

RAPPORT NAV 50

TIL: **Direktoratets ledelse**

FRA: Delegasjonen v/ Eivind S. Vågslid
DATO: 15. juli 2004
KOMITE: **IMO Sub-committee on Safety of Navigation, 50. sesjon
NAV 50 4. juli – 9. juli 2004.**

INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

Spesialrådgiver, Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Underdirektør Eivind S. Vågslid, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Senioringeniør Einar Moe, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Overingeniør Pål Werner Larsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 3
Rådgiver Christofer Kobro, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, DG 1
Seksjonsleder Bjørn Erik Krosness, Kystdirektoratet	Plenum, WG 1
Seksjonsleder Arne K. Jørgensen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1, WG 3
Administrerende Direktør Frode Klepsvik, Sjøkartverket	Plenum
Konsulent Linn Kathrin Sæther, Det Norske Veritas	Plenum, WG 3
Senioringeniør Arve Lepsøe, DnV	Plenum, WG 2

Working and Drafting Groups

Norge deltok i følgende grupper:

WG 1: Routing of ships, ships reporting and related matters, *leder av Capt Hannken, GER.*

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

WG 3: Large Passenger Ship Safety, *ledet av Mr. M. Sollosi, USA*

DG 1: Fishing Vessel Safety Code and Voluntary Guidelines, *ledet av Capt. M Ahmed, Bangladesh*

Forberedende møter

- Det ble avholdt forberedende møte i delegasjonen i Sjøfartsdirektoratet 16. juni 2004.
- Det ble avholdt koordineringsmøte for EU/ EØS medlemmer 24. juni, ledet av Kommisjonen, Eivind S. Vågslid deltok for Norge.
- Det ble avholdt et forberedende møte i Sdir, den 1. juli 2004 vedrørende utarbeidelse av utkast til videre arbeid i forbindelse med fremtidig implementering av krav om ECDIS og økt ENC produksjon, deltagere: Arve Lepsøe, DNV, Einar Moe, Pål W. Larsen og Eivind S. Vågslid, Sdir.
- Det ble avholdt koordineringsmøte for EU/ EØS medlemmer i lunsjen mandag 5. juli, ledet av Nederland, Trygve Scheel deltok for Norge.

Agenda punkt: 3 Ships Routeing and reporting systems

Saksansvarlig: Bjørn Erik Krosness

Behandlet i Plenum og WG 1

Arbeidsgruppe 1 ble gitt et klart avgrenset mandat i forhold til å vurdere avbøtende tiltak (Associate Protective Measures) for PSSAer, spesielt med hensyn til forslaget om å utvide losplikten for Great Barrier Reef til også å omfatte Torres stredet (NAV 50/3, NAV 50/3/6 og NAV 50/INF.2), som benyttes for internasjonal sjøtrafikk. Dette forslaget skulle vurderes ut fra en ren operasjonell synsvinkel, herunder om de foreslåtte tiltakene var mulige og stod i forhold til sin virkning på sjøtrafikksikkerheten. I tillegg var arbeidsgruppen gitt anledning til å identifisere vansker med hensyn på legale forhold, men skulle ellers avstå fra diskusjon om slike forhold. Flere land ga uttrykk for at de ikke var fortrolig med måten saken ble forsøkt behandlet på. Fra IMOs generalsekretær ble det indikert at det var viktig for IMO som helhet å respondere på saken. For de sakene som regulært behandles i arbeidsgruppen og saker som kom i tillegg ved dette møtet er det ikke noe å bemerke til mandatet.

Nye trafikkseparasjonssystemer

Nytt trafikkseparasjonssystem i innseilingen til Cape Fear River

Intet særskilt å bemerke.

Etablering av nye anbefalte trafikkseparasjonssystemer, skipsrapporteringssystemer, nye ankringsområder og losmøtesteder ”Off Mina Al-Ahmadi”

Ved behandling i plenum ble det rettet innsigelser mot feil bruk på navnet for Persiagulfen i fremlegget (NAV 50/3/7).

Det påbudte rapporteringssystemet foreslått av Kuwait var ikke i samsvar med retningslinjer og kriterier for skipsrapporteringssystemer og må fremlegges på nytt.

For øvrig var det intet særskilt å bemerke.

Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

Trafikkseparasjonssystemer i Puget Sound og dets innseilinger, i Haro stredet, Boundary Pass og i Georgiastredet

Intet særlig å bemerke.

Endringer og tillegg til det eksisterende trafikkseparasjonssystemet i innseilingene til Chesapeake Bay

Intet særlig å bemerke.

Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer – nye trafikkfelt for skip som frakter farlig eller forurensende last i bulk ”Off Cape Roca” og ”Off Cape S. Vicente”

Intet særlig å bemerke.

Tilbaketrekning av det eksisterende trafikkseparasjonssystemet "Off Berlenga"

Intet særlig å bemerke.

Endringer og tillegg til det eksisterende trafikkseparasjonssystemet "In the approaches to Puerto San Martin"

Intet særlig å bemerke.

Andre skipsrutingstiltak enn trafikkseparasjonssystemer

Etablering av et område til å unngå (forbudt område) og et område forbudt for ankring i West Cameron området nordvest i Mexicogulfen

Intet særlig å bemerke.

Endringer og tillegg til anmerkninger for dypvannsruten i den sørlige innseilingen til Chesapeake Bay

Intet særlig å bemerke.

Etablering av et område til å unngå (forbudt område) i området omkring "Berlengas Islands"

Intet særlig å bemerke.

Implementering av nye trafikkseparasjonssystemer og trafikkseparasjonssystemer med tillegg og endringer og andre skipsrutingstiltak

For flere av tiltakene nevnt over ble det foretatt mindre rettelsener ved behandling i arbeidsgruppen. Tiltakene vil bli implementert på en nærmere bestemt dato 6 måneder etter at de er vedtatt av MSC.

Endringer og tillegg til generelle bestemmelser for skipsruting og retningslinjer og kriterier for skipsrapporteringssystemer

Det norske forslaget om å legge WGS 84 datum til grunn for systemer for skipsruting og skipsrapporteringssystemer fikk tilslutning, og vil bli oversendt til MSC for godkjenning og vedtak.

Assosierte avbøtende tiltak for PSSAer

Sekretariatet ble bedt om å informere MEPC 52, LEG 89 og MSC 79 om resultatet av diskusjonen om avbøtende tiltak for Torresstredet PSSA og PSSA for vesteuropeiske farvann i samsvar med det som fremgår nedenfor.

Torres stredet PSSA: Assosiert avbøtende tiltak – losplikt

I sin rapport til MSC gjør NAV oppmerksom på at arbeidsgruppen ikke var blitt instruert og derfor ikke hadde vurdert følgende:

- om tiltaket er det eneste tiltaket som kan bedre sjøsikkerheten i området,

- hvilke andre mulige avbøtende tiltak som kan bli tatt i bruk, og
- virkningen av mulige tiltak, hvis de blir tatt i bruk, og sammenlignet med virkningen av det foreslåtte tiltaket.

Noen delegasjoner var av den oppfatning at det ikke var fremlagt noe bevis og ikke demonstrert noe påtrengende behov for det foreslåtte tiltaket.

Det var enighet om å rette en henvendelse til MSC om å vurdere om det, for det formål å bedre sjøtrafikksikkerheten, kan være behov for å utvikle retningslinjer og kriterier for losplikt i streder brukt av internasjonal sjøtrafikk, herunder blant annet også om det er behov for tillegg eller endringer i relevante instrumenter.

Russland ga klart uttrykk for motstand mot losplikt i Torresstredet, noe som også var tilfelle for Panama. USA og flere andre land hadde også reservasjoner til forslaget, men disse uttrykte seg ikke fullt så direkte. Disse landene var særlig bekymret i forhold til de videre implikasjonene eventuell losplikt i Torresstredet kunne få.

På den andre siden var det flere EU land som mer eller mindre direkte ga uttrykk for tilslutning til forslaget.

Etablering av et nytt påbudt skipsrapporteringssystem som avbøtende tiltak for det vesteuropiske PSSA området

Tiltaket fikk tilslutning og ble oversendt til MSC for godkjenning og vedtak. Også i dette fremlegget ble det gjort en del mindre endringer, hvor det mer substansielle hadde med hvilke skip som var omfattet av systemet, og at det kom klart frem at det var uten kostnad å rapportere.

Andre saker til behandling

Forståelse av Sjøveisreglene regel 1(e)

Det ble utarbeidet et utkast til MSC sirkulære som fikk tilslutning. I dette heter det blant annet at topplanternene til et skip skal plasseres på linje i senter av skipet, og at det ved dispensasjoner etter sjøveisregel 1(e) ikke skal tas finansielle hensyn.

Tillegg og endringer til SHIPPOS rapporteringssystem

Gitt informasjon ble tatt til etterretning.

HELCOM ekspert arbeidsgruppe

Gitt informasjon ble tatt til etterretning.

Agenda punkt: 4, 9 og 10 Behandlet i Plenum og WG 2**1. Draft Performance Standards for the presentation of navigation-related information on shipborne navigational displays (agenda punkt 4)**Innhold:

Følgende hoveddokument var til behandling:

- NAV50/4 " Report of the correspondence group for presentation of navigation-related information" fra Tyskland presenterer resultatene fra korrespondansegruppen som har vært nedsatt for å lage forslag til:
 - "Draft Performance Standards for the presentation of navigation-related information on shipborne navigational displays"
 - "Draft SN Circular for the presentation for the navigation-related symbols"
 - "Draft SN Circular for the presentation for the navigation-related terms and abbreviations"

I tillegg inneholdt hoveddokumentet anbefalte følgende tilleggs oppgaver som oppfølging til den foreslåtte standarden:

1. Slette SN/Circ.217 (guidelines for the presentation and display of AIS target information) som følge av at denne er overflødig når ny radar PS, Display PS og SN/Circ. for symboler trer i kraft
2. Utarbeide IMO guidelines for navigation-related definitions.
3. Utarbeide IMO guidelines for the management and presentation of alarms and indicators.
4. Vurdere, og muligens revidere, IMO PS for ECDIS.

Diskusjon/Konklusjon:

Dokumentene som er nevnt over ga et godt utgangspunkt for diskusjonen i gruppen.

Norges kommentarer som gikk på;

- fjerne referanse til MSC/Circ.982,
- fjerne alternativet for å ta bort "invalid" informasjon fra skjermen automatisk,
- kreve at alarmer skal listes ut fra sekvens, og ikke prioritet (viktighet),
- fjerne krav om automatisk kvittering av "følgealarmer", da dette ikke er presentasjons-relatert.,

ble alle støttet og inkludert i standarden.

Foruten disse endringene ble en rekke mindre endringer foretatt for å sikre samsvar med øvrige IMO dokumenter, særlig med forslaget til ny IMO standard for Radar.

Ikrafttredelses tidspunkt for standarden ble vurdert i forhold til ikrafttredelse av ny IMO standarden for radar, tiden som vil trenge for å etablere prøvestandarder samt gjennomføring av typegodkjenning.

Det ble besluttet at de to forslagene til SN sirkulærer skulle slås sammen til ett.

Forslaget til sirkulære for "terms and abbreviations" ble betydelig redusert ved at forkortelser som ikke var relevant for presentasjon på moderne navigasjons displayer ble tatt bort.

Forslaget om å oppheve SN/Circ.217 ble ikke støttet, da denne vil være nødvendig for interim perioden inntil IMO standarden for presentasjon trer i kraft.

De øvrige tre forslag til tilleggsoppgaver fikk støtte, med den anbefaling at utarbeidelse av "IMO guidelines for the management and presentation of alarms and indicators" bør inngå i arbeidet med å revidere IMO standardene for INS og IBS, som instruert av MSC78.

Agendapunkt 4 "Requirements for display and use of AIS information on shipborne navigational displays" ble anbefalt avsluttet som følge av at arbeidet er ferdigstilt.

2. Review of performance standards for Radar equipment (agenda punkt 9)

Innhold:

Følgende dokumenter var til behandling:

NAV50/9 "Review of performance standards for Radar equipment" fra Norge inneholdt rapporten fra korrespondansegruppen som var nedsatt for å utarbeide forslag til revidert IMO standard for Radar.

NAV50/9/1 "Review of performance standards for Radar equipment – requirement for modern S-band radars to trigger radar beacons" fra CIRM inneholdt forslag om at kravet til fremtidige S-band radarer om å fungere med radar beacon bør fravikes for å kunne oppnå bedre ytelse for S-band radaren ved å ta i bruk ny teknologi.

NAV50/9/2 "Review of performance standards for Radar equipment – Operation in the presence of radio frequency interference" fra USA inneholdt forslag om å legge til krav om beskyttelse mot typisk radiobølge interferens i revidert IMO standard for radar.

Diskusjon/Konklusjon:

Foruten endring i henhold til USA's forslag i NAV/50/9/2 (se over), ble forslaget til revidert IMO standard for radar støttet uten substansielle endringer.

Forslaget om at S-band radar ikke skal kreves å fungere med radar beacons ble støttet. Dette var allerede inkludert i forslaget til revidert IMO standard for radar.

Forslag om at det bør utarbeides IMO "Guidelines on installation of shipborne radar equipment", som var fremsatt i dokument NAV50/9, ble støttet av teknisk arbeidsgruppe men ble bestemt tatt ut av plenary på bakgrunn av at "compelling need" ikke var påvist. Flere land viste interesse for dette arbeidet, men det må sendes inn forslag til MSC før NAV kan påbegynne arbeidet.

Agendapunkt 9 "Review of performance standards for Radar equipment" ble anbefalt avsluttet som følge av at arbeidet er ferdigstilt.

3. AIS matters

Innhold:

Følgende dokumenter var til behandling:

COMSAR 8/17, Rapport, foreslår at AIS bør tilkobles UPS, og at SN/Circ.227 bør endres for å reflektere dette.

NAV50/18/1 "Use of destination field in AIS messages" fra Danmark, Finland, Norge og Sverige innehold forslag om å benytte UN/LOCODE for å registrere avgangs- og ankomsthavn.

Diskusjon:

Forslaget om at AIS bør tilkobles UPS hadde allerede fått støtte fra MSC 78 og ble inkludert i SN/Circ.227.

Forslaget om at UN/LOCODE bør brukes fikk støtte og et SN/Circ. ble utarbeidet for å gi retningslinjer for hvordan dette skulle gjøres.

På forslag fra Tyskland (muntlig fremført) i plenum, ble teknisk arbeidsgruppe bedt om å diskutere behovet for krav i SOLAS V/19 om at AIS informasjon skal gjøres lettere tilgjengelig til navigatøren. Dette ble støttet, og ett forslag til tillegg i SOLAS V, Reg.19.2.4 ble utarbeidet.

4. ITU matters

Liason statement ble utarbeidet, Norge arbeidet for å understreke radarens betydning for "safety of life and protection of the environment", og dermed behovet for tilstrekkelig radiospektrum og prioritet ved deling av frekvens-bånd.

Agendapunkt 7: Revisjon av koden og frivillige retningslinjer for fiskefartøy

Bakgrunn

NAV 50 fikk som oppgave å revidere kapittel 10 i henholdsvis koden og retningslinjer for fiskefartøy, slik at instrumentene ikke oppstiller strengere krav enn Torremolinosprotokollen (TP). Arbeidet ble utført på bakgrunn av dokumentene NAV 48/19/Add.1, MSC 77/26, paragrafene 23.26 og 23.27 og MSC 77/23/8.

Resultatet av revisjonen fremgår av dokument NAV 50/WP.7.

Koden kapittel X - nye fartøy over 24 meter (L)

Mandatet for revisjonen har ført til at koden ikke kan følge den tekniske utvikling siden TP (1993). Dette betyr for eksempel at krav til GMDSS og ECDIS ikke kan oppstilles som *minimumskrav*, fordi TP ikke hadde tilsvarende regler. Arbeidsgruppen valgte derfor å benytte ordvalg av mer generell karakter som er innenfor mandatet, men som ikke *utelukker* bruk av slik utstyr. Av paragraf 10.2 fremgår for eksempel at ECDIS aksepteres som et *alternativ* til kart i papirform, og på den måten gir den reviderte utgaven av koden og retningslinjene i hvert fall oppdatert informasjon/veiledning.

Kystvakten i Norge har vært særlig opptatt av sikkerhet ifm. ombordstigning i åpent hav. Den eksisterende koden adresserer embarkeringsarrangementer ifm losoppdrag, men Norge talte for at bestemmelsen også eksplisitt burde rette seg mot fartøy som må regne med å kunne bli bordet av Kystvaktens inspektører eller andre med myndighet til å foreta bording. (Tilsvarende regel framgår av 2000-forskriften § 6-6) I tråd med det norske forslaget, fremgår en tilsvarende regel nå av paragraf 10.5. Når det gjelder krav til nevnte arrangement, viser koden til SOLAS kapittel V.

De omfattende vedleggene som fremgår av dokument NAV 48/19/Add.1 ble gjennomgått av arbeidsgruppen, som anså flere av disse som uaktuelle. Dette fordi de ikke refererte seg til innholdet av koden/retningslinjene. Arbeidsgruppen utarbeidet en liste over aktuelle vedlegg som sendes SLF 47 som koordinerende organ for koden, slik at dette organ treffer endelig avgjørelse om hvilke vedlegg som tas med. Dette vil blant annet avhenge av om koden blir publisert i CD-format eller ikke.

Det ble ikke utarbeidet særlige krav til AIS eller lyskaster ifm søk av drivis, slik det fremgår av Brief til NAV 50. Først og fremst ble det stilt en rekke kritiske spørsmål til AIS i plenum, blant annet forstyrrelser i form av påvirkning av annet elektronisk utstyr og terrortrussel som følge av at AIS-opplysninger i stor grad er tilgjengelig på internett. Arbeidsgruppen foreslo derfor å avvente krav til AIS i denne omgang. For Norge (og Europa) stilles krav til AIS for fartøy med bruttotonnasje over 300 og lengde (L) på 45 meter og derover, se 2000-forskriften § 10-4a. Når det gjelder lyskaster, fikk arbeidsgruppen ikke anledning til å inngå en drøftelse av dette pga tidspress. En slik regel fremgår av 2000-forskriften § 10-5(5).

Frivillige retningslinjer kapittel 10 - nye fartøy mellom 12 m (L) og 24 m (L)

Kapittel 10 i retningslinjene ble justert i forhold til koden, slik at også dette kapittelet er innefor mandatet. De momentene som nevnt over, gjør seg også gjeldene for revisjonen av dette kapittelet, i den utstrekning de er gjenstand for regulering.

Konklusjon

Norge var aktiv i gruppen og fikk gjennomslag for foreslåtte endringer. Norsk posisjon og gjeldende rett er i tråd med de krav som oppstilles i koden retningslinjene, dog slik at norsk rett i all hovedsak oppstiller strengere krav enn hva som fremgår av nevnte instrumenter. Norge *bifaller* således utfallet av NAV 50, slik dette fremgår av arbeidsrapporten.

Videre oppfølging

Som følge av ovennevnte, er det ikke behov for *videre oppfølging* nasjonalt i form av implementering av navigasjonsregler, slik disse fremgår av revidert kode og retningslinjer. En representant fra Sjøfartsdirektoratets fiskefartøyavdeling vil imidlertid være representert under SLF 47 i september 2004, i den hensikt å ivareta norske interesser i forbindelse med at revisjonsarbeidet med koden og retningslinjene skal ferdigstilles totalt sett. Av navigasjonsmessig karakter vil det under SLF 47 særlig knytte seg interesse til hva som er nevnt over i avsnitt fire.

SLF 47 sender instrumentene til påfølgende MSC i desember 2004 for godkjenning.

AGENDAPUNKT 11 "LARGE PASSENGER SHIP SAFETY"

Presentasjon av NAV 50/11/1 FSA Study on Navigation Safety of Passenger Ships.

En arbeidsgruppe ble etablert under ledelse av chairman Mike Sollosi (U.S.Coastguard) I tillegg til 50/11/1 ble FSA-studien presentert av Linn Katrin Sæther. I en 30 min sekvens ble det kjørt en visuell fremstilling av metodikken etc. som ble brukt under utarbeidelsen for FSA studien for at arbeidsgruppen skulle få et bedre innblikk i arbeidet.

Dokumentet 50/11/1 fra Norge ble presentert i plenum tirsdag 05. juli med følgende tekst:

Thank you Mr. Chairman

1.As stated on previous occasions, Norway would have preferred that a broad FSA study on large passenger ships had been carried out, to provide a basis for decision making with a view to enhance safety of large passenger ships in a holistic manner. As you know, sufficient support for such an approach was not gained; hence, Norway decided to do a part analysis on the area we believe is essential to prevent an accident from happening in the first place, namely navigation.

2.In our document to the last session of NAV, document NAV 49/INF 2, Norway reported on step 1 in the FSA study; the HAZID. The study has now been completed, and document NAV 50/11/1 reports on the conclusions from the study.

3.We have had some questions related to the value of the required index R used in our calculations that is 0.9. Please note that this high value was chosen to be on the safe side in relation to the conclusions on cost effectiveness. We would like to stress that the value of 0.9. does not necessary refer the view of Norway when this issues is to be debated further in the SLF Sub Committee as decided by the Maritime Safety Committee.

4.The cost effective risk control options which are listed in paragraph 5 of our document are as follows.

- A) ECDIS (Electronic Chart Display and Information System)
- B) ECS (Track Control System)
- C) AIS (Automatic Identification System) integrated with radar.
- D) Improved bridge design
- E) Improved navigator training

5. Our calculations clearly show that these Risk Control Options are cost effective for large passenger ships, but will also be cost effective for smaller passenger ships. In our view it would therefore be justified to improve these Risk Control Options as mandatory requirements in SOLAS.

6. Norway believes it would be beneficial for the work on safety of large passenger ships, if this sub-committee could consider the different risk control options found to be cost effective in the Norwegian FSA study, and advice the working group on large passenger ships at MSC 79 if the experts in the NAV sub-committee consider these risk control options to be measures that will increase the safety of large passenger ships.

7. Mr. Chairman, since we only have 2 working groups at this meeting so far, we would like to propose that the group for large passenger ships is established as a working group, to enable more in-depth discussions on this subject.

En arbeidsgruppe (WG 3) ble etablert slik Norge forslø.

NORSKE DELTAKERE I WG3:

Linn Katrin Sæther * Det norske Veritas

Arne Jørgensen * Norges Rederiforbund

Pål W.Larsen * Sjøfartsdirektoratet

DISKUSJON

Foruten den norske delegasjonen var følgende land og organisasjoner aktive i diskusjonen i WG3;

Finland, IFSMA, USA, UK, ICCL, Panama og IACS.

Det ble referert mandatet fra plenum samt til tidligere IMO dokument vedr. Large Passenger Ship Safety.

Presentasjonen ble godt mottatt av arbeidsgruppen. Den videre diskusjon gikk naturlig nok mye på selve innholdet i FSA-analysen. Få i gruppen hadde dessverre studert analysen da de ikke hadde lastet den ned fra nettet på forhånd. FSA-analysen ble sett på som et positivt skritt videre i diskusjonen. USA fremhevet at arbeidet for å trygge sikkerheten på store passasjerskip må fortsette og at studien sammen med dokumentet til IHO (NAV 50/11) vil bidra positivt til dette, selv om stoffet i første omgang kan synes noe tungt og uoversiktlig.

IFSMA og den finske representanten stilte seg tvilende til at punktet med forslag om to offiserer på broen var urealistisk da de mente at hensikten på sikt var å fjerne en matros. Videre mente de at det også var urealistiske kostnader forbundet med tre ekstra lugarer som ble nevnt i analysen. Majoriteten av WG3 hadde ingen motforestillinger mot analysen på dette punkt. Man besluttet derfor å droppe temaet, men at punktet til IFSMA sin representant ble nevnt i sluttrapporten.

KONKLUSJON

Alt i alt positivt så lenge vi fikk til en "working group" istedenfor en "drafting group", og at hovedtrekkene til FSA analysen ble nevnt i NAV 50 rapporten. Videre ble Norge oppfordret til fronte saken videre ved å sende FSA analysen til NAV 51 slik at den kan oversettes etter IMO sine retningslinjer.

OPPFØLGING

Et nytt dokument bør sendes IMO til neste MSC for å melde dette inn.

ØVRIGE AGENDAPUNKTER KUN BEHANDLET I PLENUM

Anchoring, mooring and towing equipment (agendapunkt 6)

Saken er tidligere behandlet på DE 47, som ble enig om utkast til nytt SOLAS-krav til utstyr for tauing og ankring. Forslag til krav til trosser var også diskutert på DE 47, men flertallet gikk i mot å ta inn et slikt krav.

Til dette møtet hadde Australia (som sto bak det opprinnelige forslaget til nye SOLAS-krav) foreslått å ta inn et tilleggskrav til trosser, og hadde dessuten foreslått et MSC-sirkulære med retningslinjer for trosser ("mooring and harbour towage lines").

Norsk posisjon:

Vi støtter Australias forslag om å ta inn et nytt krav til trosser, fordi erfaring viser at det hvert år skjer flere personskader som følge av at trosser ryker.

Konklusjon:

Flertallet mente at saken om eventuelt SOLAS-krav til trosser allerede var avgjort av DE, og at det ikke var grunnlag for at NAV skulle ta opp saken på nytt. Australias forslag til nytt krav ble derfor forkastet. Når det gjaldt Australias forslag til "guidelines" mente flertallet at saken ikke hørte hjemme i NAV, og Australia ble derfor anmodet om å sende forslaget til DE. Saken anses sluttbehandlet i NAV, og foreslås strøket fra Arbeidsprogrammet.

Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and 1994 HSC Code (agendapunkt 5)

De ovennevnte 3 kodene for hurtigbåter gjelder avhengig av konstruksjonsdato. Kravene til navigasjonsutstyr i 2000 HSC Code (kapittel 13) er identisk med det reviderte kapittel V i SOLAS, men de to øvrige koder er ikke oppdatert. En del av kravene i SOLAS er ment å skulle gjelde også for *eksisterende* skip/hurtigbåter, og de to eldre kodene bør derfor oppdateres.

Norsk posisjon:

Vi støtter at de to eldste kodene må oppdateres når det gjelder krav til navigasjonsutstyr. Sekretariatet anmodet Norge om å koordinere arbeidet i en Korrespondansegruppe, og vi aksepterte dette.

Konklusjon:

Det var enighet om å etablere en Korrespondansegruppe ledet av Norge på saken. Gruppen skal rapportere til NAV 51, og fortrinnsvis slutføre arbeidet på nevnte møte.

Oppfølging:

Vi bør så raskt som mulig avgjøre hvem som skal gis oppgaven som koordinator av Korrespondansegruppen (person fra Passasjerskip-avdelingen?). IMO's Sekretariat må underrettes når dette er avgjort.

Recommendations on high-risk oceanic crossings by adventure craft (agendapunkt 8)

Saken er kommet opp på initiativ av Chile som har erfart betydelige problemer for sin redningstjeneste som følge av at "ukonvensjonelle farkoster" (dvs. Kon-Tiki lignende farkoster) kommer i havsnød. Chile hadde utarbeidet et forslag til anbefalinger til MSC 76, som ble lagt til grunn for diskusjonene på NAV 50.

Norsk posisjon:

Vi har forståelse for de problemer Chile har erfart, og erkjenner at retningslinjer fra IMO kan bidra til å redusere omfanget av slike problemer. Forslaget fra Chile trenger imidlertid betydelig bearbeidelse før det kan vedtas.

Konklusjon:

Etter en del diskusjon i Plenum var det enighet om at Chiles forslag trengte omfattende bearbeidelse. Det ble etablert en AdHoc gruppe som omarbeidet dokumentet, og la revidert utkast

frem for Plenum. Imidlertid ble det påpekt ytterligere behov for omarbeidelse, og Chile ble anmodet om å lage et nytt revidert utkast og sende det inn til COMSAR, som også skal involveres. Chile aksepterte dette.

Maritime security (agendapunkt 12)

Intet medlemsland hadde sendt inn saker til dette agendapunkt. I respons til MSCs anmodning hadde Sekretariatet sendt inn dokument som vurderte eventuelt behov for å endre noen av de IMO-instrumenter som NAV har ansvar for. Sekretariatet ga uttrykk for at det neppe var behov for å endre noen av disse på det nåværende tidspunkt.

Norsk posisjon:

Vi støtter Sekretariatets vurdering.

Konklusjon:

Det var enighet om Sekretariatets vurdering. Imidlertid er det ikke usannsynlig at det kan dukke opp nye "Security-saker" når man får mer erfaring med ISPS, og det var derfor enighet om at punktet opprettholdes på Arbeidsprogrammet.

World-wide radionavigation system (agendapunkt 13)

EU-kommisjonen hadde sendt inn dokument vedrørende GALILEO. Dokumentet hevdet at GALILEO vil bli tilbudt som en komponent i WWNS når det blir operativt fra 2008. Dokumentet inneholdt dessuten et preliminært utkast til "performance standard" for GALILEO mottakere.

Norsk posisjon:

Norge stiller seg positiv til GALILEO som vil bli et sivilt alternativ til GPS og GLONASS. "Performance standard" for GALILEO mottakere bør foreligge neste år, og det kan derfor være ønskelig å etablere en korrespondansegruppe på saken, frem til NAV 51.

Konklusjon:

Det var enighet om å etablere en korrespondansegruppe ledet av Frankrike for å utarbeide utkast til "performance standard" for GALILEO mottakere. Gruppen skal legge frem forslag for NAV 51 i juni 2005.

Guidance on early abandonment for bulk carriers

Bakgrunn for denne saken er det faktum at erfaring viser at enkelte bulkskip som har fått skrogskader eller fått ødelagt lukedekslar synker meget raskt. Erfaring har dessverre også vist at evakuering av mannskapet i slike situasjoner i mange tilfelle settes i gang så sent at skipet går ned

før besetningen er kommet seg i redningsmidler, med den konsekvens at mange drukner. Saken var også oppe på NAV 49, men ble ikke ferdigbehandlet.

Norsk posisjon:

Økt sikkerhet for bulkskip er en viktig sak for Norge. Vi støtter at det utarbeides retningslinjer på "early abandonment", selv om det kan være grunn til å tvile på at slike retningslinjer vil få stor betydning i praksis.

Konklusjon:

Utkastet ble diskutert i plenum, og det var enighet om å gjøre en del endringer. En Drafting-gruppe" utarbeidet et revidert utkast som ble godkjent av Plenum. Forslaget legges frem for MSC 79 for endelig godkjenning.

Work programme and agenda for NAV 51 (agendapunkt 16)

Konklusjon:

7 saker på arbeidsprogrammet ble sluttbehandlet under møtet, og strøket fra programmet. 5 nye saker ble satt opp på agenda for NAV 51; bl.a "Revision of the performance standards for INS og IBS" og "Evaluation of the use of ECDIS and ENC development". Tentative datoer for NAV 51 ble satt til 6. – 10. juni 2005.

Election of chairman and vice-chairman for 2005 (agendapunkt 17)

Polderman fra Nederland og Peresykin fra Russland ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2005.

**Bridge design, equipment and arrangements
(Del av "Any other business" – agendapunkt 18)**

Saken var behandlet på MSC 78, som besluttet at ett dokument fra IACS (MSC 78/11/3 med "unified interpretation of SOLAS Reg. V/15") og ett fra Korea (MSC 78/11/4) skulle behandles av NAV 50. Imidlertid var både MSCs vurdering av disse dokumentene samt instruksene fra MSC til NAV uklare, og gir grunnlag for motstridende fortolkninger.

Dokumentet fra Korea kommenterer MSC/Circ.982 som inneholder "Guidelines" relatert til SOLAS Reg. V/15. IACS-dokumentet er "unified interpretation (UI)" av samme regel. Det var en god del kontakt mellom IACS og Korea under MSC 78, som avklarte at mange av de uklarheter som Korea tar opp, er dekket av IACSs UI. Videre ble det avtalt at IACS arbeider videre med saken, og lager revidert versjon med målsetning å ta hensyn til samtlige kommentarer fra Korea.

Norsk posisjon:

IACSs UI ser ut til å være et systematisk og grundig stykke arbeid. Når det blir ytterligere bearbeidet i henhold til Koreas kommentarer/spørsmål, antas dokumentet å utgjøre det man trenger av fortolkning til SOLAS Reg. V/15, som i seg selv er meget rundt formulert. Noe lignende er uttrykt av MSC, men kan gi ulike fortolkninger. Sannsynligvis bør MSC eller NAV

på neste møte vedta/utgi et sirkulære som viser til IACSs (reviderte) UI, og anbefaler dette som fortolkning av SOLAS Reg. V/15.

Konklusjon:

Som nevnt, var det uklart hva NAV var bedt om å gjøre med saken. NAV påpekte at dokumentene hadde sammenheng med "Revision of the performance standard for INS og IBS" som blir nytt agendapunkt på neste møte.

Under sluttbehandlingen i Plenum gjorde IACS oppmerksom på at IACS vil utarbeide en revidert versjon som vil bli sendt til MSC 79 og NAV 51.

Oppfølging:

Vi bør drøfte med IACS hvordan saken bør legges frem for MSC og NAV for å sikre at IACSs UI blir "de facto" IMO-fortolkning av SOLAS Reg. V/15.

Evaluation of the use of ECDIS and ENC development (Del H av "Any other business" – agendapunkt 18)

Denne saken var opprinnelig tatt opp av Australia, og kommentert av Norge og Frankrike på MSC 78. Australia foreslo at skip skal kunne benytte ECDIS-utstyr med rasterkart (RNC) uten å behøve å ha papirkart som backup. Dette gikk Norge og Frankrike i mot, men alle parter er enig om at det er behov for å motivere for mer utstrakt bruk av ECDIS.

Konklusjon:

På NAV 50 fikk Norge og Frankrike bred støtte for sitt syn om at RNC generelt sett må ha papirkart som back-up.

Selv om Norge mener ENC er vesentlig bedre sikkerhetsmessig enn RNC, har vi imidlertid argumentert for følgende kompromiss: La hver enkelt kyststat vurdere egne farvann mht *hvilke farvann/områder* der RNC er tilstrekkelig godt for sikker navigasjon. Dette vil sette fokus på de farvann der ENC bør prioriteres.

På NAV fikk også dette forslaget bred støtte, og IHO påtok seg koordinering av en slik vurdering, som vil legges frem på neste møte.

På slutten av møtet uttrykte Norge tilfredshet med debatten, men påpekte også at det er flere vanskelig spørsmål som skal besvares. Vi foreslo derfor å opprette en Korrespondansegruppe frem til NAV 51. Dette forslaget fikk overraskende bred støtte, og det ble utarbeidet et detaljert forslag til "Terms of reference (TOR)" som ble godkjent av Plenum. TOR inneholder bl.a. bindende krav til ECDIS som ett tema. Norge ble bedt om å lede Korrespondansegruppen, og vi påtok oss dette.

Oppfølging:

Vi bør så raskt som mulig avgjøre hvem som skal gis oppgaven som koordinator av Korrespondansegruppen (person fra Lasteskip-avdelingen?). IMO's Sekretariat må underrettes når dette er avgjort.