

## RAPPORT – NAV 57

Til: Sjøfartsdirektøren, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.  
Fra: Delegationen v/Stemre  
Dato: 29. juni 2011  
Komité: IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, 57th session (NAV 57)  
6. – 10. juni 2011

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder/plenum
Overingeniør Svein David Medhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/ WG 3
Havariinspektør Elisabeth Juel Ramos, Statens Havarikommisjon	Plenum/ WG 2
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 Sigmund A.A. Breivik, Kystverket	Plenum/ WG 3
Senorrådgiver Bjørnar Kleppe, Kystverket	Plenum/ WG 3
Seniorrådgiver Jorunn Clementsen, Kystverket	Plenum
Overingeniør Jan Tore Grimsrud, DNV	Plenum/WG 2/WG 1/DG1

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under NAV 57:

- e-navigation under ledelse av Norge v/John Erik Hagen
- Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation under ledelse av Japan

**Tentativ dato for NAV 58: 2.-6. juli 2012**

Det vil bli opprettet følgende arbeidsgrupper under NAV 58:

- Ships' routing
- Technical matters
- e-navigation

Det vil bli opprettet følgende draftinggruppe under NAV 58:

- Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation under ledelse av Japan

## I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 31. mai 2011. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i London der Stemre deltok.

### NAV 57 opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1: Ships' routing ledet av Ukraina v/ Mr. K. Billiar, Vice Chairman NAV (Agendapunkt 3, 10 og deler av 14)
- WG 2: Technical Working Group ledet av UK v/ Mr. K. Fisher (Agendapunkt 4, 5, 11 og deler av 14)
- WG 3: e-navigation, ledet av Norge v/John Erik Hagen, Kystverket (Agendapunkt 6)

### NAV 57 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 57:

NAV 57/6 Report of e-navigation correspondence group

## II. OPPSUMMERING

Norge er godt fornøyd med framgangen i diskusjonene om e-navigasjon og implementeringsplanen, selv om en i år så seg nødt til å be om utsettelse for ferdigstilling av arbeidet. Timeplanen for arbeidsgruppen for e-navigasjon, som ledes av Norge, ble forlenget frem til 2014 for å få tid til å gjennomføre risiko og kost/nytte-analysene.

De ulike partene har nærmet seg hverandre og det er blitt en felles forståelse av hva som må gjøres for å komme i mål, se punkt III.6 under.

Performance standard for VDR ble ferdigstilt under møtet, og Norge er svært fornøyd med resultatet. Det er blitt krav til en fri-fly enhet og denne kan kombineres med EPIRB hvis ønskelig. Dette gir muligheter for å få data fra VDR etter en ulykke på en enklere måte, og en mulig kombinasjon med EPIRB er en rimelig løsning, se punkt III.4 under.

Norge var ikke like fornøyd med utfallet av revisjonen av SOLAS regel V/22 som omhandler sikt fra bro. Vi mener at vi ikke har oppnådd den opprinnelige hensikten med arbeidet; å forhindre store konstruksjoner i senter av skipet og å forhindre uvetting lasting av containere. Vi må bare ta til etterretning at det ikke var tilstrekkelig vilje eller forståelse til å ta skikkelig tak i dette problemet.

### 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 FAL 36, MEPC 61, DE 54, MSC 88, STW 42, FSI 19, COMSAR 15 og DE 55. Der underkomiteen fikk spesifikke instruksjoner eller kommentarer ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

#### 3) Routing of ships, ship reporting and related matters

Dette er et fast agendapunkt på NAV, og som vanlig var det mange forslag til ulike tiltak. 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:** Norge støttet de fleste av forslagene med unntak av Belgias forslag som vil få store implikasjoner for skipsfarten i berørte områder, samt forslagene fra Mexico som var svært omfattende og ikke i henhold til retningslinjene.

Belgia har trolig fått en del kommentarer etter innsendelse av sitt dokument og informerte om at de inntil videre kun ville be om "precautionary area", og komme tilbake med et revidert forslag senest i 2013. Norge hadde ikke motforestillinger til dette.

#### 3.1 Nye trafikkseparasjonssystemer

##### **Diskusjon:**

Det var kun ett nytt trafikkseparasjonssystem til behandling under NAV 57. Det var et trafikkseparasjonssystem ved Norra Kvarnen i Bottenvika. Samtlige delegasjoner var positive til forslaget, men Russland poengterte at det ikke fantes retningslinjer når det gjelder trafikkseparasjonssystemer som hvert år midlertidig oppheves under sesongen med is.

##### **Utfall:**

Følgende nye trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- New Traffic Separation Scheme at Norra Kvarnen

I tillegg var det enighet om at retningslinjer for rutetiltak som midlertidig oppheves i vintersesongen burde innarbeides i "General provisions on ships' routeing". Det ble i den forbindelse oppfordret til å sende inn forslag vedrørende dette.

##### **Ikrafttredelse:**

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

### 3.2 Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

#### **Utfall:**

Forslagene utløste ingen diskusjoner og samtlige endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "Sunk TSS East"
- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "At West Hinder"

#### **Ikrafttredelse:**

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

### 3.3 Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer

#### **Diskusjon:**

Belgia ba om at deres forslag om å etablere et forbudsområde i internasjonalt farvann utenfor Belgia, ble endret til et forslag om å etablere et aktsomhetsområde. Forslaget ble med dette ukontroversielt og ble støttet av alle delegasjoner. For øvrig ble det litt diskusjon om vindmølleparker i internasjonalt farvann og nødvendige hensyn som bør tas når man planlegger med rutetiltak i tilknytning til dette.

Forslaget fra Frankrike og Italia om en lostjeneste som et verne-/sikringstiltak tilknyttet et forslag om å utpeke Strait of Bonifacio som et PSSA, utløste noen spørsmål om hvorvidt det var helt klart at tiltaket var å oppfatte som en anbefalt tjeneste og ikke en påbudt. For å gjøre det helt klart at lostjenesten vil være anbefalt når implementert, ble det foretatt noen mindre justeringer i den beskrivende tekst.

Den saken som skapte mest diskusjon var forslaget om omfattende endringer til rutesystemene i "Gulf of Campeche" og ved oljeterminalen utenfor Cayo Arcas. Det innsendte forslaget fra Mexico var svært mangelfullt og ikke i tråd med IMO's retningslinjer for rutetiltak. I tillegg var det i realiteten ikke en endring til eksisterende tiltak, men inkluderte opprettelsen av en rekke nye rutetiltak. Det var en rekke andre ankepunkter mot fremlegget som en ikke trenger å gå nærmere inn på gitt utfallet av saken.

Hovedutfordringen med det meksikanske forslaget var at det i utgangspunktet var så mangelfullt at det ikke kunne støttes. Samtidig var det et helt klart behov for å få på plass nye fungerende rutetiltak i dette området ettersom dagens rutetiltak ikke lenger kunne benyttes av skipstrafikken. At Mexico har havnet i dette uføret er i stor grad selvforskyldt. De eksisterende rutetiltakene fungerer ikke ettersom meksikanske myndigheter de siste årene har tillatt en rekke etableringer av oljeinstallasjoner midt i seilingsledene uten å foreta nødvendige endringer til disse. Dette er i strid med regelverket.

Gitt det presserende behovet for nye rutetiltak, ble det derfor bestemt at arbeidsgruppen skulle forsøke å utarbeide og komme frem til et forslag som løste problemstillingene for området og samtidig bli anbefalt godkjent under NAV 57. Det ble gjort omfattende endringer til det opprinnelige forslaget fra Mexico, og arbeidsgruppen kom til slutt frem til et forslag som kunne anbefales vedtatt av MSC.

Norge og andre delegasjoner uttrykte bekymringer over å ta en rekke beslutninger på direkten uten å få muligheten til å studere det nærmere. Dette var særlig bekymringsverdig gitt kompleksiteten i det meksikanske forslaget. Det ble også presisert at behandlingen av det

meksikanske forslaget måtte ses på som et unntakstilfelle, og således ikke sette presedens for liknende saker i fremtiden.

Øvrige saker utløste ingen diskusjoner av nevneverdig karakter.

**Utfall:**

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

- Establishment of two two-way routes at Norra Kvarken
- Establishment of a new Area to be Avoided "At West Hinder" Traffic Separation Scheme
- Establishment of a new deep-water route in the approaches to the River Scheldt
- Establishment of a new Precautionary Area in the vicinity of the Tornton and Bligh Banks
- Amendment of the Area To Be Avoided "Off the Washington coast"
- Amendment to the existing deep-water route off the coast of Langeland
- Recommendation on navigation through the Strait of Bonifacio
- Establishment of two-way routes in the gulf of Campeche and the ports of Cayo Arcas, Ta'kuntah and Yuum K'ak Naab
- Establishment of five Areas To Be Avoided and six Precautionary Areas in the Gulf of Campeche and the ports of Cayo Arcas, Ta'kuntah and Yuum K'ak Naab

**Ikrafttredelse:**

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

**3.4 Påbudte skipsrapporteringsystemer**

**Utfall:**

Det ene forslaget til behandling utløste ingen diskusjoner og ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Amendments to the existing mandatory ship reporting system BELTREP

**Ikrafttredelse:**

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

**4) Amendments to the Performance standards for VDR and S-VDR**

Saken ble også diskutert på NAV 55 og 56, og skulle ferdigstilles på NAV 57.

**Norsk Posisjon:** Norge var positive til utkastet som var fremmet av Tyskland med de endringene som ble foreslått i dokumentet fra UK. CIRM utdypet forhold omkring en fri-flyt enhet som ble støttet av Norge. Canadas forslag om krav til en separat lagringsfil for audio fra bro støttes ikke.

**Diskusjon:** Dokumentet fra CIRM vedrørende fri-flyt enheten, og at denne kunne kombineres med EPIRB for dermed å redusere kostnadene ved en fri-flyt kapsel ble godt mottatt. Det var enighet om denne løsningen i forslag til revidert standard. De andre to alternativene (fri-flyt "protective capsule" og permanent skip-land dataforbindelse) som ble fremmet i Tysklands forslag ble forkastet da den eksisterende teknologien pr. i dag ikke ansees moden for å møte de utfordringene de foreslåtte alternativene vil kunne møte. I tillegg vil det medføre betydelige merkostnader for rederne. Ut over dette var det en diskusjon rundt hvorvidt man skulle ha en innebygd "bevegelsessensor" i VDR dersom skipet ikke allerede var utstyrt med et inklinometer. Det var en del støtte til dette forslaget, men flertallet mente det ville være å innføre krav til

inklinometer og lå utenfor mandatet for arbeidet. Resultatet ble at dersom det var inklinometer om bord, skulle data fra dette overføres til VDRen.

Vedrørende Canadas forslag til en separat lagringsfil for audio ble det kun tatt stilling til om dette var teknisk mulig. Dette var det enighet om at det var, flere VDR-produsenter gjør dette allerede i dag. Norge poengterte at det ikke lå noen hindringer i den eksisterende standarden vedrørende dette, men at det ikke måtte komme inn som et krav da dette i ettertid ville kunne føre til en uheldig tolkning av MSC/Circ. 1024 om eierskap og berging av VDR. UK.'s kommentarer på Tysklands utkast til standard ble i hovedsak godtatt og innarbeidet i standarden

**Utfall:** Performance standarden ble ferdigstilt og oversendes MSC 90 for godkjennelse.

## **5) ITU matters, including Radiocommunication ITU-R Study Group matters**

### *a) Bruk av "ledige" frekvensområder:*

Informasjon fra sekretariatet vedrørende fremtidig bruk av frekvensområdene på 495-505 kHz diskutert.

**Norsk posisjon:** I forhold til fremtidig bruk av frekvensområdene på 495-505 kHz, er det viktig for Norge at det avsettes tilstrekkelig frekvensområder til bruk i framtidig e-navigasjons øyemed.

**Utfall:** Det ble vist til MSC 89s godkjennelse av IMOs posisjon i forhold til allokering av frekvenser. Denne dekker også 495-505kHz og det er derfor ikke nødvendig å gjøre noe mer på området før spesifikk bruk for e-navigasjon er definert.

### *b) Navigasjonsstatus:*

Det forelå forslag til endringer i terminologien og nye definisjoner av navigasjonsstatus. Det skulle også vurderes hvorvidt et "liaison statement" til ITU skulle utarbeides.

**Norsk posisjon:** Definisjoner i AIS "application-specific messages" bør harmoniseres mot COLREG.

**Diskusjon:** De ble ikke enighet om de foreslåtte endringene i definisjonene. Det ble argumentert med endringer for å harmonisere mot COLREG, på den annen side var det argumentasjon for å opprettholde de eksisterende definisjonene fordi disse er innarbeidet over mange år, og man fryktet at det kunne føre til misforståelser dersom de foreslåtte endringene ble vedtatt. I forhold til forslaget fra IALA om å bruke to av de ledige parametrene (11 og 12) til "tug towing astern/ pushing or towing alongside" kom en fram til at dette var mer regionale eller nasjonale behov enn internasjonale, og at det eventuelt kunne spilles inn forslag om at to parametre ble reservert for nasjonal/regional bruk. Med hensyn til IALA's forslag om bruk av parameter 13 til "requiring assistance" var det enighet om at dette ikke var forenelig med bruken av GMDSS som nødkommunikasjon om bord, og at det ville kunne føre til en falsk trygghet, da det ikke nødvendigvis er sann at alle skip ville reagere/lese en slik melding.

**Utfall:** Det var ikke tilstrekkelig enighet i gruppen til å kunne utarbeide et "liaison statement" til ITU, og siden ITU-R WP 5B starter sin revisjon av Recommendation ITU-R 1371-4 høsten 2011 til 2012 ble det enighet om at det var behov for en sesjon til for å ferdigstille. Det ble allikevel ansett som formålstjenelig å informere IALA om arbeidsgruppens standpunkter så langt.

## **6) Development of an e-navigation strategy implementation plan**

**Norsk posisjon:** Norge støttet i all vesentlighet utfallet av korrespondansegruppens arbeid. Norge støttet behovet for et robust back-up system, men ønsker ikke detaljbeslutninger på hva dette skal bestå av på det nåværende tidspunkt.

**Diskusjon:** Rapporten fra korrespondansegruppen ble lagt til grunn for det videre arbeidet under NAV 57.

Strategi og implementeringsplan:

Det ble enighet om følgende "timeplan" i forhold til framtidig arbeid:

- timeplanen for arbeidsgruppen forlenges frem til 2014 for å få tid til å gjennomføre risiko og kost/nytte-analysene.
- tiden mellom NAV i 2012 og 2013 brukes til C/B og risikokanalyser.
- Det avholdes ett mellomliggende møte i arbeidsgruppen i 2012 og ett i 2013 (forutsatt godkjenning av Council).

Det ble foreslått følgende mandat for korrespondansegruppen:

- Architecture
- Utvikling av MSP,
- Ferdigstilling av GAPanalyse og SIP
- behandle PNT-dokumentene fra NAV57
- behandle diokumentene fra Korea og Japan
- statusrapporter til STW og COMSAR
- etter forslag fra NI skal analyse av brukervennlighet fremheves mer til å bli en del av implementeringsplanen.

Back-up system:

Det ble ikke fattet noen beslutning om dette, men det var bred støtte for ikke å låse seg til en løsning på det nåværende tidspunkt. Det er behov for en kost/nytte analyse før en foretar noe endelig valg av back-up systemer.

GAP-analyse:

Korea la fram en analyse på møtet. Den var ikke sendt inn som offisielt dokument grunnet tidsnød. Det er verdt å merke seg at analysen viser at e-navigasjon i stor grad kan implementeres med eksisterende systemer og utstyr.

**Utfall:** Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under koordinering av Norge.

**7) Review of vague expressions in SOLAS regulation V/22**

NAV 56 etablerte en korrespondansegruppe som hadde som mandat å utarbeide forslag til ny tekst i SOLAS regel V/22 angående sikt fra bro. Norge deltok i gruppen, men reservert seg mot resultatet av arbeidet, da ingen av våre kommentarer til arbeidet ble inntatt i endringsforslagene. Vår reservasjon og våre forslag til endringer i gruppens forslag var vedlagt rapporten fra korrespondansegruppen.

**Norsk posisjon:** Norge støttet ikke utfallet av korrespondansegruppens arbeid og hadde reservert seg i rapporten.

**Diskusjon:** Da forslaget fra korrespondansegruppen ble diskutert, fikk Norge mye støtte for sine synspunkter og BIMCO kom med et benkeforslag om å endre enkelte paragrafer slik at Norges



bekymring ble ivaretatt. Etter mye frem og tilbake ble det tilslutt bestemt det opprinnelige forslaget fra korrespondansegruppen skulle legges til grunn med enkelte endringer. Herunder, slik vi forsto det, en økning av krav til sikt til sjøoverflaten. En draftinggruppe ble nedsatt for å føre disse endringene i pennen. Da draftinggruppen presenterte utfallet av arbeidet, ble det klart at forståelsen av plenumsdiskusjonen rundt sikt til sjøoverflaten var forskjellig. Norge fikk støtte for sin forståelse av UK, Tyskland og Canada. Resultatet av diskusjonen ble at vinkelen i hvilken det kreves sikt til sjøoverflaten (10 grader) ble satt i klammeparentes.

#### **Endringer i SOLAS regel 5/22:**

- Conning position ble definert. Alle kravene i reglen relateres til denne og det er en designparameter, ikke den eller de reelle conningposisjonene.
- Utover dette er det kun mindre endringer.

**Kommentar:** Norge, støttet av Sverige, samt noen andre stater var av den oppfatning at alle krav i regel 22 skal oppfylles fra minst en dedikert conning posisjonen. Dette skapte stor debatt og den teksten som var levert inn til NAV 57 av korrespondansegruppen omtalte conning posisjon i flertall. Vi fikk ikke gjennom vårt syn, men fikk med hjelp av Sverige, Japan, Kina og Korea landet et kompromiss som reduserte tillatt avstand mellom de to posisjonene som sammen skal tilfredsstillende kravene til sikt til 6 meter i stedet for 10.

Slik som forslaget til ny SOLAS V/22 foreligger vil ikke dette "løse" noen av de bekymringer som Norge spilte inn på forhånd.

1. Vi vil med dette forslaget ikke unngå konstruksjoner i senter av skipet.
2. Vi vil med dette forslaget ikke unngå container plassering som hindrer utsyn fra annet enn de virtuelle conning posisjonene.
3. Det er fremdeles flere vage krev i reglen.

Norge er følgelig ikke fornøyd med utfallet.

**Utfall:** De foreslåtte endringene sendes MSC 90 for godkjenning.

#### **8) Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation**

**Norsk posisjon:** Norge støttet Japans forslag om å utarbeide en politikk før det tas beslutninger på symboler. Norge støttet også nedsettelse av en korrespondansegruppe.

**Diskusjon:** Alle som tok ordet var enige i at en må enes om en politikk og prinsipper for bruk av AIS AtoN før en begynner å se på spesifikke forslag til symboler. Danmark foreslo i tillegg at det utarbeides en standard for AIS AtoN. Chile informerte om at de nå utfører tester på AIS AtoN og at de vil rapportere resultatet når det foreligger. Det var full støtte for å nedsette en korrespondansegruppe.

**Utfall:** Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Japan

#### **9) Casualty analysis**

**Norsk posisjon:** Norge motsatt seg ikke et sirkulære, men støttet ikke innholdet som foreslått.

NAV 57 noterte seg analysene av 3 ulykker sendt fra FSI til NAV. Det ble uttrykt ønske om at arbeidsgruppen på ulykker også inkluderte eventuelle anbefalinger i framtidige rapporter til NAV og andre underkomiteer. NAV noterte seg også analysen utført av Norge på ulykker relatert til skip under los.

**Diskusjon:** Norge understreket at forslaget var basert på deler av undersøkelsesrapporten etter Crete Cement og ikke nevnte kommisjonens hovedkonklusjon. Vi understreket videre at Bahamas

forslag bare adresserte noen få elementer ved navigering under los og at alle relevante elementer må vurderes i et eventuelt sirkulære. Flere påpekte at navigering under los var tilstrekkelig dekket av eksisterende retningslinjer og industristandarder. Det ble også påpekt at når Manila endringene i STCW-konvensjonen trer i kraft, blir det krav til opplæring i ”bridge resource management”.

**Utfall:** NAV så ingen grunn til å utarbeide noe nytt sirkulære. FSI informeres om ønske om anbefalinger.

## **10) Consideration of IACS unified interpretations**

### *Navigation lights:*

Det forelå forslag til fortolkning av COLREG. Forslaget var todelt. Ett gikk på fortolkning til COLREG Annex I/9(a)(i) og ett på fortolkning av COLREG Annex I/10(a)(i).

**Norsk posisjon:** Norge støttet del 1 av forslaget. Vi kunne akseptere del to under forutsetning av at det kun gjaldt for skip der unntak var tillatt etter COLREG.

**Diskusjon:** Del en ble akseptert og utkast til MSC.1 sirkulære ble utarbeidet. Når det gjaldt del 2 av forslag til fortolkning ble det en diskusjon om dette egentlig var en fortolkning av I/10(a)(i), da denne går på intensitet, mens fortolkningen gikk på synlighetsgrad. Det ble vurdert som en mulig endring til COLREG og ikke en fortolkning.

**Utfall:** MSC.1 sirkulæret oversendes MSC 90 for godkjenning. Dersom administrasjoner mener det er behov for endringer i COLREG i forhold til del 2 av IACS forslag, må dette følge normale prosedyrer.

## **11) Development of performance standards for inclinometers**

Det er Tyskland som har satt dette på agendaen og de hadde utarbeidet et forslag til standard.

**Norsk Posisjon:** Norge var positive til at en utvikling av performance standard, men dersom det ble krav til et ”inklinometer” eller bevegelsessensor innebygd i VDR må det utarbeides en separat standard for dette.

**Diskusjon:** Det ble en diskusjon rundt hva som ville være det mest egnede navnet for et slikt instrument, da det ble uttrykt at ved å kalle det et inklinometer ville det hense på det som tradisjonelt sees på som et inklinometer, nemlig en enkel pendel som viser skipets krengeving. Det var enighet om at ”elektronisk inklinometer” ville være det mest betegnende begrepet. Det ble diskutert hvorvidt et elektronisk inklinometer skulle kunne indikere akselerasjonskrefter som følge av rullebevegelser, og om det eventuelt skulle være en alarm (warning) ifm parametrisk og/eller synkron rulledeleksjon og eventuelt alarm som indikerer når en definert krengeving har blitt overskredet. I lys av de spørsmålene som kom opp, ble utkastet ikke ferdigstilt.

**Utfall:** Medlemslandene oppfordres til å gå igjennom forslaget til performance standard for electronic inclinometer med spesielt fokus på de ovennevnte forholdene, og foreslå endringer ”as appropriate” for ferdigstilling av standarden på NAV 58.

## **12) Biennial agenda and provisional agenda for NAV 58**

Arbeidsprogrammet ble justert basert på vedtak fattet under MSC 89 samt progresjonen under NAV 57. Foreløpig agenda for NAV 58 ble utarbeidet.

### **13) Election of chairman and vice-chairman for 2012**

Mr. M. Sollosi (US) og Mr. K. Billiar (Ukraina) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for NAV for 2012.

### **14) Any other business**

#### *a) ECDIS:*

UK informerte om feil oppdaget ved ECDIS. De påpekte spesielt 3 temaer og 5 aktiviteter de mente det er riktig å jobbe med. Dette haster da krav om ECDIS trer i kraft med en innfasing fra 2012-2018.

**Norsk posisjon:** Norge støtter at problemene forsøkes løst så fort som mulig og at det eventuelt nedsettes en ekspertgruppe som kan se på dette.

**Diskusjon:** De 3 temaene som UK hadde identifisert er:

- Theme 1 is where the 3 sets of standards, IMO, IHO and IEC, are not fully co-ordinated and this has left chart producers, OEMs and testers with some problems of interpretation.
- Theme 2 comprises genuine errors in charting and ECDIS manufacture where the standard is clear but the execution is faulty.
- And the 3<sup>rd</sup> theme is software updates for ECDIS where a type approved system is in use, or is sold, but where the latest version of the application software does not conform to the latest standards but is not subject to test by IEC.

De 5 aktivitetene de foreslo er:

- Systematically establishing a mariner-friendly list of ECDIS anomalies and publishing them worldwide
- Distribution of the same list through IMO to all ECDIS training providers, OEMs, nautical colleges and third party training providers and incorporating appropriate information and warnings in the IMO STW Model Course and type-specific courses
- Distribution of the same list to OEMs and inviting corrective action and the publication of appropriate information to their system users
- The design, manufacture and distribute a “test card” programme to enable navigators and PSCOs to determine if ECDIS is performing correctly on board, both to establish that software is up to date and to show whether any other anomalies are present
- Taking a longer term look at how IMO IHO and IEC standards can be co-ordinated so that ECDIS and other safety related navigation systems can be maintained in effective operation and future systems introduced with fewer anomalies

Det var stor støtte for å gjennomføre tiltakene, men NAV kan ikke nedsette ekspert eller arbeidsgrupper uten godkjenning fra MSC.

**Utfall:** NAV informerer MSC om diskusjonen og at det er behov for en form for gruppe som ser på dette så snart som mulig.

#### *b) Losoverføringsarrangement*

Oppslag og utkast til MSC sirkulære om “Pilot transfer arrangement” ble godkjent og sendes MSC 90 for endelig godkjenning.

*c) Voyage management and cetacens*

DE 55 hadde oversendt dokument fra miljøvernorganisasjonene vedrørende dette til NAV i forbindelse med utviklingen av Polarkoden. I tillegg var det innsendt ytterligere dokumentasjon til NAV fra de samme organisasjonene.

**Norsk posisjon:** Norge støtter at det skal tas tilbørlig hensyn til dyrelivet i havet ved navigasjon i Arktis og Antarktis (og andre steder), men det hører ikke hjemme i Polarkoden.

**Diskusjon:** Det ble påpekt at det alt er utarbeidet retningslinjer som skal forhindre kollisjon med hvaler og at dersom områder er spesielt utsatt, må andre tiltak vurderes (PSSA eller areas to avoided for eksempel) enten permanente tiltak eller tidsbegrensede tiltak. Forslag må i så fall følge gjeldende prosedyrer.

**Utfall:** Det blir ingen anbefalinger til DE fra NAV om å inkludere tiltak relatert til dette i Polarkoden.

*d) Speed log*

Dokumentet MSC 88/11/1 vedrørende avklaring av krav knyttet til speed-log for skip over 50,000 gross tonnage, og hvorvidt man kan kombinere en speedlog som måler fart over grunnen og fart gjennom vannet i en enhet ble behandlet.

**Norsk posisjon:** Norge mener at der det er krav til to typer fartslogger, bør disse være to forskjellige enheter.

**Diskusjon:** Etter diskusjon i plenum og arbeidsgruppen ble det vurdert at på skip over 50,000 bt hvor det er krav til to fartslogger, skal det være to forskjellige enheter, ikke en kombinert logg hvor man kan skifte modus. Sverige reiste spørsmålet om disse to enhetene kunne plasseres “I samme hus”, men gruppen kom ikke til noe entydig svar på dette. Det ble videre drøftet hvorvidt det var nødvendig med endringer i SOLAS som en følge av dette, men det var en enighet i gruppen at dette ikke var nødvendig.

**Utfall:** Det ble utarbeidet et draft MSC resolution for et tillegg i Performance standard for devices to measure and indicate speed and distance (Res. MSC.96(72)). I tillegg ble det utarbeidet et draft MSC sirkulære for en avklaring av regel V/19.2.3.4 og V/19.2.9.2 i SOLAS. Det gjøres oppmerksom på at dette gjelder kun for nye installasjoner.

Haugesund 29. juni 2011

Turid Stemre  
Delegasjonsleder