

RAPPORT – NAV 54

Til: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene.
Fra: Delegasjonen v/Stemre
Dato: 17. juli 2008
Komité: IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, 54th session (NAV 54)
30.juni – 4. juli 2008

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (Delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Sigmund A.A. Breivik, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Overingeniør Vibeke Rasmussen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Rådgiver Ingunn Hestnes, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Willy Grepstad, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum/WG 2
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 2
Sjefsingeniør Bjørn Erik Krosness, Kystverket	Plenum/WG 1
Rådgiver Trond Langemyr, Kystverket	Plenum/WG 1
Internasjonal rådgiver Trine Beate Solevågseide, Kystverket	Plenum
Koordinator Lynn Elisabeth Kolbeinson, Statens kartverk	Plenum
Direktør Gerry Larsson-Fedde, Statens kartverk	Plenum
Nautisk ingeniør Arve Lepsøe, Det norske Veritas	Plenum/WG 3
Forsker Erik Vanem, Det norske Veritas	Plenum

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt under sesjonen:

- WG 1: Ships' routeing (Agendapunkt 3 og 5, ledet av Tyskland)
- WG 2: E-navigation (Agendapunkt 13, ledet av USA)
- WG 3: Technical Working Group (Agendapunkt 4, 9 og 24 (AIS-SART), ledet av UK)

I tillegg ble det nedsatt følgende draftinggrupper:

- DG 1: ECDIS (Agendapunkt 14, ledet av Norge)
- DG 2: Code of conduct during demonstrations (Agendapunkt 10, ledet av USA)

OPPFØLGING:

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
III.b	1.Vurdere eventuelle risikoreduserende tiltak rundt installasjoner langs norskekysten. 2.Brief MSC 85		1. FKD/Kystverket 2. TBS
III.c	Delta i korrespondansegruppe Utarbeide innspill på standard fraser for talealarm.	Gjelder IBS og BAM i samarbeid med Arve Lepsøe, DNV	TBS/SAAB
III.d	Brief MSC 85		TBS
III.g.2	1. Brief MSC 85 2. Vurdere mulig innspill til MSC 85.	2. Gjelder satellittdeteksjon av AIS. Samarbeid med Kystverket	1. TBS 2. SAAB
III.h	Oversende utkast til MSC resolusjon til berørte departement for uttalelse før neste FSI	Gjelder kode for demonstranter	HST
III.i	Vurdere mulig innspill fra Norge sett i lys av at vi har støttet obligatorisk krav til årlig inspeksjon av AIS under FSI, uten at dette ble tatt til følge.	Gjelder feilinformasjon fra AIS	Insp./TBS
III.l	Klargjøre status for FSAer. Mulig innlegg MSC 85	Støtter endringer i SOLAS slik de foreligger, men ønsker en oppklarende runde	TBS
III.m	Brief MSC 85	Forberede innlegg om FSA generelt og støtte til innføringen av ECDIS spesielt i tilfelle diskusjoner.	TBS
III.o	Gjennomgå forslaget til Danmark og Singapore i detalj og vurdere innsendelse av dokumenter til neste sesjon.	I samarbeid med DNV	TBS/SAAB
III.p	Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen	Gjelder AIS binary messages	SAAB
III.q	Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen	Gjelder los-sikkerhet Vurderes i samarbeid med FKD	SAAB
III.v.1	Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen	Gjelder gjennomgang av ikke-bindende instrumenter	SAAB

I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 18. juni 2008. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i London 30.juni der Stemre deltok.

II. OPPSUMMERING

Norge er fornøyd med utfallet av møtet.

Obligatorisk krav til ECDIS har vært Norges baby gjennom flere år og SOLAS-endringer ble nå godkjent for oversendelse til MSC 85 for endelig avgjørelse. Tonnasjegrensene slik de var foreslått av Norge ble vedtatt bortsett fra at tonnasjegrensen for nye tankskip ble hevet til 3000 tonn. Norge hadde foreslått 500. Kravet, hvis det blir vedtatt, vil gjelde fra 2013 for nye skip. For eksisterende skip er det fastsatt en innfasingsplan.

Underkomiteen avsluttet også arbeidet med utvikling av e-navigasjonsstrategi. Resultatet er et omfattende, men informativt dokument, der de grunnleggende prinsippene er i tråd med Norges oppfatning av hva som skal ligge i en slik strategi. Det er viktig at det er brukerhensynet som er satt i fokus og at eksisterende elektronisk utstyr skal danne utgangspunkt for implementeringen av strategien. ECDIS er en viktig faktor her. MSC 85 får strategien til godkjenning og forutsatt godkjenning kan arbeidet med implementeringen begynne.

Norge er også fornøyd med at det ikke ble vedtatt å gjøre noen endringer i COLREG i forhold til at fritidsbåter skal vike for nyttefartøy. Vi støtter at slike tiltak kan gjøres i havner og områder med høy trafikk tetthet slik det åpnes for i COLREG, men kan ikke se at et universelt krav i COLREG vil fremme sjøsikkerheten, tvert i mot.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN.

a) Decisions of other IMO bodies (Agendepunkt 2).

Underkomiteen ble orientert om utfallet av MSC 83, SLF 50, A 25, DE 50, COMSAR 12 og MSC 84. Der underkomiteen fikk spesifikk instruks eller kommentarer ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

Underkomiteen ble også informert om endringer i retninglinjer for IMO-arbeid som følge av utarbeidelse av "high level action plan" og "strategic plan" for IMO.

b) Routing of ships, ship reporting and related matters (Agendapunkt 3).

Det var totalt 12 dokumenter til behandling under dette agendapunktet. Dokumentene ble inndelt og behandlet som følger:

1. Nye trafikkseparasjonssystemer,
2. Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer,
3. Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer
4. Påbudte skipsrapporteringssystemer.

Norsk posisjon:

Norge hadde kun mindre kommentarer og ingen innvendinger til forslagene i de innsendte dokumentene. Imidlertid uttrykket Norge i plenum en generell bekymring i forhold til alle rapporteringskravene tilknyttet de påbudte skipsrapporteringssystemene. Det ble påpekt at dette

kunne ta fokus bort fra selve navigeringen. Med AIS og LRIT skikkelig oppe å gå, mente Norge at en del rapporteringskrav burde kunne forenkles/fjernes. På bakgrunn av dette ble arbeidsgruppen gitt i oppdrag å se nærmere på denne saken (ref punkt III.b.5).

1. Nye trafikkseparasjonssystemer

Diskusjon

Det var få innvendinger til de foreslåtte trafikkseparasjonssystemene, og samtlige ble godkjent med mindre endringer.

Størst diskusjon fikk man rundt trafikkseparasjonssystemet i "Liverpool Bay". Noe av diskusjonen gikk på behovet for et slikt separasjonssystem, men hovedinnvendingen mot dette forslaget hadde sammenheng med at en oljeplattform lå midt i trafikkseparasjonssonen som man foreslo etablert. Det ble påpekt at regelverket rundt trafikkseparasjonssoner, med hensyn på hvilke fartøyer som kan operere innenfor denne, kunne skape problemer for de fartøyer som skulle støtte og betjene oljeplattformen. Basert på dette ble to alternative forslag vurdert. Det første gikk ut på å etablere en "Area To Be Avoided" (ATBA) sentrert rundt oljeplattformen, mens det andre gikk ut på å etablere "one way routes" separert ved en separasjonslinje. Det var enighet om at en ATBA ville være den beste løsning, og Storbritannia fikk i oppdrag å definere hvilke fartøyer en slik ATBA skulle gjelde for.

Utfall:

Følgende nye trafikkseparasjonssystemer ble godkjent:

- New Traffic Separation Scheme – "In the Approaches to the Port of Thessaloniki"
- New Traffic Separation Scheme for the "Åland Sea"
- New Traffic Separation Scheme in "Liverpool Bay"

Ikrafttredelse:

De nye trafikkseparasjonssystemene vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjennelse i MSC.

2. Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

Diskusjon

De foreslåtte endringene til eksisterende trafikkseparasjonssystemer utløste få diskusjoner. De fleste spørsmål var av mer oppklarende art. Samtlige av de foreslåtte endringene ble godkjent med mindre korrigeringer.

Størst diskusjon var det rundt bredden av separasjonssonen tilknyttet det danske forslaget vedrørende TSS "At Hatter Barn". Danmark overbeviste imidlertid underkomiteen om at denne bredden var nødvendig for å kanalisere og separere trafikken som ønskelig og samtidig unngå at større fartøyer kunne føle seg fristet til å ta "snarveier".

Utfall:

Følgende endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer ble godkjent:

- Amendments to the existing traffic separation scheme "In the approach to Boston, Massachusetts"
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "Off Land's End, between Seven Stones and Longships"
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "In the approaches to the River Humber"
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "At Hatter Barn"

Ikrafttredelse:

De foreslåtte endringene til trafikkseparasjonssystemene vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjennelse i MSC.

3. Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer

Diskusjon

Rutetiltakene tilknyttet "Åland Sea" og "Liverpool Bay" hadde direkte sammenheng med den tidligere behandlingen av de nye trafikkseparasjonssystemene i samme områder. Således var det meste avklart allerede i forhold til disse rutetiltak, og de ble godkjent uten nevneverdig diskusjon. I forhold til det foreslåtte ATBA "In the Great South Channel", ble det påpekt at størrelsen av dette området ville øke den utseilte distanse for øst- og vestgående trafikk betraktelig. I den forbindelse ble det reist spørsmål om hvorvidt det forelå et tilstrekkelig vitenskapelig grunnlag for å anse denne størrelsen som påkrevd. US mente at områdets størrelse var et minimum av det som var påkrevd for å oppnå det biologiske målet med rutetiltaket. Dessuten var omfanget av øst- og vestgående trafikk svært begrenset. Arbeidet med dette tiltaket hadde foregått over flere år i nært samarbeid med alle berørte parter. Imidlertid, ville man følge nøye med den videre utvikling av skipstrafikk så vel som retthvalbestanden, og korrigere størrelsen av ATBA om så viser seg nødvendig.

Saken tilknyttet en mulig ny "Deepwater Port (DWP)" utenfor kysten av Boston, førte til få diskusjoner. Rutetiltaket ble godkjent, men vil ikke trå i kraft før en eventuell utbygging av dette anlegget finner sted. Det som imidlertid var interessant, var at US kunne opplyse om at denne foreslåtte DWP var lik lignende anlegg som finnes i Norge. I den forbindelse kan det være et moment å se nærmere på hvilke risikoreduserende tiltak som er gjort her hjemme i tilknytning til disse.

Utfall:

Følgende andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer ble godkjent:

- Establishment of a recommendatory seasonal Area to be Avoided (ATBA) "In the Great South Channel", off the east coast of the United States
- Establishment of an Area to Be Avoided (ATBA) and two Mandatory No Anchoring Areas in the western North Atlantic Ocean, off the coast of the United States
- Deep-water route leading to the Åland Sea
- Two-way route leading to the Åland Sea
- Area to Be Avoided (ATBA) in "Liverpool Bay"

Ikrafttredelse

De foreslåtte rutetiltakene vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjennelse i MSC. Unntatt fra dette er rutetiltaket tilknyttet en mulig fremtidig DWP. USA vil komme tilbake med et forslag til effektiv dato på et senere tidspunkt dersom anlegget blir bestemt utbygd.

4.a) Påbudte skipsrapporteringssystemer.

Diskusjon

Forslaget fra Portugal vedrørende et nytt pålagt skipsrapporteringssystem (COPREP) utløste overraskende få diskusjoner og ble godkjent med bare få endringer. Dette til tross for at flere nasjoner og organisasjoner i plenum hadde uttrykt sin skepsis/bekymring til rapporteringskravene tilknyttet disse systemer. Det antas at de fleste nasjoner, i likhet med Norge, ikke ønsket å legge bindinger og hindringer i veien på eventuelle egne fremtidige ønsker/behov for lignende systemer. Vi hadde derfor ingen kommentarer og innvendinger til det foreslåtte skipsrapporteringssystemet. I stedet uttrykte vi vår bekymring i mer generelle vendinger da diskusjonen kom opp (se III.5 under).

Utfall:

Følgende påbudte skipsrapporteringssystemer ble godkjent:

- New mandatory ship reporting system "Off the Coast of Portugal – COPREP"

Ikrafttredelse:

Det nye pålagte skipsrapporteringsystemet “Off the Coast of Portugal – COPREP”, vil tre i kraft på en fastsatt dato tidligst 6 måneder etter godkjenning i MSC.

4.b) Endringer til påbudte skipsrapporteringsystemer

Diskusjon

De foreslåtte endringene til det påbudte skipsrapporteringsystemet “CORAL SHIPREP” var alle av forenkende karakter. Det var ingen innvendinger til dette, og forslaget ble godkjent med mindre endringer.

Utfall:

Følgende endringer til påbudte skipsrapporteringsystemer ble godkjent:

- Amendments to the existing ship reporting system for the Papahānaumokuākea Marine National Monument, “CORAL SHIPREP”

Ikrafttredelse:

Endringene til skipsrapporteringsystemet vil tre i kraft på en fastsatt dato tidligst 6 måneder etter godkjenning i MSC.

5 Bekymring vedrørende det stadig økende antall av bindende Ship Reporting Systems

Det økende antall av skipsrapporteringsystemer ble diskutert som et direkte resultat av Norges uttrykte bekymring i forhold til alle rapporteringskravene tilknyttet de påbudte skipsrapporteringsystemene. Det ble påpekt at dette kunne ta fokus bort fra selve navigeringen. Med AIS og LRIT skikkelig oppe å gå, mente Norge at en del rapporteringskrav burde kunne forenkles/fjernes.

Diskusjon:

Fra norsk side følte vi det viktig å understreke at AIS/LRIT ikke kunne erstatte de pålagte rapporteringsystemene, men at det var viktig å ta i betraktning at mye av informasjonen som etterspørs allerede finnes gjennom disse systemer. Derfor bør man ved etablering av skipsrapporteringsystemer alltid vurdere den siste tids teknologiske utvikling og muligheten for å inkorporere opplysningene som kan fremskaffes gjennom blant annet AIS/LRIT i det nye skipsrapporteringsystemet. På den måten kan rapporteringskravene forenkles betraktelig. Samtidig bør man alltid ha for øye om den teknologiske utviklingen også kan være med på å forenkle allerede eksisterende systemer. Norges synspunkter er ivaretatt i den endelig rapporten.

Utfall:

Det ble oppfordret til å revidere eksisterende systemer i forbindelse med opprettelse av nye, og det ble vist til paragraf 4 i retningslinjene for kriterier for rapporteringsystemer.

Oppfølging:

Vurdere tiltak vedrørende etableringen av ATBA og ikke-ankringsposisjoner i tilknytning til en ”Deepwater Port” (DWP). Norge har flere slike innretninger på egen sokkel, og det kan således være et moment å vurdere om slike risikoreduserende tiltak bør etableres for disse.

c) Development of guidelines for IBS, including performance standards for bridge alert management (Agendepunkt 4)

Underkomiteen fortsatte arbeidet med utvikling av retningslinjer for integrerte brosystemer inkludert funksjons-standard for håndtering av broalarmer. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under forrige møte som har arbeidet med dette og gruppens rapport var utgangspunkt for diskusjon. Norge v/DNV har deltatt i gruppens arbeid.

I tillegg hadde Norge et dokument under dette agendapunktet der vi foreslo å utvikle standard varslingsfraser når talealarm benyttes.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av korrespondansegruppens arbeid som utgangspunkt for videre arbeid.

Utfall:

Korrespondansegruppen ble reetablert og fortsetter arbeidet. I diskusjonen og instruksjonen til korrespondansegruppen kommer det frem at retningslinjene som er under utarbeidelse har et utvidet omfang i forhold til den eksisterende funksjonsstandarden for Integreerte Bro Systemer (IBS) og at dette skal komme klarere frem i tittelen. Det er allikevel meningen at retningslinjene som utarbeides skal erstatte funksjonsstandarden for IBS.

Norge ble bedt om å komme med innspill til gruppen i forhold til standard fraser for talealarm.

Oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen. Utarbeide innspill til gruppen så tidlig som mulig slik at arbeidet med slike fraser kan ferdigstilles under neste møte (NAV 55).

d) Amendments to the General Provisions on Ship's Routing (Agendapunkt 5)

Under dette agendapunktet ble det behandlet et felles forslag fra Norge, Storbritannia og IHO vedrørende endringer til "General Provisions on Ships' Routing".

Norsk posisjon

Norge var en medinnsender av dette forslaget, og støttet følgelig endringene.

Diskusjoner

Forslaget fra Norge, Storbritannia og IHO ble fremlagt av representanten fra IHO. Samtlige representanter var enig i at kartsymbolikken vedtatt og godkjent av IHO i denne sak, også måtte gjøres gjeldende i "General Provisions on Ships' Routing".

Utfall:

De foreslåtte rettelsene "Amendments to the General Provisions on Ships' Routing (Resolution A.572 (14), as amended)" ble godkjent og oversendes MSC 85 for endelig vedtak.

Oppfølging:

Brief MSC

d) Carriage requirement for a bridge navigational watch alarm system (Agendapunkt 6)

Forslag om krav til brovaktalarm ble satt på agendaen til NAV av MSC 81 etter forslag fra Danmark.

Norsk posisjon:

Norge har støttet forslaget fra det kom på bordet under forutsetning at krav om brovaktalarm ikke skal redusere bemanningen.

Diskusjon:

Flertallet støttet Danmarks forslag om innføring av krav til brovaktalarm. Forslag fra Japan om at brovaktalarmer installert før kravet trer i kraft, ikke behøver oppgraderes til full tilfredsstillende eksisterende standard (grandfather clause) ble også støttet. Det ble noe diskusjon på hvilke skip kravet skulle gjelde for.

Utfall:

Utkast til endring i SOLAS regel V/19 som innfører krav til brovaktalarm ble utarbeidet og godkjent for oversendelse til MSC 85 for endelig godkjenning. Vil gjelde nye skip over 150 tonn. Punktet strykes fra arbeidsprogrammet forutsatt godkjenning av MSC.

e) Review of COLREGs regarding the right of way of vessels over pleasurecraft (Agendapunkt 7)

Saken ble satt på NAVs agenda av MSC 82 etter forslag fra Italia. Italia hadde utarbeidet forslag til endringer i COLREG for behandling i underkomiteen.

Norsk posisjon:

Norge støttet ikke en generell endring i COLREG som vil gjelde world wide slik Italia foreslår. COLREG åpner for spesielle tiltak i havner og farvann med stor trafikk tetthet og det gir Italia muligheten til å treffe tiltak i sine problemområder, (slik Norge har gjort).

Utfall:

Det var ingen støtte til forslag om å endre COLREG. Saken strykes av arbeidsprogrammet forutsatt godkjenning av MSC.

f) Amendments to COLREGs Annex I related to colour specification of lights (Agendapunkt 8)

Dette er en sak Norge i sin tid reiste i forbindelse med at CIE reviderte sin standard for fargespesifikasjoner. Norge mente at i og med at COLREG henviser til CIE standarden, måtte koordinatene spesifisert i seksjon 7 i annek 1 til COLREG endres tilsvarende. Hvis ikke ville en ha en selvmotsigelse i reglen.

Diskusjon:

Norge ble gjort oppmerksom på at seksjon 7 i COLREG ikke refererer til hele IEC standarden, kun til diagrammet som spesifiserer hver farge. Dette diagrammet har ikke blitt revidert siden 1931, og koordinatene spesifisert i andre avsnitt av seksjon 7, ligger innenfor grenselinjene i diagrammet (noe de reviderte koordinatene også gjør). Det er følgelig ingen selvmotsigelser i reglen.

Utfall:

Norge trakk forslaget og saken strykes fra NAVs arbeidsprogram uten endringer i COLREG, forutsatt godkjenning av MSC.

g) ITU-matters, including radiocommunication ITU-R study group 8 matters
(Agendapunkt 9)

1. Impact of Res. MEPC.118(52) upon existing AIS shipboard installations

Saken er relatert til MEPCs beslutning om å endre kategoriseringen av annex II laster. Spørsmålet som ble reist var om dette ville medføre at alle eksisterende AIS installasjoner måtte bytte hardware.

Norsk posisjon:

Norge støttet en pragmatisk løsning som foreslått av sekretariatet. De foreslår å endre ITU-R Recommendation M.1371-3 slik at den reflekterer endringene i kategoriseringen.

Diskusjon:

Selv om kategoriseringen er endret er det fremdeles 4 kategorier. Disse er *ikke* ekvivalente, men input i AIS er tall fra 1-4 og gjennom endringer i anbefalingene kan dette forklares; tallet 1 representerer nå X ikke A etc.

Utfall:

Det ble utarbeidet et utkast til uttalelse til ITU, IEC og IALA med informasjon om endringene i kategoriseringen og en anmodning om å ta hensyn til dette i fremtidige revisjoner av deres dokumentasjon. Videre ble det utarbeidet utkast til endringer i anneks 2 i SN/Circ.227.

2.Satellite detection of AIS

Underkomiteen ble bedt om å vurdere et forslag fra ITU-R WP5B om å initiere forbedringer i forhold til å kunne detekttere AIS via satellitt.

Norsk posisjon:

Støtter forbedringsforslag.

Diskusjon:

Dette forslaget har ikke vært reist verken i MSC eller underkomiteen tidligere, og det er følgelig ikke noe policy-vedtak på dette. Det ble også stilt spørsmål knyttet til "security" og konkurranse dersom AIS signaler kunne hentes ned av alle.

Utfall:

Saken oversendes MSC for policy vedtak. Det ble oppfordret til innspill til MSC 85.

Oppfølging:

Brief MSC 85. Vurdere mulig innspill til MSC 85.

h) Code of Conduct during demonstrations/campaigns against ships on high seas
(Agendapunkt 10)

Saken ble satt på NAVs agenda av MSC 82 etter forslag fra Japan. Japan la fram forslag til kodetekst.

Norsk posisjon:

Norge støtter ikke forslaget. Det kommer inn på områder som ligger utenfor IMOs kompetanseområde, og inneholder fortolkninger av internasjonalt regelverk på flere områder.

Utfall:

Japan fikk ikke støtte for sitt tekst-forslag, men som et kompromiss ble det utarbeidet et forslag til en MSC resolusjon som minner om ulike internasjonale regelverk som regulerer rettigheter og forpliktelser til alle som ferdes på sjøen.

Utkastet til resolusjon sendes FSI for kommentarer.

Oppfølging:

Oversende utkastet til berørte departement for uttalelse før neste FSI.

i) Measures to minimize incorrect data transmissions by AIS equipment (Agendapunkt 11)

Ingen dokumenter var innsendt til denne sesjonen, men IALA minnet om dokument NAV 53/INF.10 og det nylig adopterte MSC.1/Circ 1252 om årlig inspeksjon av AIS.

Utfall:

Det ble oppfordret til å sende inn forslag og kommentarer til neste sesjon.

Oppfølging:

Vurdere mulig innspill fra Norge sett i lys av at vi har støttet obligatorisk krav til årlig inspeksjon under FSI, uten at dette ble tatt til følge.

j) Worldwide radionavigation system (WWRNS) (Agendapunkt 12)

For andre år på rad var det ingen dokumenter til dette agendapunktet. I tråd med MSC-MEPC.1/Circ.2 paragraf 3.15, ble det derfor besluttet å stryke punktet fra NAVs arbeidsprogram forutsatt godkjenning av MSC.

k) Development of an e-navigation strategy (Agendapunkt 13)

Japan, Marshall Islands, Nederland, Norge, Singapore, UK og USA forslø (MSC 81/23/10), i sin tid å utvikle en bred strategisk visjon, kalt e-navigasjon, for å bane veien for at ny teknologi kan implementeres og benyttes sammen med eksisterende kommunikasjonssystemer som benyttes til navigasjon.

Saken ble satt på dagsorden til NAV og COMSAR, med ferdigstillelsesdato 2008.

NAV 52 nedsatte en korrespondansegruppe, under ledelse av UK.

Fra COMSARs side er det gitt uttrykk for at NAV må definere klare brukerkrav før arbeidet med å vurdere tekniske forbedringer kan iverksettes. GMDSS anses å være en del av e-navigasjon.

Global satellitt bredbåndskommunikasjon synes nødvendig for å oppnå en effektiv fremtidig e-navigasjon.

IFSMA har lansert konseptet S-Mode (standard modus) for navigasjonsdisplay.

Japan har foreslått å utarbeide et "veikart" for det videre arbeidet, etter at e-navigasjons-strategien er utviklet.

Norsk posisjon:

Norge er en av forslagsstillerne til dette agendapunktet og støtter følgelig en utvikling av en strategi. Det er viktig at strategien er brukerorientert og at eksisterende utstyr i størst mulig grad benyttes.

Utfall:

Forslaget til e-navigasjonsstrategi ble utarbeidet og godkjent for oversendelse til MSC 85 for endelig godkjenning.

Strategiplanen omfatter:

- 1 Definisjon og omfang
- 2 Behovet for e-navigasjon
- 3 E-navigasjon
- 4 Visjon om e-navigasjon, herunder
 - a. Om bord,
 - b. På land,
 - c. Kommunikasjon,
- 5 Kjerneobjekter i e-navigasjon,
- 6 Fordeler med e-navigasjon,
- 7 Basiskrav for implementering og drift av e-navigasjon,
- 8 Potensielle bruker av e-navigasjon og deres "high-level"-behov, herunder:
 - a. Felles maritim informasjon/datastruktur,
 - b. Automatiserte og standardiserte rapporteringsfunksjoner,
 - c. Effektiv og robust kommunikasjon,
 - d. Menneskesentrerte presentasjonsbehov,
 - e. Menneske/maskin grensesnitt,
 - f. Data- og systemintegritet,
 - g. Analyser,
 - h. Implementering
- 9 Nøkkelstrategiske hovedelementer i strategi og implementering, herunder:
 - a. Nøkkestrategi, herunder:
 - i. Arkitektur,
 - ii. Det menneskelige element,
 - iii. Konvensjoner og standarder,
 - iv. Posisjonsbestemmelse,
 - v. Kommunikasjonsteknologi og informasjonssystemer,
 - vi. ENC,
 - vii. Standardisering av utstyr,
 - viii. Skalering,
 - b. Implementering, herunder:
 - i. Eierskap og kontroll,
 - ii. Implementering av e-navigasjonsstrategi,
 - iii. Strategisk implementeringsplan,
 - iv. Potensielle komponenter i e-navigasjon og dens implementeringsplan, herunder:
 - a. Brukerbehov,
 - b. Arkitektur og analyser, herunder
 - c. Definisjon,
 - d. Kost-nytte og risikoanalyse,
 - e. Opplæringsbehov,
 - f. Regelverkskrav,
 - g. Gap-analyse,
 - v. Implementering av e-navigasjon,
 - vi. Gjennomgang av "lessons learnt"

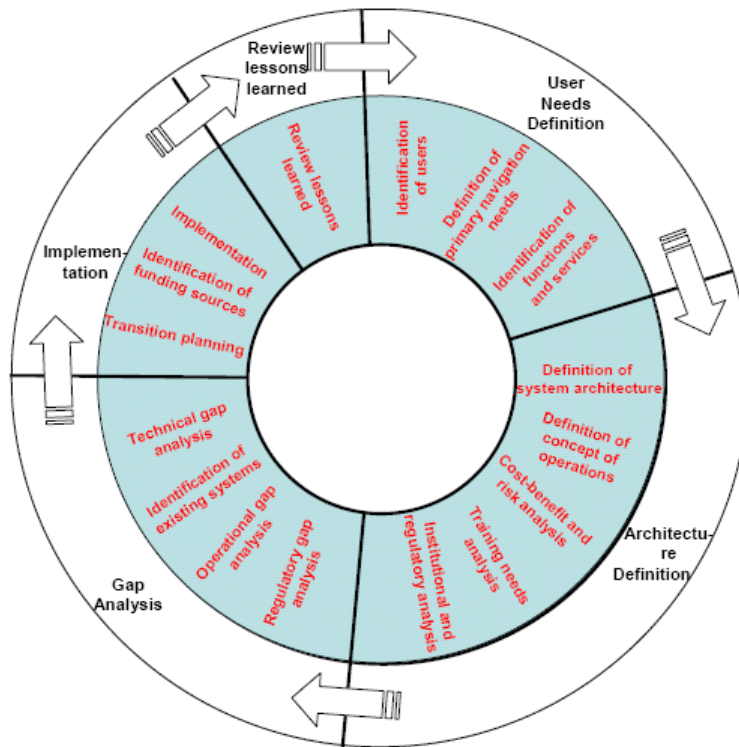
Strategiplanen har tre vedlegg (annex).

Annex 1 – Ansvar for eierskap og kontroll med e-navigasjonskonseptet i IMO,

Annex 2 – Potensielle e-navigasjonsbrukere.

Annex 3 – Utkast til struktur på implementeringsprosessen for e-navigasjonsstrategi, herunder:

- Introduksjon,
- Strategisk implementeringsplan,
- Brukerbehov,
- Arkitektur,
- Gapanalyse,
- Lønnsomhets- og risiko-analyse,
- Implementeringsplan.



Gjennomføringen av e-navigasjonsplanen kan begynne i 2012 og skal omfatte:

- 1 Identifikasjon av ansvar til forskjellige organisasjoner/partner,
- 2 Overgangsplanlegging,
- 3 Faseinndelt implementeringsplan, sammen med mulig vei-valg (roadmap), for å klargjøre den felles forståelse som er nødvendig for implementering

Oppfølging:

Brief MSC

1) Development of carriage requirements for ECDIS (Agendapunkt 14)

Norge har jobbet lenge og intenst for å få gjennomslag for obligatorisk krav til ECDID i SOLAS. Vi har sendt inn flere studier for å vise risikoreduksjon og kost/nytte-effekten av et slik krav. I fjor sendte vi inn en studie i samarbeid med de andre nordiske landene som også viste dekning av elektroniske kart på verdensbasis per dato og antatt dekning i 2012 (tidligste dato for ikrafttredelse). I år sendte Norge inn en oppfølgingsstudie på fjorårets studie som viste at dekningen av elektroniske kart har økt som forutsett og IHO informerte om at dekningen i 2012 vil være tilsvarende dagens dekning med papirkart.

Diskusjon:

På tross av all dokumentasjon ble det likevel fra noen hold hevdet at det var for tidlig å innføre obligatorisk krav til ECDIS i SOLAS. Flertallet var imidlertid klare for et slikt krav og diskusjonen gikk først og fremst på tonnasje grenser og implementering.

Det var to forslag på bordet. Ett fra de nordiske landene basert på studier og ett fra UK basert på tanker om hvilke fartøy som utgjorde størst trussel for menneskeliv og miljø. Norge var i kontakt med UK, og de var villige til å gå med på våre foreslåtte tonnasje grenser hvis vi kunne gå med på deres implementeringsplan, noe vi gjorde. UK var imidlertid uklare på dette i plenum, og det ble UKs forslag som dannet grunnlaget for diskusjonen.

Når utfallet likevel ble nært opptil det felles nordiske forslaget var det tilfeldigheter og konstruktivt arbeid i draftinggruppen (ledet av Norge) som førte til dette.

I den forbindelse påpekte Norge at når det blir forlangt at land skal gjennomføre studier for å rettferdiggjøre forslag, bør det være en forpliktelse også den andre veien. Med mindre det stilles spørsmål ved studiene må resultatene tas hensyn til. Det eneste spørsmålet som ble stilt i forhold til de norske/nordiske studiene, var det som ble påstått å være manglende hensyntagen til pris. Pris er vurdert i studiene, men ikke medtatt i selve kost/nytte beregningene, da vi har fått opplyst at innen krav til ECDIS trer i kraft, vil pris på elektroniske kart og pris på papirkart være omtrent det samme.

Utfall:

Det ble utarbeidet utkast til endringer i SOLAS regel 19 som følger:

Følgende skip skal utstyres med ECDIS:

- Nye passasjerskip fra 500 tonn og oppover innen 1.juli 2012.
- Eksisterende passasjerskip fra 500 tonn og oppover innen første besiktelse for sikkerhetssertifikat på eller etter 1.juli 2014.
- Nye tankskip over 3000 tonn innen 1.juli 2012.
- Eksisterende tankskip fra 3000 tonn og oppover innen første besiktelse for sikkerhetssertifikat på eller etter 1.juli 2015.
- Nye lasteskip, andre enn tankskip, over 10000 tonn innen 1.juli 2013.
- Nye lasteskip, andre enn tankskip, på 3000 tonn og oppover, men mindre enn 10000 tonn innen første besiktelse for sikkerhetssertifikat på eller etter 1.juli 2014.
- For eksisterende lasteskip foreslås en differensiert implementering avhengig av størrelse:
Fra 50000 tonn og oppover, innen første besiktelse for sikkerhetssertifikat på eller etter 1.juli 2016.
Fra 20000 tonn og oppover men mindre enn 50000 tonn, Fra 10000 tonn og oppover, men mindre enn 20000 tonn, innen første besiktelse for sikkerhetssertifikat på eller etter 1.juli 2018.

Skip som tas permanent ut av drift innen to år etter at kravet skulle vært implementert, unntas.

I tillegg ble det utarbeidet et SN/Circ. som gir retningslinjer for overgang fra papirkart til elektroniske kart.

Oppfølging:

På generelt grunnlag etterspørre hvilken status FSAer skal ha uten at dette forsinker saksgangen. Forberede innlegg til forsvar for innføring av ECDIS som foreslått til bruk om nødvendig.

m) Guidelines for uniform operating limitations of high-speed craft (Agendapunkt 15)

Underkomiteen ble bedt om å kommentere de deler av utkast til retningslinjer utarbeidet av DE som ligger under NAVs ansvarsområde. Norge har deltatt i korrespondansegruppen som har utarbeidet retningslinjene.

Norsk posisjon:

Generelt er retningslinjene for omfattende, men ingen store ting på NAVs område.

Utfall:

Underkomiteen gjorde mindre redaksjonelle endringer i utkastet. Oversendes DE for koordinering. Punktet strykes av NAVs arbeidsprogram forutsatt godkjenning av MSC.

n) Guidelines on the layout and ergonomic design of safety centres on passenger ships (Agendapunkt 16)

Dette er et agendapunkt som har sprunget ut av arbeidet med sikkerhet på passasjerskip. CLIA lovet under NAV 53 at de ville sende inn informasjon/forslag til NAV 54, men har ikke holdt ord.

Det var ingen forslag til behandling og NAV må be om utsatt frist for ferdigstillelse av dette agendapunktet til 2009.

o) Review of vague expressions in SOLAS reg V/22 (Agendapunkt 17)

Saken er satt på agendaen av MSC 82 etter forslag fra Tyskland. Tyskland er engstelig for at ulik fortolkning av regel V/22 i SOLAS som gjelder sikt fra bro, skal medføre tilbakeholdelse av skip i havnestatskontroller. Spesielt gjelder dette containerskip. De ønsket retningslinjer for hvordan reglen skal tolkes.

Danmark og Singapore la fra forslag til endringer i selve reglen som går ut på at tilfredsstillelse av reglen kan vises gjennom beregninger, enten på godkjent program eller ved hjelp av lastekondisjoner.

Norsk posisjon:

Dersom en SOLAS regel er uklar, bør en om mulig endre reglen, ikke utarbeide retningslinjer. Støtter imidlertid ikke at forslaget fra Danmark og Singapore løser problemet.

Diskusjon:

Det var uenighet om hvordan problemet skulle løses og om anvendelse av en eventuell endring i SOLAS.

Utfall:

Kommentarer og forslag bes innsendt til neste sesjon.

Oppfølging:

Gjennomgå forslaget til Danmark og Singapore i detalj og vurderer innsendelse av dokumenter til neste sesjon.

p) Revison of the guidance on the application of AIS binary messages (Agendapunkt 18)

Saken er kommet på agendaen etter forslag fra Sverige. De foreslår en revisjon av SN/Circ. 236.

Norsk posisjon:

Norge støttet at dette ble satt på agendaen.

Utfall:

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Sverige som skal jobbe videre med saken.

Oppfølging:

Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen.

q) Improved safety of pilot transfer arrangements (Agendapunkt 19)

MSC har uttrykt bekymring for det høye antallet ulykker i forbindelse med los-entringer. I den forbindelse har Brasil, US og IMPA utarbeidet et forslag til endringer i SOLAS regel V/23 og res. A.889(21).

Norsk posisjon:

Støtter tiltak som kan bedre los-sikkerheten.

Utfall:

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med forslagene.

Oppfølging:

Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen.

r) Casualty analysis (Agendapunkt 20)

Ingen dokumenter.

s) Consideration of IACS unified interpretations (Agendapunkt 21)

Ingen dokumenter.

t) Work programme and agenda for NAV 55 (Agendapunkt 22)

Arbeidsprogrammet ble justert basert på vedtak fattet under MSC 83 og MSC 84 og progresjonen under NAV 54. Foreløpig agenda for NAV 55 ble utarbeidet.

Det ble indikert følgende arbeidsgrupper på neste møte

- Ship's routing
- Technical matters
- E-navigation

u) Election of chairman and vice-chairman for 2008 (Agendapunkt 23)

Mr. K. Polderman (Nederland) stilte dessverre ikke til gjenvalg og Mr. M. Sollosi (US) ble valgt til ny formann og Mr. R. D. Malik (Malaysia) ble valgt til ny viseformann for NAV for 2009.

v) Any other business (Agendapunkt 24)

1. Codes, recommendations, guidelines of non-mandatory instruments

Utfall:

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av UK som skal vurdere ikke-bindende instrumenter under NAVs ansvarsområde for å se om noen er utdaterte og kan utgå og om noen trenger revisjon.

Oppfølging:

Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen.

2. Symbol for AIS-SART

Utfall:

Symbolet ble godkjent som foreslått av IEC (er alt i bruk).

3. Retningslinjer for små fiskefartøy

Utfall:

De delene av retningslinjene som ligger under NAVs ansvarsområde ble gjennomgått og det ble gjort mindre redaksjonelle endringer. Oversendes SLF for koordinering.

4. Annet

USA redegjorde for et pågående arbeid med å utvikle en produktspesifikasjon for beskyttelse av miljø til bruk sammen med elektroniske kart.

Tentativ dato for NAV 55 er satt til 27. – 31. juli 2009

Haugesund 17. juli 2008

Turid Stemre
Delegasjonsleder