**

På dette agendapunkt la Norge frem et INF-dokument der vi ga generelle og kritiske synspunkter på den arbeidsmetodikk som IMO's flertall har valgt, og som ikke benytter FSA. Vi informerte om at Norge har satt i gang en FSA vedrørende ”navigational safety”. Kun step 1 – ”HAZID” – var fullført da tidsfristen for NAV gikk ut, så dokumentet oppsummerer derfor kun denne delen av oppgaven. Vi opplyste at den fullstendige rapporten fra FSA-studien vil bli sendt til NAV 50.

### **Konklusjon:**

Enkelte land uttalte seg positivt om det norske initiativet. IMPA (Den internasjonale los-organisasjonen) påpekte at det burde ha vært med en los i den gruppen som gjennomførte FSA-studien, fordi loser er en av flere viktige faktorer når det gjelder navigasjonssikkerhet for store passasjerskip. Til dette sa den norske delegasjonen at vi gjerne mottok kommentarer/forslag fra loser, men vi antok det kunne bli vanskelig å få med en los i gjennomføringen av FSA'en fordi arbeidet er kommet langt. Panama hevdet da at vi absolutt burde få med en los i arbeidet, og mente det ville svekke FSA'ens troverdighet om dette ikke ble tatt hensyn til.

### Oppfølging:

Hvis mulig bør en los trekkes inn i gjennomføringen av den resterende del av FSA'en, som ledes av DnV.

## **Measures to enhance maritime security (agendapunkt 12)**

For NAV var hovedsaken "long-range identification and tracking" når det gjaldt "security". MSC 77 hadde utarbeidet utkast til funksjonskrav og NAV fikk i oppgave å bearbeide disse videre. USA hadde sendt inn forslag til SOLAS-krav vedrørende "long-range identification and tracking" som NAV også skulle vurdere.

### Norsk posisjon:

Fra norsk side har vi vært "lunkne" til krav om "long-range identification and tracking". For det første er det vanskelig å se nytteverdien av et slikt system, og for det andre er det fare for at et slikt system kan bli misbrukt både til terrorformål ("tracke" mulige terrormål) og dessuten kommersielt (kartlegge konkurrentenes seilingsruter etc). Men viktige land er svært positive til systemet, og det lar seg neppe stoppe som fremtidig SOLAS-krav. Men på MSC 77 fikk vi aksept for å innføre begrensninger med kriterier for hvilke land som skal ha adgang til å "tracke" hvert enkelt skip: Flagglaget skal kunne "tracke" world-wide, mens havnestater skal kunne "tracke" et skip fra det tidspunkt skipet melder at det planlegger å seile til havn i vedkommende havnestat. For kyststater var det enighet om å innføre en maksimal "tracking" avstand fra vedkommende land, og distansen 100 NM ble tatt inn i hakeparantes.

USA's utkast til SOLAS-krav har ikke tatt inn de ovennevnte begrensningene. Også andre deler av USA's forslag virker lite gjennomtenkt.

### Konklusjon:

Utkastet til funksjonskrav for "long-range identification and tracking" ble behandlet i den tekniske arbeidsgruppen. De føyet til en bestemmelse om at utstyret skal kunne slås av om bord. Videre mente flertallet at 200 NM – som er grensen for økonomisk sone – er mer logisk enn 100 NM som avstandsgrense fra kyststater, men 200 står fremdeles i hakeparantes.

En egen "drafting gruppe" gikk gjennom USA's forslag til SOLAS-krav til "long-range identification and tracking". Kypros hadde laget et alternativt forslag som var helt ulikt forslaget fra USA. Etter vår oppfatning til Kypros' forslag vesentlig bedre, men etter diskusjon i gruppen ga man opp å bli enig om tekst, men man formulerte isteden 6 spørsmål som må besvares før man kan fastlegge utforming av SOLAS-kravet.

Forslagene fra NAV sendes til den korrespondansegruppe (ledet av USA) som ble etablert på MSC 77, for videre bearbeidelse. Scheel deltar i korrespondansegruppen.

## **Anchoring, mooring and towing equipment (agendapunkt 6)**

Hovedsaklig av informativ art, ingen debatt.

## **Early abandonment of bulk carriers (agendapunkt 15)**

Diskusjon om tekst og nødvendigheten av GL. Sterk kritikk fra en rekke land og NGO'er. NAV ber MSC om utsettelse av ferdigstilling til 2004 for behandling på NAV 50.

## **Any other business (agendapunkt 18)**

- A DG 3 nedsatt for arbeid med AIS Binary Messages.
- B Navigering i trange og trafikkerte farvann, Info v/ IALA, ingen kommentarer eller diskusjon, NAV ber om å bli holdt underrettet om IALAs arbeid.
- C Informasjon om AIS-seminar avholdt juli 2002.
- D UNCLOS, informasjon ved Chairman.
- E Navigasjonsvakt ved ankerligge, behandlet i WG 1.
- F IHO påpeker at revisjon av Res. A 523(13) er nødvendig som følge av endringer i SOLAS V, Blir foreslått satt på agenda for NAV 50.
- G Ships routeing in archipelagic waters, behandlet i WG1.
- H Brodesign, info ved IACS om arbeid med felles, standardisert brodesign basert på MSC Circ. 982, ferdig trolig ilt høsten 2003, legges frem for NAV 50.

**For øvrig vises det til Briefs og offisiell rapport fra IMO.**