

RAPPORT – NAV 52

TIL: Direktoratets ledelse

FRA: Delegasjonen v/ Trygve Scheel
DATO: 11.10.2006
KOMITÉ: **IMO Sub-committee on Safety of Navigation, 52. session (NAV 52), 17 – 21. juli 2006.**

INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Einar Moe, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Overingeniør Bård Helge Thingstad, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Overingeniør Johan Stensen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Overingeniør Åse Waage, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 3
Overingeniør Sonja Hillersøy, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 3
Overingeniør Elisabeth Ramos, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Rådgiver Shaista Jabeen Abid, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum, div.
Ekspedisjonssjef Kirsten Ullbæk Selvig, Fiskeri- og Kystdep.	Plenum, WG 1
Rådgiver Henriette Nesheim, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum, WG 1
Sjefsingeniør Bjørn Erik Krosness, Kystdirektoratet	Plenum, WG 1
Direktør John Erik Hagen, Kystdirektoratet	Plenum, WG 1
Administrerende Direktør Frode Klepsvik, Statens Kartverk Sjø	Plenum, WG 3
RENC/ENC koordinator Lynn Kolbeinson, Statens Kartverk Sjø	Plenum, WG 3
Senioringeniør Arve Lepsøe, DNV	Plenum, WG 2
Rådgiver Stein Isaksen, Telenor Maritime Radio	Plenum, WG 2
President & CEO Tor Andreas Svanes, C-MAP Norway AS	Plenum, WG 3

Working and Drafting Groups

Norge deltok i følgende grupper:

WG 1 Routeing/Amendments to COLREG

WG 2 INS/IBS, ITU matters, Amendments to ECDIS PS og PS for Galileo receivers

WG 3 Evaluation of the use of ECDIS and ENC Development

Forberedende møter

Det ble avholdt forberedende møte i delegasjonen i Sjøfartsdirektoratet 31. mai 2005.

Agenda punkt: 3, Routing of ships, ship reporting and related matters

Saksansvarlig: FKD/Kystverket

Behandlet i Plenum og WG 1

Følgende dokumenter var til behandling: 52/3, 52/3/1, 52/3/1/corr.1, 52/3/2, 52/3/3, 52/3/4, 52/3/5, 52/3/6, 52/3/6/corr. 1, 52/3/7, 52/3/8, 52/3/9, 52/3/9/ corr. 1, 52/3/10, 52/3/11, 52/3/12, 52/3/13, 52/3/14, 52/3/15, 52/3/16, 52/INF.5, 52/INF.7 og 52/INF.9

Dokumentene ble inndelt og behandlet som følger:

- nye trafikkseparasjonssystemer,
- tillegg og endringer til eksisterende trafikkseparasjonssystemer,
- andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer,
- påbudte skipsrapporteringssystemer og
- andre saker til behandling av WG 1, Ships' Routing Working Group.

Generelt er det en trend at enkle rutetiltak oppgraderes til en "høyere" kategori, og at avstand til land økes der hvor det er sjøareal for dette.

Norge hadde sendt inn dokumentene 52/3/6 og 52/3/6 Corr. med forslag til ny påbudt seilingsled på strekingen Vardø – Røst.

Som ledd i forberedelsene til IMO/NAV 52, hadde Fiskeri- og kystdepartementet hatt møter og dialog med Russland, USA, Nederland (ved NAVs formann), Tyskland, Island og EU-kommisjonen om det norske dokumentet.

På bakgrunn av innkomne merknader ble det utarbeidet et mandat for å sikre den norske delegasjonen en viss fleksibilitet i forhandlingene dersom IMOs medlemsstater ikke var parate til å gå videre med det norske forslaget fullt ut under møtet.

Konklusjon:

Fiskeri- og kystdepartementet presenterte forslaget om seilingsleder på strekningen Vardø-Røst i plenum og i arbeidsgruppen.

WWF støttet forslaget aktivt og viste til sårbare naturressurser og miljørisiko på strekningen.

Russlands delegasjon viste til at Norge hadde tatt kontakt på et tidlig stadium vedrørende spørsmålet om seilingsleder på strekningen Vardø-Røst. Russland delte Norges bekymring og støttet forslaget, men hadde visse forslag til endringer.

Det var en generell oppfatning at det norske forslaget var et godt dokument, men at det var behov for å justere det noe. Det ble påpekt at det foreslåtte området var for langt som ett sammenhengende trafikkseparasjonssystem fordi det deler et større havområde i to og hindrer fri ferdsel.

For å finne en løsning ble det nedsatt en mindre arbeidsgruppe for å se nærmere på det norske forslaget. Gruppen besto av delegasjonsmedlemmer fra Russland, USA, Tyskland og Honduras i tillegg til Norge. Gruppen kom frem til følgende reviderte forslag:

- På strekningen Vardø-Røst etableres det åtte nye trafikkseparasjonssystemer (disse er påbudte i henhold til COLREG), med sju anbefalte ruter mellom dem.
- Strekningen Vardø-Røst innledes og avsluttes med et (påbudt) trafikkseparasjonssystem. Deretter er det etablert et nytt trafikkseparasjonssystem for hver kursendring ("knekkpunkter") langs ruten. De anbefalte rutene er rette linjer mellom trafikkseparasjonssystemene. Disse følger da det logiske seilingsmønsteret (korteste vei) mellom de påbudte trafikkseparasjonssystemene.
- Ordningen omfatter tankskip uansett størrelse, inkludert gass- og kjemikalietankere, samt alle andre lasteskip med bruttotonnasje over 5000 i internasjonal fart.
- Bredden på seilingsledene utvides fra to til tre nautiske mil. Dette fører til at "senterlinjen" for trafikkseparasjonssystemene ligger en nautisk mil lenger fra land sammenlignet med det norske forslaget i dokument NAV 52/3/6 Corr.

Dette forslaget ble godkjent både av arbeidsgruppen og plenum i sin helhet.

Øvrige innsendte dokumenter ble godkjent i opprinnelig eller bearbeidet stand og er oversendt MSC 82 for endelig vedtak. , med følgende unntak: Sak NAV 52/3 "Ships' routing system for the Galapagos Area to be Avoided and PSSA" ble ikke behandlet, og NAV 52/3/13 "Amendment to the flow of traffic around the Foxtrot 3 station within the Separation Scheme In the Strait of Dover and adjacent waters" ble formelt trukket tilbake av UK.

Et informasjonsdokument fra Polen om et påtenkt rutesystem medførte reaksjoner fra andre Østersjøstater (Danmark og Sverige). Polen ble her bedt om å fortsette konsultasjoner med disse landene.

For øvrig ble landene minnet om behovet for å løpende gå gjennom vedtatte påbudte skipsrapporteringsystemer. Disse systemene kan innebære en u hensiktsmessig belastning for sjøfarende, og introduksjon av AIS kan gjøre flere av dem overflødige i sin nåværende form.

For ytterligere detaljer vises det til IMOs NAV 52 rapport til MSC 82 (NAV 52/18).

Agenda punkt: 4, 9, 5, 10 og 11

Behandlet i Plenum og WG 2

Saksansvarlige: Arve Lepsø, Johan Stensen, Bård Thingstad, Elisabeth Ramos

Agenda punkt 4; Revision of Performance standards for INS and IBS

Innhold:

Følgende hoveddokument var til behandling: NAV 52/4

NAV 52/4: Report of the Correspondance Group on INS and IBS (Tyskland):

Dokumentet omhandler arbeid og anbefalinger som er lagt ned av korrespondansegruppen, vedrørende revisjon av performance standardene for INS og IBS, inkludert "bridge alert management system". Gruppen mener det bør utvikles en BRM standard veiledning i rammearbeidet av en revisjon av IBS.

Diskusjon/Konklusjon:

Arbeidsgruppen studerte den foreslåtte performance standard for INS og kom fram til at mer arbeid var påkrevd, spesielt i "section 3-Applications" og i "section 15-Provision of on-board familiarisation material" hvor retningslinjer og krav må skilles klart, og i Annex 1- Definitions hvor en definisjon av "Human Machine Interface" må inn.

Arbeidsgruppen sa seg enig med korrespondansegruppen i at en revisjon av performance standards for IBS bør inkludere utviklingen av retningslinjer for "bridge resource management" og utføres innenfor rammen i SOLAS V/15, og at Appendix 3 i NAV 52/4 var en egnet tekst å jobbe ut ifra.

I arbeidsgruppen ble videre forslaget for et modellkonsept for INS og fremtidige reviderte individuelle performance standarder studert, og det ble tatt hensyn til at denne tilnærmingen skulle utvikles videre.

Arbeidsgruppen sa seg enig med korrespondansegruppen at en sesjon til var nødvendig for å ferdigstille arbeidet.

Agendapunkt 5; Amendments to ECDIS performance standards

Innhold:

Følgende hoveddokument var til behandling: NAV 52/5 (Norway), NAV 52/5/1 (Norway), NAV 52/2/2 (CIRM) og NAV 51/6/2 (Russian Federation).

NAV 52/5: Rapport fra korrespondansegruppen (ledet av Norge) inkludert revidert "performance standard" for ECDIS. Dokumentet inneholdt også et forslag til ny struktur av "performance standard", noe det var enighet om i arbeidsgruppen.

NAV 52/2/2: Detaljerte forslag fra CIRM til modifisering av den reviderte standarden, hvorav en del ble tatt til følge.

NAV 51/6/2: Forslag fra Russland om en mer omfattende revisjon av standarden, hvilket ble avvist av arbeidsgruppen da det ble sett på som feil tidspunkt å gjennomføre omfattende endringer av standarden.

Konklusjon:

Arbeidsgruppen brukte i sitt arbeid NAV 52/5 som basisdokument, og kom, etter en del mindre justeringer frem til et forslag til revidert standard som etter arbeidsgruppens synspunkt var tilstrekkelig gjennomarbeidet, og klar for å oversendes MSC for godkjenning.

Gruppen pekte også på at det er forskjellige "chart-datum" og unøyaktigheter i posisjonene i enkelte kart, og at det i denne forbindelse muligens var behov for å utarbeide et sirkulære som omhandlet metoder for å påvise dette ved bruk av radar "overlay" i avanserte modeller av ECDIS.

NAV 52 godkjente derfor "SN.1/Circ. 255 on additional guidance on chart datums and the accuracy of positions on charts. Dette kommer i tillegg til veiledning i SN/Circ. 213, datert 31. mai 2000.

Etter noe diskusjon i Plenum ble det til sist besluttet at "Revised performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS)" skulle oversendes MSC for godkjenning ettersom bare redaksjonelle endringer og kryssreferanser gjenstod. Standarden var opprinnelig ikke planlagt ferdigstilt før på NAV 53.

MSC ble invitert til å slette punktet fra agendalisten til NAV 53 ettersom emnet hadde blitt ferdigstilt.

Agenda punkt 9; ITU matters

Innhold:

Følgende dokumenter var til behandling: NAV 52/9, 52/9/1, 52/INF.2

NAV 52/9 Liaison statement to IMO concerning maintenance and administration of AIS binary messages.

Dokumentet inneholder et "liaison statement" fra ITU working Party 8B angående om at ansvaret for vedlikehold og administrasjon av AIS binary messages er overført fra IALA til IMO.

ITU working party 8B påpeker at det er konflikt mellom IMO dok. SN/Circ. 236 og ITU-R M.1371-1. Den mest signifikante konflikten vedrører duplisering og re-nummerering av beskjedder. Produsenter er forvirret fordi de ikke vet om de skal følge IMO eller ITU. ITU – R M.1371-1 er nå i ferd med å bli revidert, og dette ser ut til å være et passende tidspunkt til å koordinere alle binære IAI stridspunkter.

NAV 52/9/1 Liaison statement to IMO concerning maintenance and administration of AIS binary messages (note by the secretariat)

Dokumentet inneholder et "liaison statement" om at ansvaret for vedlikehold av AIS binary messages er overført fra IALA til IMO. Dokumentet definerer enkelte av de endringene som kommer til å bli gjort i ITU-R M. 1371-2, for å koordinere standarden opp imot IMO SN Circ. 236. ITU-R skal være ansvarlig for tekniske karakteristikker, strukturen av binære beskjedder og system relaterte applikasjoner og IMO er ansvarlig for operasjonelle applikasjoner.

NAV 52/Inf. 2 Liaison statement to IMO on performance assessment and interoperability of proposed Class B AIS with existing Class A AIS using simulation software.

Annekset i dette dokumentet er et "liaison statement" av ITU working party 8B, vedrørende ytelses bedømmelse av innvirkningen av den foreslåtte AIS klasse B "carrier sense" teknologien, og overbringes til IMO for informasjon. Simuleringer er gjort med et simulerings verktøy utviklet av U.S. Coast Guard Research and Development Centre. Simuleringen indikerer at AIS klasse B CSTDMA er kompatibel med eksisterende AIS metoder og har høyere ytelses grad enn klasse B SOTDMA, selv i press-situasjoner med mange sendere og mottakere samlet i samme område. Introduksjonen av klasse B CSTDMA vil ha mindre innvirkning på eksisterende klasse A mottakelse enn klasse B SOTDMA. CSTDMA klasse B vil da etter all sannsynlighet ikke være i konflikt med IMO res. MSC.140(76).

Diskusjon/Konklusjon:

Dokumentene ble overført til teknisk arbeidsgruppe (WG 2) for vurdering og kommentarer. Liaison statement fra IMO til ITU ang. vedlikehold og administrasjon av binary messages ble støttet av WG 2 og videre godkjent av underkomiteen. MSC blir bedt om å utsette avslutningen av dette agendapunktet til 2009.

Agenda punkt 10: Performance standards for shipborne Galileo receiver equipment.

Innhold:

Dokumenter til behandling: NAV 51/19/Annex 14, 52/10 og 52/10/1.

NAV 51/19 Annex 14: Draft Justification for a proposed new work programme item on performance standards for shipborne Galileo receiver equipment

Dokumentet inneholder utkast til performance standards for shipborne Galileo receiver equipment

NAV 52/10 Maritime Navigation and radio communication equipment and systems – Global navigation Satellite systems (submitted by the United States)

I annekset til dette dokumentet presenteres det en undersøkelse fra U.S. vedrørende ”Results of Commercial GPS antenna Electromagnetic Vulnerability Tests”. Dette kommer i etterkant av at de har fått inn mange rapporter fra kommersielle maritime operatører om GPS feil pga ”high power radars”.

NAV 52/10/1 Comments on draft standards for shipborne Galileo receiver equipment (Submitted by the U.K.)

Dokumentet inneholder to spesifikke kommentarer til ”draft performance standards for shipborne Galileo receiver equipment”. Dette gjelder hastighets nøyaktighet og fasiliteter for å behandle differensielle Galileo signaler.

Diskusjon/Konklusjon:

Working group 2 utarbeidet draft performance standard for shipborne Galileo receiver equipment basert på input fra NAV 52/10/1 og NAV 51/19/Annex 14. Performance standarden ble godkjent av underkomiteen og blir sendt til MSC for endelig godkjenning. Underkomiteen merket seg at performance standarden er myntet på stand-alone Galileo mottakere og at det i fremtiden kanskje blir behov for performance standards for kombinerte Galileo/GNSS mottakere.

MSC blir bedt om å stryke agendapunktet fra NAVs arbeidsprogram da arbeidet er fullført.

Agendapunkt 11: Development of performance standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment

Innhold:

Dokumenter til behandling: NAV 52/11, 52/11/1, 52/INF.3

NAV 52/ Inf. 3 Investigation on LED navigation lights

MSC satte ”development of performance standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment” på agenda for NAV 52 etter forslag fra Norge (MSC 80/21/8).

Kvaliteten på LED lys (Light Emitting Diodes) har forbedret seg de siste årene, og LED har blant annet blitt brukt i navigasjonslys (helst for mindre fartøy). COMSAR 10 behandlet et forslag om å endre IEC standard 61097-2 for å tillate bruk av LED istedenfor ”tube strobe lights”. LED pærer har vanligvis lengre levetid enn glødepærer.

Japan Ship-Machinery Quality Control Association (JSMQA) har forsket på LED lys og fremsetter resultatene i annekset til dette dokumentet.

NAV 52/11, Proposal for the development of Performance Standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment

Annekset i dette dokumentet fra Norge/ Danmark inneholder konkret forslag til ”performance standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment”.

Bakgrunnen for forslaget er at navigasjonslys på SOLAS skip i stor grad baseres på ”best practice” istedenfor krav i en performance standard.

Vi introduserer blant annet krav til følgende:

- Spesifikke krav til lanterne kontroll tavle
- Lanterner (duplisering og lignende), inkl. linse
- Strøm tilførsel/ nødstrøm
- Interface/ merking
- Pærer
- Installasjonskrav

NAV 52/11/1, Proposal for the development of Performance Standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment

Dokumentet referer til MSC 80/21/8, og tar utgangspunkt i problemstillinger rundt valg av korrekt lyspære for bruk i lanterner. Det er vanskelig for sjøfolkene å velge korrekte pærer siden det ikke eksisterer noen internasjonal performance eller test standard for lanterne pærer. Valg av korrekt pære er vesentlig for å ha den korrekte lysintensiteten i en lanterne.

Korea referer til sin egen nasjonale standard som en input til dette arbeidet (tabell 1 i dokumentet) samt reproducerer en korrelasjonstest mellom lysintensitet og effekten (effektiv kraft) til lyspærer (annekset).

Korea konkluderer med at lysintensiteten vil variere i takt med ulike pærer med ulik effektiv kraft, og at det derfor er viktig at det benyttes pærer med tilstrekkelig effekt i de ulike lanternene.

Diskusjon/Konklusjon:

Plenum oversendte dokumentene til arbeidsgruppe 2 med beskjed om å utarbeide en revidert versjon, hvis tiden tillot dette. Det kom inn flere kommentarer på dokumentet, først og fremst med tanke på å implementere essensen av det Koreanske og det Japanske dokument inn i

performance standarden. Det ble også ytret ønsker om at standarden må tilrettelegge for små fartøyer, samt at standarden burde være mer ”goal based”.

Medlemmene av underkomiteen ble oppfordret til å sende inn konkrete kommentarer og forslag til NAV 53.

Agendapunkt 6: Evaluation of the use of ECDIS and ENC development

Behandlet i Plenum og WG 3

Dokumenter til behandling: NAV 52/6, NAV 52/6/1 og NAV 52/6/2

NAV 52/6 og NAV 52/6/1 ble behandlet i arbeidsgruppe bestående av ”Chairman” Frode Klepsvik, delegater fra 22 medlemsland og observatører fra IHO og IMPA.

NAV 52/6 Evaluation of the use of ECDIS and ENC development – Report of an evaluation exercise examining the difference between the use of RNC and ENC in ECDIS (Australia)

Innhold:

Evaluering av forskjellen mellom bruk av RNC og ENC i ECDIS. Dokumentet inneholder også to vedlegg. Annex 1 tar for seg SN/Circ.207 punkt for punkt og sammenligner med resultat fra undersøkelsen. Annex 2 er et utkast til revidert tekst av SN/Circ.207.

Australia mener at evalueringen viser at bruk av RCDS-modus ikke er så begrenset som SN/Circ.207 tilsier. Tilstrekkelig øvelse og familiarisering er nøkkelen for å takle oppfattede begrensninger i RCDS-modus (det er her referert til IMO ECDIS Model Course 1.27).

Australia mener det på grunnlag av denne evalueringen er gode grunner for å revidere SN/Circ.207 med tanke på en mer presis gjenspeiling av muligheter med RCDS-modus, og vedlegger et utkast til revidert tekst.

Diskusjon/Konklusjon:

Plenumsdebatten førte til at arbeidsgruppen fikk i oppgave å utforme et forslag til revidert SN/Circ.207, med utsikt for ferdigstillelse etter at revidert performance standards for ECDIS er ferdig. Eksisterende SN/Circ.207 ble gjennomgått punkt for punkt med henblikk på Australias utkast til revidert tekst. Resultatet ble et forslag til revidert SN/Circ.207 med svært lite endringer.

NAV 52/6/1 Evaluation of the use of ECDIS and ENC development – Development of a comprehensive online catalogue of available official charts (International Hydrographic Organization)

Innhold:

Informasjon om utvikling av “online” katalog av tilgjengelige offisielle kart (ENC, RNC og “backup” papirkart.)

Diskusjon:

IHO foreslo følgende:

- Katalogen skal gi brukeren informasjon om tilgjengeligheten av kartdekning på en så klar og enkel måte som mulig.
- Katalogen skal primært sikte til ENC, RNC skal kun vises der ENC ikke er tilgjengelig.
- Papirkartkatalogen skal liste de kart som kyststaten vurderer møter ”appropriate portfolio” krav i SOLAS V/19.2.1.5.
- For å øke brukervennligheten, kan kyststater med lang kystlinje dele kystlinjen i passende seksjoner.

IHO presenterte en mulig prototype av en online katalog. Arbeidsgruppen ble også informert om at det har vært en økning i produksjonen av ENC worldwide, og at muligheten for obligatorisk ECDIS vil øke produksjonen ytterligere. IHO ble forespurt om å skaffe mer detaljert informasjon om ENC dekning til NAV 53.

Konklusjon:

I diskusjonen om online katalogen, ble gruppen enig om å inkludere en global index av papirkart i katalogen. Gruppen konkluderte med at katalogen skulle inneholde følgende:

- ENC.
- RNC der ENC ikke er tilgjengelig.
- ”Appropriate folio of up-to-date paper charts” for områder der ECDIS blir operert i RCDS modus.
- Index av alle globalt tilgjengelige kart.

Gruppen vil også at kyststatene, i konsultasjon med relevante hydrografiske myndigheter, skal bes om å gi informasjon til IHO om ”appropriate portfolio of up-to-date paper charts” i farvann under deres jurisdiksjon der ENC ikke eksisterer. Gruppen noterte også behovet for rettleiding til kyststatene for å identifisere papirkart som anbefales for å tilfredsstille ”appropriate portfolio of up-to-date paper charts”.

NAV 52/6/2 Evaluation of the use of ECDIS and ENC development – Evaluation of cost-effectiveness of ECDIS in routes of cargo ships considering ENC coverage (Japan)

Det ble bestemt i plenum at NAV 52/6/2 ikke skulle behandles i arbeidsgruppen, men presenteres i forbindelse med annet agendapunkt i plenum.

Innhold:

Re-evaluering av kosteffektivitet av ECDIS på lasteskip seilende i fire forskjellige ruter. En tidligere evaluering var rapportert i MSC 81/18/1. I denne re-evalueringen ser en på innvirkningen av ENC-dekning. Resultatet av re-evalueringen viser at installasjon av ECDIS er kosteffektivt dersom skipet seiler i ruter eller havområder der ENC i egnede skalaer er tilgjengelig.

Agendapunkt 7: Development of guidelines for the installation of shipborne radar equipment

Dokumenter til behandling: NAV 52/7

NAV 52/7 Development of guidelines for the installation of shipborne radar equipment

Innhold:

Etter forslag fra Norge satte MSC 80 "Development of guidelines for the installasjon of shipborne Radar" på agendaen til NAV 52 (se MSC 80/21/4). Norge leverer med dokument 52/7 et spesifikt forslag til en slik "draft guideline".

Her inngår blant annet krav til dokumentasjon, interferens med andre antenner, plassering i forhold til master/ andre hindringer, blindsektorer/ range, interaksjon med sjø, kabler, jording, nødstrøm, plassering av display og kontroller, samt initialt oppsett av radar.

Diskusjon/Konklusjon:

Dette forslaget fra Norge ble i utgangspunktet godt mottatt, og det syntes klart at flere av representantene så et behov for en slik standard. Vi fikk inn flere konkrete og konstruktive kommentarer, blant annet at det burde bli klargjort hvem som hadde ansvaret for installasjonen av radaren. Noen detaljerte kommentarer gikk på den konkrete monteringen av radaren og noen mente at standarden burde være mer "goal based". En representant fremhevet at han ikke hadde en eneste kommentar, og at han stod innen for absolutt alt det som stod i dokumentet.

Representantene ble bedt om å komme med konkrete innspill til neste NAV.

Agendapunkt 8: Amendments to COLREGs Annex I related to colour specification of lights

Behandlet i Plenum

Dokumenter til behandling: NAV 52/8

NAV 52/8 Proposal for the revision of Annex I of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 72 COLREG, as amended.

Innhold:

Dette agendapunktet ble satt på agendaen av MSC 80 etter forslag fra Norge. CIE (International Commission on Illumination) har endret sin standard for fargespesifikasjoner, pga at fargene skal kunne skilles bedre fra hverandre. Dette er det ikke tatt hensyn til i Sjøveisreglene, som fremdeles viser til den gamle standarden. Norge foreslår at annex I i COLREG endres i henhold til ny standard fra CIE. Konkrete lysspesifikasjonsverdiene er referert i annekset til dok. 52/8.

Diskusjon:

Norge møtte stor motstand mot dette dokumentet, pga at representanter hevdet at en hel del eksisterende lanterner ville falle utenfor det nye fargekartet, og dermed ikke være i stand til å oppfylle sjøveisreglene. Det ble påpekt at dokumentet ikke inneholdt sikkerhetsmessige overveielser, og at det derfor ikke var grunnlag for å forandre sjøveisreglene. Det ble kommentert at det burde være en FSA og kost-nytte analyse som grunnlag for å kunne forandre på dette.

Norge på sin side regnet dette i utgangspunktet for å være en ren opprydning i sjøveisreglene, og anså det ikke som kontroversielt. Sjøveisreglene refererer sånn som det er nå til en standard som ble laget i 1937, men vi fant ingen vilje til å endre på dette. Alle forandringer som er gjort i forbindelse med den nye standarden er forklart i CIE standarden og den tilhørende arbeidsrapporten. Alle forandringer er gjort etter grundige overveielser og ved nyere forsøk. En FSA analyse eller lignende burde være unødvendig når alt grunnleggende arbeid allerede er gjort av en internasjonalt anerkjent organisasjon.

Konklusjon:

Det er helt nødvendig å endre COLREG, fordi nåværende tekst er dirkete gal etter at CIE-standard ble endret.

Norge ble bedt om å komme med revidert dokumentasjon til neste NAV. Bl.a. EU-kommisjonen hadde sterke innvendinger til det norske forslaget, og saken bør derfor drøftes nøye med EU på forhånd.

Agendapunkt 12; World-wide radionavigation system

Behandlet i Plenum og WG 2.

Dokumenter til behandling: NAV 52/10 og NAV 52/INF.8

Plenum refererte dokumentene NAV 52/10 og NAV 52/INF.8 til den tekniske arbeidsgruppen for kommentarer og veiledning vedrørende "World-Wide Radionavigation Service (WWRNS)" emner, inkludert ferdigstillingen av et "draft liaison statement" til IEC Technical Committee 80, Working Group 4A, vedrørende "shipboard GNSS receiver equipment".

NAV 52/INF.8 Worldwide radionavigation system (WWRNS) – Study on Communication Techniques for High Accuracy DGPS in the Republic of Korea

Innhold:

Informasjon om Republic of Korea's utvikling og testing av DGPS systemet for å øke nøyaktigheten på posisjoneringssystemet.

Republic of Korea holder på med å forbedre og konstruere et GPS referansestasjonsnettverk som skal øke effektiviteten av systemet, og de har testet ut forskjellige måter å sende ut data informasjon på (FM data radio kanal, trådløst bredbånd og digitalt multimedia sending). I dette dokumentet vises også forskjellige testresultater, og de forskjellige måtene å sende ut data

informasjon på sammenlignes. Det informeres videre om at RTCM 3.0 vil benyttes som standard i fremtidig Koreansk HA-DGPS data overføringsformat.

Diskusjon:

Underkomiteen noterte med stor interesse det arbeidet og de resultatene som Korea hadde oppnådd med dette arbeidet.

NAV 52/10 Maritime Navigation and radio communication equipment and systems – Global navigation Satellite systems (submitted by the United States)

Innhold:

I annekset til dette dokumentet presenteres det en undersøkelse fra U.S. vedrørende ”Results of Commercial GPS antenna Electromagnetic Vulnerability Tests”. Dette kommer i etterkant av at de har fått inn mange rapporter fra kommersielle maritime operatører om GPS feil pga ”high power radars”.

Diskusjon/Konklusjon:

Underkomiteen sa seg enig i det synet arbeidsgruppen hadde på resultatet av testen som ble gjort vedrørende kommersielle GPS antenners sårbarhet for ”high power” militære radarer, og anerkjente at selv om tester viste at dette kunne være et problem, så hadde ikke underkomiteen noe informasjon som skulle tilsi at dette var et utbredt problem vedrørende sivile GPS’er. Underkomiteen inviterte medlemmer til å sende inn mer informasjon til neste NAV. De anså heller ikke at et ”liaison statement” til IEC Technical Committee 80 ville være nødvendig på det nåværende tidspunkt.

Agendapunkt 14: Consideration of IACS unified interpretations

Behandlet i Plenum

Dokumenter til behandling: 52/14 og 52/14/1

NAV 52/14 Consideration of IACS unified interpretations (Clarification for the application of Rules 23(a), 27(b) including sections 3(b) and 9(b) of Annex I to the 1972 COLREGs, as amended).

Innhold:

Dette dokumentet greier ut om diverse IACS Unified Interpretations vedr COLREG som skal implementeres av deres medlemmer. Dette gjelder følgende:

- COLREG 72 annex 1, section 9(b); Utdyper krav vedr. screening av rundtlysende lanterner som i.h.h.t. COLREG skal fremstå som et punkt på en mils avstand.
- COLREG 72, reg. 23 a; Tolkes dit hen at topplanterner, sidelanterner og akterlanterne skal dupliseres eller være utstyrt med dupliserte pærer.
- COLREG 72, vedlegg I, reg. 3(b): Definerer begrepet ”nær fartøyets side”.
- COLREG 72, reg. 27 b (i): Utdyper at NUC lanterner vil kunne brukes som del av RAM signal, da i tillegg til en rundtlysende hvit imellom.

Diskusjon/Konklusjon:

Underkomiteen sa seg enig i IACS fortolkningene, etter noen mindre endringer. Etter å ha gjennomgått NAV52/wp2, annex 1, godkjente underkomiteen et "draft MSC circular on unified interpretations of COLREGs 1972, (se annex 9 i den offisielle rapporten fra NAV 52). Denne ble så sendt til MSC 82 for godkjenning.

NAV 52/14/1 Consideration of IACS unified interpretations (Clarification for the application of SOLAS regulation V/19.2.2.1)

Innhold:

Vedlagt annekset til dette dokumentet er IACS UI SC203, som implementeres av deres medlemmer 1. januar -07.

IACS tolker SOLAS regel 19.2.2.1 til at et gyrokompass kan godkjennes som "other means", og dermed erstatte "spare magnetic compass" som det kreves i nevnte regel. Men dette gyrokompasset kan ikke erstatte gyro som kreves i 19.2.5.1, og den skal være tilkoblet nødstrøm og en overgangs –strømkilde (ups).

Diskusjon/Konklusjon:

Underkomiteen gikk gjennom dokumentet og sa seg enig i IACS sin fortolkning av denne regelen. Det ble også her sendt ut et "draft MSC circular on unified interpretations of SOLAS chapter V" (se annex 10 i offisiell rapport).

Agendapunkt 17: Any other business

Behandlet i Plenum

Dokumenter til behandling: Div. dokumenter og andre innkomne saker.

NAV 52/17 Progress on standards published by the IEC – VDR and AIS. (submitted by the IEC)

Innhold:

Underkomiteen noterte seg informasjonen fra IEC vedrørende status på utvikling/ revisjon av VDR og AIS standarder.

Norge forespurte i tillegg observatøren fra IEC om han kunne oppdatere NAV på status om vanskelighetene i IEC WG1 vedrørende kravet om en benchmark test spesifisert i resolution MSC.192(79).

Konklusjon:

Som tilsvar til Norges forespørsel sa IECs representant at Gruppen har gjort store framskritt i utviklingen av radar standarden basert på MSC. 192(79). Men et av de emnene som ikke har blitt

løst til IMO's fulle tilfredshet er kravet om å kunne kvantifisere Radar ytelsen i clutter kondisjoner (section 5.3.1.3.4 i resolution MSC 192(79)). Disse spesielle situasjonene er vanskelig å oppnå i det virkelige liv. Gruppen har undersøkt muligheter for en mer spesifikk kvantifisering av radarer ved hjelp av å injisere signaler inn i radar receiver systemet. Norge, UK og Tyskland hadde vært enige om å finansiere et slikt forskningsforsøk for å produsere denne. Men oppgaven har vist seg vanskeligere enn tidligere antatt og vesentlig dyrere enn det tidlige estimatet. Standarden skal kompletteres innen oktober 2006 og skal deretter sirkuleres for votering innen IEC systemet. En "interim" løsning har derfor blitt forberedt som en midlertidig løsning. Den midlertidige løsningen vil bli revidert når en passende simulator blir tilgjengelig.

Den norske delegasjonen informerte underkomiteen om at vi kommer til å sende inn et dokument til MSC 82 for forklare den nåværende finansielle situasjonen. Det ble også uttrykt et ønske fra den norske delegasjonen om at flere administrasjoner skulle bistå ved finansieringen av en benchmark test.

NAV 52/17/1 Vague Expression in SOLAS Chapter V

Innhold:

Tyskland presenterer problemer rundt SOLAS reg. 22 (navigation bridge visibility) og enkelte containerskip som konsekvent beveger seg på grensen av dette regelverket ved å stable containere over siktelinjen, i de sonene som ikke vil bli dekket av det vertikale siktkravet i reg. 22.1.1. Spesielt vil dette gå ut over sikten fra arbeidsstasjoner utenom "conning position".

Tyskland hevdet at slikt kun skal forekomme i enkelttilfeller hvor dette vil være strengt tatt nødvendig, men at dette som regel ikke skal forekomme. Men i enkelte tilfeller har dette vist seg å en innarbeidet praksis. Med hjemmel i SOLAS V/15 mener Tyskland at skip kan bli tilbakeholdt i port state kontroll fordi sikten fra arbeidsstasjoner utenfor conning position ikke vil være tilfredsstillende for å utføre anti-kollisjonsarbeid og sikker operasjon av skipet "by an effective bridge team" som spesifisert i SOLAS V/15.1.

Diskusjon:

Flere land ga generell støtte til Tyskland vedrørende dette emnet. Det kom forslag på bordet vedrørende utviklingen av en "Guidelines for shore-side stowage planners including Port State Control officers".

Delegater fra Danmark, Nederland og BIMCO fremhevet imidlertid at containerskip kan lastes i henhold til SOLAS V/22 og at det ikke er nødvendig med noen forandringer i regelverket.

Konklusjon:

Chairman informerte om at underkomiteer ikke har anledning til å utvikle amendments eller fortolkninger til IMO regelverk uten autorisasjon fra en komite. Tyskland kommer muligens til å sende inn et slikt forslag til MSC 82.

NAV 52/17/2 IALA Risk Management Tool for Ports and Restricted Waterways

Innhold:

Dokumentet beskriver arbeid som har vært utført av IALA for utvikling av verktøy for vurdering av risikobilde i havner og trange farvann samt sammenligning av resultatet opp mot akseptabelt nivå. Det er utviklet to verktøy, ett kvalitativt og ett kvantitativt.:

The Ports and Waterways Safety Assessment Modell (PAWSA): Kvalitativt verktøy basert på seminar som involverer interessenter innen myndighet og næring. Metode, forarbeid, deltagerutvalgelse, forberedelser osv beskrives i "the PAWSA workshop guide" som er tilgjengelig hos IALA sekretariatet.

The IALA Waterway Risk Assessment Program (IWRAP): Kvantitativt verktøy som tilbyr standardisert metode for å vurdere risiko i de fleste farvann. Programmet er en videreutvikling av ett verktøy utviklet av kanadiske myndigheter for beregning av sannsynlighet for grunnstøting og kollisjon i kanaler og lignende. IWRAP kan fås på cd-rom ved henvendelse til IALA sekretariatet.

Konklusjon:

NAV 52 sa seg enig i at dette verktøyet kunne være et verdifullt verktøy og inviterte alle administrasjoner til å ta dette i bruk.

NAV 52/17/3 Emergency Wreck Marking Buoy

Innhold:

I arbeidet med "IALA guidelines no. 1046 – Response Plan for the Marking of New Wrecks (juni 2005)" har IALA identifisert varierende praksis mht merking av nye farer. For å sikre tydelig og konsistent merking av nye farer har IALA utgitt "Recomendation O-133 On Emergency Wreck Marking Buoy (for use on trial basis)". Anbefalingen beskriver ett nytt merke for merking av nye farer. IALA ber NAV utstede ett SN sirkulær for å informere om IALA anbefalingen.

Konklusjon:

NAV 52 godkjente et utkast til "SN/Circular on Emergency wreck marking buoy" (se annex 12), og sendte dette videre til MSC 82 for godkjenning.

NAV 52/17/4 -An approach to e-navigation/ MSC 81/23/10 - development of an e-navigation strategy.

Innhold:

Et dokument som beskrev utviklingen av en E-Navigation strategi ble innsendt til MSC 81 i mai 2006 (MSC 81/23/10 - Japan, Marshall Islands, Netherlands, Norway, Singapore, United Kingdom og USA). Målet med denne er som følger:

"to develop a broad strategic vision for incorporating the use of new technologies in a structured way and ensuring that their use was compliant with the various navigational communication technologies and services that were already available, with the aim of developing an overarching

accurate, secure and cost-effective system with the potential to provide global coverage for ships of all sizes”.

I dokument 17/4 gjør Japan seg noen tanker rundt denne strategien. E-navigation bør ha som prinsipielt mål å øke sikkerheten til sjøs, og da spesielt med tanke på å hindre grunnstøtinger og kollisjoner. Men dette vil også komme skipsredere til gode i form av økt effektivitet og mindre kostnader på sikt.

MSC 81 bestemte at “Development of an e-navigation strategy” skulle legges til agendaen på NAV 52 som et “high priority item” , med ”target completion date” i 2008.
NAV 52 behandlet derfor også dokument MSC 81/23/10.

Konklusjon:

Det var en omfattende debatt om dette emnet i plenum. Underkomiteen støttet konseptet e-navigation, og var av den formening at man skulle arbeide målrettet mot utviklingen av en strategi/ visjon vedrørende dette konseptet. Det ble også ansett som viktig å invitere andre organisasjoner (IALA, IHO osv.)

Som første steg ble det ansett som viktig at man utviklet en klar definisjon og objektiver for konseptet e-navigation. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide med dette emnet opp imot NAV 53, koordinert av UK. Det ble satt ned “Terms of reference” for denne gruppen (se NAV 52/18, rapport til MSC).

Koordinator og kontaktperson for korrespondansegruppen:

Mr. Ian Timpson
Zone 2/27
Department for Transport
Great Minster House
76 Marsham Street
London
SW1P 4DR
Telephone: +44 20 7944 4446
Fax: +44 20 7944 2759
E-mail address: ian.timpson@dft.gsi.gov.uk

NAV 52/17/5 Guidelines on the control of ships in an emergency

Innhold:

MSC 81 satte denne saken på agendaen på NAV 52 (samt COMSAR) som et high priority item. Bahamas leverer i dette dokumentet et forslag til ”draft guidelines on the control of ships in an emergency”.

Det er spesielt to emner som vektlegges:

Det skal være en klar ansvarsfordeling (og kommandohierarki): dette er viktig for å maksimere berging av liv, eiendom og hindre forurensning.

Disse retningslinjene må avklare årsakene til at involverte i nødssituasjoner har en økende tendens til å bli kriminalisert.

Hensikten med retningslinjene er å lage et hierarkisk rammeverk som vil legge føringer for hvordan alle parter skal fungere i et maritimt nødtilfelle. Det kan være seg administrasjoner, kapteiner, rederier, bergingsselskaper og lignende.

Forslaget inkluderer generell veiledning, veiledning for kapteiner og kyststater. Det forventes at de også vil komme med veiledning for bergingsselskaper/ bergingsmenn. Forslaget vil ikke forandre ansvaret til en skipsfører, men vil kanskje hjelpe til med å unngå misforståelse med tanke på lovverket til en kyststat og hvilke følger dette vil ha for skipsfører og andre involverte.

Konklusjon:

På grunnlag av forslaget fra Bahamas ble det foreslått av underkomiteen at man burde fortsette å utvikle et rammeverk for de foreslåtte ” guidelines on the control of ships in an emergency”.

Det ble registrert mye støtte til Bahamas for dette forslaget, og NAV 52 oppfordret medlemmene til å komme med kommentarer og forslag til NAV 53 og COMSAR 11.

NAV 52/INF.4 Automatic Identification Systems: Accuracy of Transmissions (UK)

På grunn av mottatte rapporter om at fartøy sender feil AIS informasjon har MCA iverksatt overvåking av AIS i UK-farvann. Formålet er å identifisere fartøy som sender feil data samt å informere ”ship operators” om disse feilene. Nav 52 noterte seg denne informasjonen.

NAV 52/INF.6 Integrated Navigational Information System on Seascope Image

Dokumentet informerer om et nytt ”integrated navigational Information System on Seascope Image (INT-NAV), og rapporterer også fra en simulatorstudie som er gjort for å bedømme effektiviteten av systemet.

Systemet fremstiller informasjon om radarekko, target informasjon og videobilder på en unik måte. Har også ”collision avoidance” support funksjon.

Simulator tester har bekreftet effektiviteten av systemet både med tanke på trafikk overvåking og anti-kollisjonsmanøvre.

NAV 52 noterte seg denne informasjonen.

DE 49/WP.5/ Mandatory emergency towing systems in ships other than tankers of not less than 20,000 DWT

NAV 52 vurderte og sa seg enig i konklusjonene fra DE49 vedrørende ”draft amendments” til SOLAS regulation II-1/3-4, som videre skal opp for vurdering i DE 50. Disse endringene skal ta i betraktning de kommentarer som blir gjort i plenum for å fokusere på funksjonelle krav for prosedyrer istedenfor teknisk krav vedrørende tilleggsutstyr. NAV ble underrettet pga mulige konflikter med navigasjonsmessige emner. NAV vurderte annekset til dokument DE 49/ WP.5 og sa seg enig i utkastet til SOLAS amendments ”on emergency towing procedures”.

MSC 81/23/2 - Carriage requirements for a bridge navigational watch alarm system

Innhold:

MSC 81 vurderte dokumentet MSC 81/23/2 og inkluderte dette på NAV 52 sitt arbeidsprogram.

Danmark og Bahamas har analysert en rekke kollisjoner og grunnstøtinger relatert til brovakt og funnet at et "Bridge Navigational Watch Alarm System" ville ha hindret mange av ulykkene. Formålet med en BNWAS er å overvåke broaktivitet og varsle hvis bevegelse ikke detekteres. Kapteinen eller andre vil også automatisk kunne varsles hvis så skjer. Det foreslås at BNWAS skal bli påbudt for alle skip over 150 GT og for passasjerskip uansett størrelse. Hensikten er ikke å redusere bemanningen. IMO har allerede vedtatt resolusjon MSC 128(75), "Performance standards for a navigational watch alarm system (BNWAS)". Et forslag om inkludering av krav i SOLAS V/19 er vedlagt i annekset.

Konklusjon:

NAV 52 vurderte dokumentet og var av den oppfatning at dokumentet trengte mer overveielse. Medlemmer ble invitert til å komme med passende forslag og kommentarer til NAV 53.

MSC 81/23/12 Revision of Annex IV to the 1972 COLREGs (Norge)

MSC 81 bestemte seg for å sette dette dokumentet fra Norge på agenda for NAV 52, vedrørende revisjon av listen over nødsignaler i Annex IV/ COLREG som følge av introduksjonen av GMDSS. Arbeidsgruppe 3 ble instruert til å vurdere dokumentet og rapportere tilbake.

Konklusjon:

Underkomiteen støttet arbeidsgruppens syn vedrørende forandringene i COLREG annex IV, og videresender forslag til revidert tekst til MSC 81 for godkjenning. Forslag til forandringer er referert i annex 13.

MSC 81/23/13 Development of carriage requirements for ECDIS (Denmark and Norway)

Innhold:

MSC 81 vurderte dokumentet MSC 81/23/13 (Denmark and Norway) som foreslår å gjøre ECDIS obligatorisk i SOLAS ch. V Den lavere grense for skip som skal inkluderes skal anbefales av NAV basert på resultatene av FSA analyser og andre identifiserte faktorer fra NAV 51. ECDIS trening og utdanning skal ivaretas av STW underkomiteen. MSC noterte seg resultatet av en FSA analyse fra Norge / Danmark (MSC 81/24/5 og MSC 81/INF.9), og inkluderte "Development of carriage requirements for ECDIS" på foreløpig agenda for NAV. NAV 52 ble instruert til å komme med innledende betraktninger vedrørende emnet.

Konklusjon:

NAV 52 vurderte dokument MSC 81/23/13 (Denmark and Norway) samt NAV 52/6/2 (Japan - FSA analyse) som konkluderte med at ECDIS installasjon på lasteskip ville være kostnadseffektivt i de tilfeller hvor ENC er tilgjengelig. Implementeringsdato for et eventuelt ECDIS krav bør samkjøres med den dato ENC vil være tilgjengelig i det området et skip vil måtte

befinne seg. Den Japanske delegasjonen mente også at et ECDIS krav for eksisterende og små skip må undersøkes nærmere.

Emnet ble diskutert i underkomiteen som konkluderte med at det var mye støtte til FSA studien utført av Japan, inkludert de anbefalinger de kom med. Flestparten av delegasjonene anså ENC dekning som nødvendig for å kunne innføre obligatorisk ECDIS. Andre delegasjonsmedlemmer mente at 100 % dekning ikke ville være mulig og heller ikke nødvendig.

Underkomiteen henstilte til IHO og medlemslandene til å fortsette arbeidet med ENC dekning, og til å komme med innspill og kommentarer til neste NAV.

MSC 81/24/1 og MSC 81/24/4 fra henholdsvis IALA og IHO.

IMO Assembly har vedtatt resolusjon 973(24), "Code for the implementation of Mandatory IMO instruments" og resolusjon A. 974(24) "Framework and procedures for the Voluntary IMO member state Audit scheme. Det frivillige IMO "member state Audit scheme" i resolusjon 974(24) er basert på implementering av Koden i resolusjon A.973(24).

MSC 80 ga sin tilslutning til et forslag fra IALA til å utvikle ytterligere veiledning for kyststater, ettersom "audit framework" og assosierte dokumenter stort sett omhandler forpliktelsene til flaggstater og havnestater. Denne veiledningen dreier seg om Vessel Traffic Services (VTS-SOLAS V/12) og "aids to navigation", (AtoN – SOLAS V/13). Det foreslåtte MSC sirkulæret vil hjelpe medlemsstater som har meldt seg frivillig for å bli revidert, og revisorene med tanke på å forberede seg på det som har med VTS og AtoN å gjøre. Forslag til "Draft MSC Circular" er vedlagt i dokumentet.

Msc 81 instruerte FSI 14 til å vurdere forslagene i dokumentene 81/24/1 og 81/24/4 vedrørende en eventuell revisjon av annex 3 i "Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments (annex til resolution A.973(24))" og søke eventuell nødvendig assistance fra NAV 52. NAV 52 sa seg enig i de konklusjoner som ble gjort i FSI 14.

NAV 52/2/3 Inspection of VDRs under the HSSC

FSI's korrespondanse gruppe vedrørende "Revised Survey Guidelines under the HSSC" (resolution A.948(23)), har identifisert et behov for en årlig performance test for Voyage Data recorders og for en bedre veiledning for hva som bør gjøres under denne testen, inkludert et standard oppsett for det påkrevde "certificate of compliance".

MSC vurderte dokument MSC 81/8/2 (United Kingdom) "inspection of VDRs under the HSSC" og sendte det til FSI 14 og NAV 52 for gjennomgåelse og anbefalinger. NAV vurderte de relevante deler av dokumentet NAV 52/2/3 med tanke på draft MSC circular og skjema for VDR Performance Test Certificate (FSI 14/19, annex 8), og sa seg enig i den foreslåtte veiledningen i årlig testing av VDR og S-VDR.

NAV 52/2/3 AIS inspection and test report

NAV 52 noterte seg at FSI 14 hadde vurdert dokumentet FSI 14/11/2 (Norway) med tanke på teknisk kontroll av AIS installasjoner, og utviklet en passende tekst for inkludering i "draft Survey Guidelines under the HSSC of inspection procedures of Automatic Identification Systems (AIS) equipment by radio inspectors".

NAV 52 vurderte de relevante deler av dokument NAV 52/2/3 (Sekretariatet) med tanke på AIS Test Report (FSI 14/19, annex 6) og sa seg enig i den foreslåtte versjonen.

Regional Marine Electronic Highway in the East Asian Seas

NAV 52 gikk gjennom en oppdatering fra Sekretariatet vedrørende prosjektet "Development of a Regional Marine Electronic Highway (MEH) in the East Asian Seas".

NAV noterte seg at det hadde blitt signert en avtale på US\$6.86 millioner mellom "Global Environment Facility (GEF)/World Bank" og IMO, som varslet starten på det fire årige Marine Electronic Highway (MEH) Demonstration Project in the Straits of Malacca and Singapore.

Navigational warnings

Den Japanske delegasjonen refererte til flere rakettoppskytninger som var foretatt av Nord Korea den 5. juli 2006, uten at det hadde vært utsendt navigasjonsvarsler i forkant, og hevdet at dette utgjorde en trussel mot maritim sikkerhet, og oppfordret alle IMO medlems land til å etterkomme Assembly resolution A.706(17), as amended. Japan akter å sende inn et dokument til MSC 82 vedrørende denne saken. Japan ble støttet av en rekke stater. USA og Nord Korea hadde også et innlegg i forbindelse med denne saken, henholdsvis reproduisert i annex 15 og 16 i rapporten.

Compulsory Pilotage in the Torres Strait

Delegasjonen fra Singapore tok opp en sak i plenum vedrørende Australia og Papua New Guinea som har introdusert tvungen losplikt i Torres stredet, et strede brukt til internasjonal navigasjon, med effekt fra 6. Oktober 2006. AMSA (Australian Maritime Safety Authority) refererte til IMO resolusjon MEPC.133(53) som grunnlag for å innføre losplikt i dette området. For skip som nekter å ta los i dette området vil dette bety store bøter. Singapore påpekte at dette ikke var i tråd med forståelsen av MEPC 53 - MEPC 53/24, paragraf 8.5 til 8.6, der det er stadfestet at dette kun skulle være en anbefaling og ikke et krav. Teksten er reproduisert i annex 17 i rapporten fra NAV 52 (52/18). Singapores innlegg ble støttet av en rekke stater, blant annet Norge. Flere stater var imot losplikt i området, men anbefalte derimot at deres skip skulle ta los i dette området.

Den Australske delegasjonen hevdet at losplikten i dette området hadde blitt vurdert av denne underkomiteen i forbindelse med et innsendt forslag om å gjøre Torres Strait til PSSA, noe NAV 50 gikk med på. Australia var sikre på at dette var i henhold til internasjonal lov og innenfor resolusjon MEPC 133(53). Paragraf 8.3 av resolusjon A.982(24) stadfester MEPC som det IMO organ med primært ansvar for PSSA håndhevelse. Australia anså dette emnet for å ha blitt avgjort ved tidligere MSC og MEPC møter, og syntes ikke det var passende å fortsette diskusjonen i NAV – underkomiteen.

Oslo 11. oktober 2006

Trygve Scheel
Delegasjonsleder