

RAPPORT – NAV 56

Til: Sjøfartsdirektøren, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.
Fra: Delegasjonen v/Stemre
Dato: 31. august 2010
Komité: IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, 56th session (NAV 56)
26. – 30. juli 2010

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (Delegasjonsleder)	Plenum/DG 1
Senioringeniør Sigmund A.A. Breivik, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/ WG 3
Overingeniør Rune M. Nilsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/ WG 2
Havariinspektør Elisabeth Juel Ramos, Statens Havarikommisjon	Plenum/ WG 3
Ekspedisjonssjef Johan H. Williams, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum/ WG 1
Avdelingsdirektør Kirsten Hammelbo, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum WG 1
Seniorrådgiver Siv Christin Gaalaas, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Elisabeth Guttormsen, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum/ WG 1
Seniorrådgiver Trine Beate Solevaagseide, Kystverket	Plenum/ WG 1
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/ WG 3
Administrasjonssjef Jon Leon Ervik, Kystverket	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Finn Martin Vallersnes, Kystverket	Plenum
Seniorrådgiver Trond Langemyr, Kystverket	Plenum/ WG 1
Senioringeniør Arve Lepsøe, Det norske Veritas	Plenum/ WG 2/DG 1
Overingeniør Jan Tore Grimsrud, Det norske Veritas	Plenum/ WG 2
Rådgiver Jahn Viggo Rønningen, Norges Rederiforbund	Plenum/ WG 1/ WG 3

OPPFØLGING:

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
3	Brief til MSC 88 og forberedelser av innlegg til diskusjon om endelig vedtak av de norske forslagene.	I samarbeid med FKD og Kystverket	TBS
4	Brief til MSC 88		TBS
5	1. Vurdere å gjennomføre en kost-nytte analyse. 2. Gjennomgå utkast basert på resultat av eventuelle analyser på friflyt	2. I samarbeid med Statens havarikommisjon	1. Statens havarikommisjon 2. TBS
6	Brief til MSC		TBS
7	Vurdere behov for tillegg til eksisterende meldinger i AIS navigasjonsstatus og gi eventuelle innspill til NAV 57.	I samarbeid med Kystverket	SAAB
8	Koordinere og delta i korrespondansegruppen		Kystverket/SAAB
10	Delta i korrespondansegruppen	I samarbeid med DNV	TBS
12	Brief til MSC		TBS
13	Brief til MSC		TBS
19.1 og 19.2	Brief MSC		TBS
19.3	Brief DE		TBS

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under NAV 56:

- e-navigation under ledelse av Norge v/John Erik Hagen
- Review of vague expressions in SOLAS regulation V/22 under ledelse av USA v/ William R. Cairns

Tentativ dato for NAV 57: 6.-10. juni 2011

Det vil bli opprettet følgende arbeidsgrupper under NAV 57:

- Ships' routing
- Technical matters
- e-navigation

Det vil bli opprettet følgende draftinggruppe under NAV 57:

- Symbols for AIS AToN (er trolig for tidlig, ref diskusjon under agendapunkt 11)

I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 7. juli 2010. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i London der Stemre og Langemyr deltok.

NAV 56 opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1: Ships' routeing ledet av Tyskland v/ Mr. P. Hannken (Agendapunkt 3, 4 og 14)
- WG 2: e-navigation, ledet av Norge v/John Erik Hagen, Kystverket (Agendapunkt 11)
- WG 3: Technical Working Group ledet av UK v/ Mr. K. Fisher (Agendapunkt 5, 6 og 7)

NAV 56 opprettet følgende draftinggruppe:

- DG 1: Review of vague expressions in SOLAS regulation V/22, ledet av Panama v/A. Dominguez (Agendapunkt 10)

Norske dokumenter til NAV 56:

- NAV 56/3/3 New traffic separation schemes off the coast of western Norway
- NAV 56/3/4 New traffic separation schemes off the coast of southern Norway, sammen med Danmark og Sverige
- NAV 56/3/5 Proposal to revoke the "Off Feistein" Traffic Separation Scheme.
- NAV 56/10 Proposal to amend SOLAS reg.V/22

II. OPPSUMMERING

Norge er fornøyd med godkjennelsen av de foreslåtte nye separasjonssystemene utenfor sør- og vest-Norge. Selv om det var 3 reservasjoner, var dette ikke tilstrekkelig til å avvise forslagene. Endelig godkjennelse av MSC gjenstår, men dersom det blir en diskusjon har Norge svært gode argumenter for gjennomføringen og 3 administrasjoners motvilje er ikke tilstrekkelig til å stoppe forslaget.

Norge er også fornøyd med progresjonen i arbeidet med e-navigasjon. Selv om det gjenstår svært mye arbeid, er det enighet om en del grunnleggende prinsipper så som overordnet og funksjonell arkitektur og de definerte områdene for e-navigasjon.

Norge er mindre fornøyd med at arbeidet med gjennomgangen av SOLAS regel V/22 om sikt fra bro ikke ble avsluttet denne gangen heller. Reglen er uklar og åpner for mange fortolkninger. Vi må imidlertid si oss fornøyd med at det går mot endringer i reglen, ikke utarbeidelse av retningslinjer.

Det var en svært interessant diskusjon rundt fri-flyt eller ikke på VDR (Voyage Data Recorder). Dette er en sak av spesiell interesse for etterforskning av ulykker og Sjøfartsdirektoratet har et nært samarbeid med havarikommisjonen om denne saken. Det ble ikke fattet noen endelig beslutning på NAV 56.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN.

1 Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent sammen med foreløpig tidsplan for møtet.

2) Decisions of other IMO bodies

Underkomiteen ble orientert om utfallet av A 26, STW 41, SLF 52, DE 53, COMSAR 14, FP 54 og MSC 87. Der underkomiteen fikk spesifikke instruksjoner eller kommentarer ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

3) Routing of ships, ship reporting and related matters

En foreløpig vurdering av forslagene til nye reguleringer var foretatt av formannen for NAV og formannen i arbeidsgruppe 1 for å se at forslagene var sendt inn i henhold til retningslinjene.

Forslaget fra Mexico om å etablere fire ATBAer (Area to be avoided) rundt diverse offshore installasjoner og to oljelagringsfartøyer i Campeche Sound var vurdert å være mangelfull i forhold til retningslinjene gitt i MSC/Circ. 1060. På bakgrunn av dette besluttet Mexico å trekke forslaget og komme tilbake med et nytt forbedret forslag til NAV 57 i 2011.

De innsendte 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:

Hovedfokus for Norge er behandlingen av våre dokumenter. Norge har kun mindre kommentarer til enkelte av de øvrige forslagene bortsett fra forslaget fra Malaysia, Singapore og Indonesia om å innføre særskilte lanternekrav til fartøyer som krysser Singaporestredet. Norge har forståelse for problemet relatert til kryssende trafikk, men er skeptisk til innføring av lokale lanternekrav og mener det kan settes spørsmålsteget ved den foreslåtte løsningen fra et sikkerhetsmessig synspunkt.

3.1 Nye trafikkseparasjonssystemer

Diskusjon: Norge var det eneste land som hadde fremsendt forslag til nye trafikkseparasjonssystemer. Det var stor støtte for å etablere trafikkseparasjonssystemene og de tilhørende anbefalte ruter, med unntak av fra Panama, Marshall Island og Bahamas som mente at tiltakene ikke vil få den forventede effekt, men at de derimot kan øke ulykkesrisikoen.

Hovedinnvendingene fra disse nasjonene var som følger:

- Nasjonene mente at det må forventes at skip vil seile enda nærmere kysten gjennom å ta i bruk sjøveisregel 10h som sier at et fartøy som ikke bruker trafikkseparasjonssystem skal unngå det med så stor margin som praktisk mulig.
- Nasjonene mente at avstanden fra kysten gjør det umulig å ta fordel av kyststrømmen for å minske drivstofforbruket samt tilhørende utslipp av drivhusgasser.

- Nasjonene mente at trafikkseparasjonssystemet syd av Ryvingen kan bidra til uønskede nærsituasjoner og økt kollisjonsrisiko.
- Nasjonene mente at forslaget vil bety at de anbefalte rutene rent praktisk vil være pålagte ruter. Bakgrunnen for dette var at man i den norske redegjørelsen hadde poengterte at man sterkt vil anbefale skip å følge de nye anbefalte rutene.

Norges motargumentasjon mot disse innvendingene, var å vise til det omfattende arbeidet og vel dokumenterte materialet som lå til grunn for forslagene. I tillegg påpekte vi at samtlige risikoanalyser viser at forslagene vil ha den forventede risikoreduserende effekt, både i forhold til kollisjoner og grunnstøtinger så vel som utslipp av olje.

Det ble poengtert at forslagene ikke er pålagte og at skip ikke vil bli tvunget til å benytte seg av systemet. Likevel vil man sterkt anbefale skip til å benytte seg av det.

Norge argumenterte også for at man gitt avstanden til land, ikke kan se at sjøveisregel 10h vil medføre problemer. For det første må det forventes at en skipsfører ønsker å opprettholde en så lav risiko som mulig, og ettersom forslagene ikke medfører en u hensiktsmessig lengre seilingsdistanse vil det være underlig om en skipsfører ikke velger å benytte seg av den minst risikofylte ruten. Dersom enkelte skip likevel ikke ønsker å følge rutene, så vil det være naturlig å tro at disse skipene velger å følge den rute som benyttes i dag. En praktisk distanse til trafikkseparasjonssystemene vil da være tilstede uten at det medfører noen økt risiko.

Norge informerte om at ekspertgruppen bak forslaget hadde vurdert en løsning som ville ha gitt skip muligheter til å ta fordel av kyststrømmen. Denne løsningen hadde imidlertid blitt forkastet ettersom den samme kyststrømmen, gitt et oljeutslipp, vil medføre at et oljesøl hurtig vil spre seg opp langs hele kysten. I tillegg er dette også et område der farlig bølger hyppig oppstår.

Norge informerte også at løsningen syd av Ryvingen var den foretrukne løsningen til skipsfartsnæringen. Risikoanalysene tilsier heller ikke at denne vil medføre en økt risiko for kollisjoner.

Avslutningsvis påpekte Norge at man vil følge nøye med og analysere endringene i trafikk og trafikkmønstre etter at tiltakene er implementert. Dersom bekymringene fremsatt av Bahamas, Marshall Island og Panama viser seg å være sanne, forsikret Norge at man vil gjøre nødvendige korrigeringer som vil bli fremsendt til IMO som et endringsforslag.

Utfall:

Følgende nye trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- New Traffic Separation Schemes "Off the western coast of Norway"
- New Traffic Separation Schemes "Off the southern coast of Norway"

Bahamas, Marshall Island og Panama opprettholdt sine reservasjoner til forslagene.

Ikrafttredelse:

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

3.2 Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

Utfall:

Følgende endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "Off Feistein"
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "In the Strait of Dover and Adjacent Waters"
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "Off the south-west coast of Iceland"

Ikrafttredelse:

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

3.3 Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer

Diskusjon: Den saken som skapte mest diskusjon var forslaget om spesiell lanterneføring ved kryssing av trafikkseparasjonssystemet i Singaporestredet. Alle har sympati for problemet, men den foreslåtte løsningen er kontroversiell. Det så lenge ut til at en ikke ville oppnå enighet. Det ble foreslått at forslagsstillerne skulle bes om å sende inn et endringsforslag til COLREG, samtidig som at de lokale forsøkene med lanterneføringen ble gjenopptatt. Dette var akseptabelt for alle parter, men den endelige løsningen ble allikevel noe mer omfattende. Flere delegasjoner, herunder Norge, var ikke fornøyd med denne løsningen, men den ble ansett som eneste utvei for hurtig å kunne løse de store utfordringene i området tilknyttet kryssende trafikk.

Utfall: Det foreliggende forslaget om lanterneføring ved kryssing av Singaporestredet ble godkjent som midlertidige anbefalinger. Medlemslandene ble oppfordret til å sende inn forslag til MSC om nytt punkt på den toårige agendaen: "endringer i COLREG relatert til problem med kryssende trafikk i tilknytning til trafikkseparasjonssystemer".

Følgende andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Establishment of a new Area To Be Avoided in the Atlantic Ocean, off the coast of Ghana
- Establishment of a new Deep-water Route and an associated Precautionary Area in approaches to the new port of King Abdullah Port (KAP port) in the northern Red Sea
- Amendments to the existing eastern Area To Be Avoided, off the south-west coast of Iceland
- Amendments to the existing Deep-water route forming part of the "In the Strait of Dover and adjacent waters" Traffic Separation Scheme
- Amendments to the Rules for Vessels Navigating through the Straits of Malacca and Singapore

Ikrafttredelse:

De foreslåtte rutetiltakene vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjenning i MSC.

3.4 Påbudte skipsrapporteringsystemer.

Utfall:

Følgende endringer til påbudte skipsrapporteringsystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Establishment of a new mandatory ship reporting system "In the Sound between Denmark and Sweden" (SOUNDREP)
- Amendments to the existing mandatory ship reporting system "In the Torres Strait region and the Inner Route of the Great Barrier Reef" (REEFREP)

- Amendments to the existing mandatory ship reporting system “Off the south and south-west coast of Iceland” (TRANSREP)

Ikrafttredelse:

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

Oppfølging: Brief til MSC 88 og forberedelser til diskusjon om endelig vedtak av de norske forslagene.

4) Guidelines for consideration of requests for safety zones larger than 500 metres around artificial islands, installations and structures in the EEZ

Saken ble satt på agendaen av USA og Brazil, men USA har endret mening og ønsker nå kun et SN sirkulære.

Norsk posisjon: Norge er positive til retningslinjer, men støtter ikke utfallet av korrespondansegruppens arbeid og har reservert seg i rapporten.

Diskusjon: Diskusjonene viste at det ikke var noen land som følte behov for å utvide sine sikkerhetssoner. Det ble også understreket at det er andre mulige løsninger så som areas to be avoided, bindende ruter etc. Det ble derfor ansett unødvendig å utarbeide retningslinjer. Det var imidlertid flertall for å utarbeide et sirkulære.

Utfall: Et SN sirkulære ble utarbeidet basert på USAs forslag og punktet strykes fra agendaen forutsatt godkjenning av MSC.

Oppfølging: Brief til MSC 88.

5) Amendments to the Performance standards for VDR and S-VDR

Saken ble også diskutert på NAV 55, men en kom ikke til noen beslutning.

Norsk Posisjon: Norge var positive til utkastet som framlå etter forrige møte og positive til friflyt kapsel.

Diskusjon: Behov for en fri-flyt kapsel for VDR (benyttes for S-VDR) ble det store diskusjonstemaet. Motforslaget var en bærbar, vanntett og flytende enhet knyttet til hovedenheten. Dette koker egentlig ned til en diskusjon rundt hvem som skal ta kostnadene; rederne ved å installere en fri-flyt, eller administrasjonene ved eventuelt å måtte hente opp den fastmonterte kapselen. Danmark kom med en enkel cost-benefit analyse, som grovt regnet på at i kroner og øre vil utgiftene totalt ligge på omtrent det samme om det er rederne eller administrasjonen som betaler. Det ble besluttet ikke å ta stilling til dette nå, men oppfordre til innspill til NAV 57 for å komme fram til en løsning man kunne enes om. Det var ingen uenighet rundt den foreslåtte lagring på 48 timer på den fastmonterte kapselen og 30 dager på hovedenheten. Bakgrunn for at en så vidt lang lagring på hovedenheten ansåes nødvendig, var at man ville unngå at det kreves handling fra mannskapet om bord å lagre nødvendige data, og at det da kunne overlates til undersøkelsesmyndighetene når de kom om bord. Av denne grunn ble også ”lagringsknappen” foreslått fjernet.

Utfall: Utkastet til performance standard for VDR ble videre bearbeidet, men uten å bli ferdigstilt. Det var ikke behov for å revidere S-VDR standarden, siden den ikke lenger vil være relevant fra 2010.

Oppfølging: Statens havarikommisjon vil foreta en vurdering av om hvorvidt en fri-flyt enhet er så viktig at det vil være nødvendig å gjennomføre ytterligere kost-nytte analyser, og om det eventuelt er andre momenter som også bør trekkes fram. SHT vil fortløpende informere Sjøfartsdirektoratet om dette. Norge må gå igjennom draft performance standard for VDR i lys av hvilken norsk posisjon vi lander på i forhold til fri-flyt enheten.

6) Development of procedures for updating shipborne navigation and communication Equipment

Problemstillingen er at software på dagens utstyr vil ofte trenge en oppdatering for å være iht til de siste oppdaterte standarder.

Ett utkast til prosedyre for oppdatering av installert navigasjons og radiokommunikasjonsutstyr ble utarbeidet på NAV 55 og sendt til COMSAR for videre arbeid og kommentarer. COMSAR har diskutert prosedyrene og kommet med noen mindre kommentarer som er tatt til følge.

COMSAR foreslo videre å referere til standarden i en fotnote til aktuelle regler i SOLAS kapittel IV og V.

Norsk posisjon: Norge støttet forslagene fra COMSAR og IHO.

Diskusjon:

Det ble klarert at generelt for eksisterende installert utstyr med et gyldig sertifikat er oppdatering ikke påkrevet selv om sertifikatets gyldighet utløper.

Dette er imidlertid ikke nødvendigvis tilfelle når det gjelder ECDIS, da noen endringer i de elektroniske kartsystemene vil kunne inkludere informasjon (nye symboler og/eller kart) som eksisterende software ikke nødvendigvis er i stand til å behandle.

Circ SN.1/ 266 + draft circ. "on guidance on procedures for updating shipborne navigation and communication equipment" tar for seg denne problemstillingen (forslagene fra IHO).

Det kan være vert å merke seg para. 3 i SN circ 266- "ECDIS that is not updated for the latest version of of IHO standards may not meet the chart carriage requirement as set out in SOLAS V/19.2.1.4"

Utfall: COMSARs forslag ble tatt til følge. SN.1/Circ.266 om oppdatering og vedlikehold av ECDIS software ble gjennomgått og revidert. Det ble også utarbeidet et utkast til sirkulære om prosedyrer for oppdatering av installert navigasjon og radiokommunikasjonsutstyr. Begge oversendes MSC 88 for godkjenning.

Oppfølging: Brief til MSC.

7) ITU matters, including Radiocommunication ITU-R Study Group matters

Oppgaven under dette agendapunktet var primært å utarbeide et "liaison statement" til ITU vedrørende definisjoner av navigasjonsstatus i AIS messages.

Diskusjon: Ettersom ITU-R M. 1371-3 allerede var blitt publisert av ITU (som ITU-R M. 1371-4) uten endringer og neste revisjon av ITU-R M. 1371-4 ikke er før i 2012 ble diskusjonen rundt

hvilke parametere som skulle defineres besluttet diskutert videre fram mot NAV 57. USA kom med forslag til at en av de fire ledige parametrene burde bli brukt til status ”engaged in towing”.

Videre ble et liaison statement til ITU ifm retningslinjer for bruk av AIS ”application-specific messages” diskutert.

Norsk posisjon: Eventuelle endringer bør ikke medføre at eksisterende utstyr ikke kan brukes.

Utfall: Teknisk arbeidsgruppe utarbeidet et ”liaison statement” til ITU-R WP 5B ifm framtidig revisjon av ITU-R M. 1371-4, og et ”liaison statement” til ITU-R WP 5B som følge av at SN/Circ.236 blir erstattet av SN/Circ.289 1. januar 2013.

Oppfølging: Vurdere behov for tillegg til eksisterende meldinger i AIS navigasjonsstatus og gi eventuelle innspill til NAV 57.

8) Development of an e-navigation strategy implementation plan

Basert på beslutninger under forrige sesjon har arbeidet fortsatt gjennom en korrespondansegruppe under koordinering av Norge og i diskusjoner i COMSAR.

Norsk posisjon: Norge støtter i all vesentlighet utfallet av korrespondansegruppens arbeid.

Diskusjon: Det gjenstår en mengde arbeid før dette arbeidet kan avsluttes. En er likevel kommet godt i gang ved at det nå er enighet om følgende:

- Overordnet arkitektur
- Funksjonell arkitektur
- De definerte områdene for e-navigasjon
- At GAP analysen som er initiert fullføres
- At kost / nytte analysen gjennomføres
- At E-navigasjon og revisjon av GMDSS ses i sammenheng
- At det er behov for en koordinert datastruktur

Norges initiativer og omfattende arbeid på flere av disse områdene har blitt godt mottatt og fått mye støtte.

Det ble en del diskusjon basert på enkeltes behov for ”omkamp”. Dette gjaldt først og fremst arkitektur, VTM (Vessel traffic Management) og bakkebasert backup. Arbeidet kom et godt og nødvendig steg videre dersom intensjonene i fremdriftsplanen skal kunne gjennomføres. Det ser ut til at Norge må bruke en del resurser på dette fordi arbeidsplan og forventninger om konkrete løsninger, samt møtstruktur i IMO legger opp til en del resurskrevende arbeid frem til NAV 57. Bl.a. er instruksene til korrespondansegruppen svært omfattende.

Arbeidet fremover vil blant annet omfatte:

- identifikasjon av brukerbehov for e-navigasjon,
- valg av radiokommunikasjonssystemer i e-navigasjon,
- behov for utstyr og frekvenser,
- ENC-tilgjengelighet i e-navigasjon,
- metodelære i forbindelse med brukervennlighet i e-navigasjon, som en del av strategiplanen.

Utfall: Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under koordinering av Norge.

Oppfølging: Koordinere og delta i korrespondansegruppen.

9) Guidelines on the layout and ergonomic design of safety centres on passenger ships

Utfall: Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet og ikke mer underkomiteen kan gjøre. Forutsatt godkjennelse fra MSC slettes punktet fra agendaen.

10) Review of vague expressions in SOLAS regulation V/22

Til dette agendapunktet hadde Norge sendt inn et dokument med forslag til endringer i SOLAS - regel V/22.

Norsk posisjon: Norge støtter eget forslag, men kan akseptere inkludering av forslag om krav til å dokumentere tilfredsstillelse.

Diskusjon: Etter samtaler med Danmark og Korea ble vi enige om at forslagene kunne konsolideres. Dette medførte enkelte tillegg og endringer i forhold til det norske forslaget. Det ble imidlertid ingen enighet om endringene og etter lengre diskusjoner i draftinggrupper og i plenum, ble det, mot Norges vilje, besluttet å be MSC om utsettelse med ferdigstilling. Diskusjonen gikk primært på spesifisering av klar sikt gjennom å kreve vindusviskere, deising etc. samt utvidelse av kravet til å omfatte alle vinduer nødvendig for å oppnå krav til sikt. I dag er det krav til at to frontvinduer og nødvendige tilleggsvinduer skal ha klar sikt. Det er ingen definisjon av frontvinduer.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av USA

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen

11) New symbols for AIS aids to navigation

Dette punktet på agendaen forvete avsluttet i 2013. Det forelå ulike forslag til symboler, men også et ønske om en bredere diskusjon om bruken av virtuelle symboler.

Norsk posisjon: Tiltak som gjør det enklere å skille mellom de ulike symbolene som kan avleses om bord støttes, men eksisterende standarder for symboler bør benyttes. Norge støtter IHO i at saken bør diskuteres bredere.

Diskusjon: Flertallet tok til orde for at det var for tidlig å beslutte noe om symbolene før en var enig i bruken av virtuell AIS AtoN. Det har det ikke vært en skikkelig policy diskusjon om dette. Også begrensningene bør diskutere. Det ble videre kommentert at eksisterende displayer på AIS og ECDIS ikke er egnet for slike symboler. Nødvendigheten av å se på opplæring ble også nevnt.

Utfall: Utvikling av symboler anses prematurt og legges på is da det er nødvendig med en bredere diskusjon om bruk, begrensninger og opplæring før de tas i bruk. En slik diskusjon ligger utenfor instruksjonen fra MSC og vil trenge en ny output på IMOs agenda. Opprinnelig agendapunkt beholdes på agendaen i påvente av eventuelle innspill til MSC om en bredere policy diskusjon.

12) Amendments to the World-wide Radionavigation System

Det forelå forslag til endringer til Res. A.953(23).

Norsk posisjon: Norge støtter de foreslåtte endringene.

Utfall: Endringene fikk støtte fra alle som tok ordet og oversendes MSC for godkjenning.

Oppfølging: Brief til MSC.

13) Review of the principles for establishing the safe manning level of ships including mandatory requirements for determining safe manning

Norsk posisjon: Norge hadde ingen innvendinger til utfallet av STWs arbeid.

Diskusjon: ITF of IFSMA ga uttrykk for at de ikke var fornøyd med utfallet av STWs arbeid med revisjon av retningslinjene for fastsettelse av bemanning og revisjon av SOLAS regel V/14. De hadde imidlertid ingen konkrete kommentarer til utkastene til SOLAS endringer og reviderte retningslinjer.

Utfall: NAV hadde ingen tilleggskommentarer til forslagene fra STW og dette rapporteres til MSC. ITF/ IFSMA vil muligens sende kommentarer til MSC.

Oppfølging: Brief til MSC.

14) Amendments to the 1966 LL Convention and the 1988 LL Protocol related to seasonal zone

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet. Under SLF 52 tidligere i år, ble Sør-Afrika bedt om å sende inn mer data, spesielt vedrørende bølgehøyder. Dataene ble sendt inn lenge etter deadline for innsendelse av dokumenter, men det ble besluttet å utgi det som et J-paper under møtet slik at saken kunne avsluttes fra NAVs side.

Diskusjon: De historiske data for vind og bølger for perioden 1930 til 2007 ble gjennomgått. Det ble ikke funnet noen nevneverdige forskjeller i sjø- og værforhold mellom dagens vintersone og den nye foreslåtte vintersonen. Også land som tidligere hadde uttrykt skepsis til en flytting av sonen, støttet forslaget på bakgrunn av de foreliggende data.

Utfall: Flytting av grensen for sonen 50 nautiske mil lengre sydløst ble støttet og utfallet rapporteres til SLF.

15) Casualty analysis

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet.

16) Consideration of IACS unified interpretations

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet.

IACS informerte at deres UI SC 139 om bruk av kamera for å tilfredsstille siktkravene i SOLAS er revidert, men det var ikke mulig å sende den inn i tide da de må se i hvilken grad MSC.1/Circ.1350 som ble godkjent på MSC 87 innvirker på innholdet i sirkulæret. De vil komme tilbake til saken på NAV 57.

17) Work programme and agenda for NAV 57

Arbeidsprogrammet ble justert basert på vedtak fattet under MSC 87 og progresjonen under NAV 56. Foreløpig agenda for NAV 57 ble utarbeidet.

18) Election of chairman and vice-chairman for 2010

Mr. M. Sollosi (US) og ble gjenvalgt som formann for NAV for 2011. Mr. K. Billiar ble valgt til ny viseformann for NAV for 2011.

19) Any other business

19.1 Assessment of the degree of risk of coastal maritime traffic

IALA foreslår å utgi et SN sirkulære som informerer om risikoanalyseverktøy tilgjengelig på deres hjemmeside.

Norsk posisjon: Norge støtter utgivelse av sirkulæret.

Utfall: Utkast til SN sirkulære oversendes MSC for godkjennelse.

Oppfølging: Brief til MSC.

19.2 Clarification in relation to carriage requirement for speed log devices for ships of 50000 gross tonnage and upwards

IACS ønsker å klargjøre om det kreves to instrumenter for å tilfredsstille regelV/19.2.3.4 og V/19.2.9.2.

Norsk posisjon: Norge har alltid oppfattet at det skal være to separate instrumenter.

Diskusjon: Det var ikke mange som tok ordet, men blant de som snakket var meningene delte. Enkelte mente at siden res. MSC 96(72) krever at dersom instrumentet er i stand til å måle både fart gjennom sjøen og over grunn skal det ha indikatorer som viser hvilken mode det opererer i. Etter vår mening er dette ikke riktig, da instrumentet ikke kan måle begge deler samtidig.

Utfall: Det ble ikke oppnådd enighet. IACS vil gjenoppta saken på MSC 88.

Oppfølging: Brief til MSC.

19.3 Safety provisions applicable to tender operating from passenger ships

DE har bedt NAV vurdere de delene av utkast til retningslinjer for tendere som ligger under NAVs ansvarsområde.

Diskusjonen: Seksjon 7, 9, 10 og 11 i retningslinjene ble gjennomgått og enkelte mindre endringer foreslått.

Utfall: Utkastet til retningslinjer med endringer ble godkjent og oversendes DE.

Oppfølging: Brief til DE.

19.4 Arctic Ship Reporting System

Canada har tidligere hatt et frivillig rapporteringssystem i sine nasjonale farvann og økonomisk sone i Arktis. Dette har de hatt i over 20 år. De har nå gjort rapporteringssystemet bindende med virkning fra 1. juli 2010 og USA satt spørsmålsteget ved de juridiske aspektene ved dette og mener at Canada ikke kan gjøre dette. BIMCO støttet USA. Canada informerte om at de vil sende inn detaljer om systemet til NAV 57.

Haugesund 31. august 2010

Turid Stemre
Delegasjonsleder