

RAPPORT

TIL: **Direktoratets ledelse**

FRA: Delegasjonen v/ Trygve Scheel

DATO: 30. august 2005

KOMITÉ: **IMO Sub-committee on Safety of Navigation, 51. session (NAV 51), 6. juli – 10. juni 2005.**

INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver, Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum, WG 3
Underdirektør Eivind S. Vågslid, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 3
Senioringeniør Einar Moe, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, DG 1, WG 3
Overingeniør Bård Helge Thingstad, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 2
Seksjonsleder Bjørn Erik Krosness, Kystdirektoratet	Plenum, WG 1
Administrerende Direktør Frode Klepsvik, Sjøkartverket	Plenum, WG 3
Senioringeniør Arve Lepsøe, DnV	Plenum, WG 1
Principal nautical surveyor Per Larsen, DnV	Plenum, WG 3

Working and Drafting Groups

Norge deltok i følgende grupper:

WG 1: Routing.

WG 2: Technical

WG 3: ECDIS

DG 1: Large Passenger Ship Safety

Forberedende møter

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

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

Saksansvarlig: Bjørn Erik Krosness

Behandlet i Plenum og WG 1

Framleggene ble behandlet etter følgende orden:

1. Nye trafikkseparasjonssystemer
2. Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

3. Skipsruting annet enn trafikkseparasjonssystemer
4. Påbudte skipsrapporteringssystemer
5. Assosierte avbøtende tiltak for PSSA

Under behandling i plenum, før og etter arbeidsgruppens rapport, ble det påpekt at flere framlegg var mangelfulle i forhold til både "General provisions for ship's routeing" og "Guidance note on the preparation of proposals on ship's routeing systems and ship reporting systems for submission to the Sub-committee on safety of navigation". Dette er tydeligvis et problem som går igjen, og formannen anbefalte derfor at han og sekretariatet samt formannen for Ships Routeing WG for etterfølgende møter skulle gjennomgå framleggene. Resultatet av denne gjennomgangen skulle deretter gjøres tilgjengelig for komiteen i form av et "Working Paper". Fra norsk side ble det fremholdt at "guidelines" kun var retningslinjer og således ikke var bindende. En eventuell praksis hvor framlegg ble avvist var således ikke i overensstemmelse med gjeldende konvensjon.

Under behandling i arbeidsgruppen ble det lagt frem utfyllende opplysninger til mangelfulle framlegg, slik at alle framlegg ble behandlet. Ved behandling ble det foretatt en del mindre korreksjoner i framleggene.

Nye trafikkseparasjonssystemer

Langs kysten av Colombia

Nye trafikkseparasjonssystemer for 8 colombianske havner ble approbert.

Et framlegg om trafikkseparasjonssystem for havnen til San Andrés Island ble ikke vurdert på grunn av manglende konsultasjon med nabolandet Nicaragua.

Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

In the Strait of Juan de Fuca and its approaches

En mindre endring i trafikkseparasjonssystemet ved Swiftsure Bank ble approbert.

Off Cabo de Gata

En endring av trafikkseparasjonssystemet utenfor Cabo de Gata ble approbert.

Det endrede systemet er lenger fra land, og det kan derfor drives fiske der hvor systemet var tidligere uten at det oppstår konflikt mellom transittrafikk og fiskefartøyer.

En sosioøkonomisk analyse i tilknytning til framlegget ble delt ut ved behandling.

Off Porkkala Lighthouse

En endring av trafikkseparasjonssystemet ved Porkkala Lighthouse ble approbert. Denne endringen bestod i utvidelse av et aktsomhetsområde og en reduksjon av trafikkfelt. Dette var av

hensyn til hurtiggående fartøy for hvilke det eksisterende trafikkseparasjonssystemet var problematisk under dårlig vær.

In the Strait of Dover and Adjacent Waters

Endringer og tillegg til trafikkseparasjonssystemet ble approbert.

Disse bestod i en endring av den indikerte trafikkflyten rundt F3 bøyen slik at en fikk en ”anbefalt rundkjøring.”

CS4 Boy, Dover Strait

Endringer og tillegg til aktsomhetsområdet ved CS4 bøyen i Dover stredet ble approbert.

Dette var kun en mindre justering som følge av en mindre flytting av bøyen.

Andre saker

Areas to be Avoided i den colombianske delen av det karibiske hav

To nye ”Areas to be Avoided” i den colombianske delen av det karibiske hav ble approbert.

Et framlegg om et ”Area to be Avoided” for arkipelaget San Andrés og Providencia ble ikke vurdert på grunn av manglende konsultasjon med nabolandet Nicaragua.

De nye trafikkseparasjonssystemene, endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer og skipsruting annet enn trafikkseparasjonssystemer vil tre i kraft på et tidspunkt 6 måneder etter vedtak i MSC.

In the Great Belt Traffic Area

En utvidelse av området for skipsrapporteringssystemet i Storebælt ble approbert, og vil bli oversendt til Assembly for vedtak. Planlagt tidspunkt for iverksettelse er 1 juli 2006.

Forslaget fikk støtte fra blant annet USA som ga uttrykk for at utvidelsen var i overensstemmelse med anbefalinger gitt av IALA.

Canary Islands PSSA – assosierte avbøtende tiltak – trafikkseparasjonssystem; Areas to be Avoided og påbudt skipsrapporteringssystem

Avbøtende tiltak for Canary Islands PSSA i form av to trafikkseparasjonssystemer, fem ”Areas to be Avoided” og et påbudt skipsrapporteringssystem ble approbert. De vil tre i kraft 6 måneder etter vedtak i MSC.

Skipsrapporteringsystemet var utformet på samme måte som WETREP, som innføres for det vesteuropeiske PSSA området fra 1. juli 2006.

Referanser til PSSA ble tatt ut av teksten for de enkelte tiltakene, da "General Provisions on Ship's Routeing" ikke har noen referanser til PSSA.

Galapagos Archipelago PSSA – Area to be avoided

Et "Area to be avoided" for Galapagos øygruppen ble approbert. Det vil bli oversendt Assembly for vedtak med hensyn på å tre i kraft 1. juli 2006.

Et forslag om å opprette et påbudt skipsrapporteringsystem for skip som går inn i Galapagos "Area to be Avoided" ble trukket før behandling.

Østersjøen PSSA – assosierte avbøtende tiltak – etablering av nye trafikkseparasjonssystemer; endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer; en anbefalt dypvannsrute og påbudt "Area to be Avoided"

Med unntak for påbudt "Area to be Avoided" ble framleggene approbert. For to nye "Areas to be Avoided" ble det gitt uttrykk for at forslaget ikke ga grunn for påbudte områder. Derimot var det enighet om at det kunne opprettes to områder som ikke var påbudt.

De vil bli oversendt Assembly for vedtak med hensyn på å tre i kraft 1. juli 2006.

Annet

Fra noen land ble det fremholdt at "Mandatory Area to be Avoided" skulle være mer et unntak enn regelen, og at det var behov for retningslinjer om dette. Det var lite veiledning å finne i "General Provisions on Ships' Routeing", og det kunne være behov for endringer og tillegg til denne.

Det ble påpekt at det var nødvendig å få det på arbeidsprogrammet. Etter vårt syn er en gjennomgang av "General Provisions ..." påkrevd, herunder også en harmonisering med COLREG. Norge bør vurdere om vi skal sende inn et framlegg til NAV 52 i denne forbindelse.

Agenda punkt: 4, 9, 12 og 15

Behandlet i Plenum og WG 2

Saksansvarlige: Arve Lepsø og Bård H. Thingstad

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

Innhold:

Følgende hoveddokument var til behandling: NAV 51/4, 51/4/1, 51/4/2, 51/4/3 og 51/4/4.

NAV 51/4: Revision of the performance standards for INS and IBS, report of the Correspondence Group for INS and IBS:

Dokumentet omhandler det arbeidet som er lagt ned av ”korrespondansegruppen for INS og IBS”, vedrørende innledende overveielser i forbindelse med revisjon av performance standardene for INS og IBS. Dokumentet inneholder også utdrag fra arbeidet som er gjort i forbindelse med utviklingen av ”bridge alarm management system”, inkludert ”bridge navigational watch alarm”.

Diskusjon/Konklusjon:

Det var enighet i gruppen om at INS standarden skulle lages først og at videre behandling av IBS standarden skal vurderes i etterkant av arbeidet med INS standarden. Gruppen var også enig om at det var behov for en performance standard for Bridge Alarm Management System, men at denne kunne være en del av INS standarden.

I arbeidsgruppen ble det utarbeidet et forslag til revidert oppsett for performance standard for INS samt at det ble enighet om ”terms of reference” for gruppens videre arbeid, og at arbeidet i korrespondansegruppen skulle videreføres under ledelse av Tyskland.

Norge har kommet med mange innspill i forbindelse med dette arbeidet, og vil også følge dette videre i fremtiden.

NAV 51/4/1; Report on the presentation of navigational information.

I denne rapporten fra IEC informerer IEC om arbeidet med ”presentation of navigation information – task oriented presentation”. Dette ble presentert som ledd i arbeidet med å lage en performance standard for INS og IBS.

NAV 51/4/2; I dette skrivet informerer IEC om standarder som allerede er laget av TC80. NAV oppfordres til å delta i det videre arbeidet.

NAV 51/4/3; Sverige utrykte bekymring for den standarden som er under utarbeidelse i forbindelse med AIS klasse B utstyr (basert på CSTDMA teknologi) og problemene som kan oppstå i forbindelse med at dette utstyret ikke vil bli utviklet etter samme standard som AIS klasse A utstyr (basert på SOTDMA teknologi). Det var delte syn på hvor stort dette problemet kan bli. Men gruppen konkluderte med at disse systemene synes å kunne fungere bra sammen, og at CSTDMA teknologien vil kunne fungere like bra som SOTDMA teknologien.

Det kom også fram at denne klasse B AIS med CSTDMA ikke oppfyller ITU-R recommendation M.1371 og vil derfor ikke kunne kalles for klasse B (som utelukkende er basert på SOTDMA teknologi). De foreslo alternativt å kalle denne for klasse C.

Norge bør følge dette arbeidet nøye videre. Om disse feilene virkelig skulle vise seg å være et problem så vil dette kunne føre til ”ubotelig” skade på AIS systemet.

Agenda punkt 9; ITU matters

Innhold:

Følgende dokument var til behandling: NAV 51/INF 8, “Compability of radionavigation and radiolocation services operating in the bands 9000-9200 MHz and 9300-9500 MHz”.

Dokumentet er et utkast til CPM tekst foreslått av ITU-R WP.8B på gruppens møte i april 2005. Det gjelder en mulig oppgradering av radiolokaliseringstjenesten til primær frekvens - tildelingsstatus i frekvensbåndene 9000-9200 MHz og 9300-9500 MHz, og en mulig utvidelse av

den eksisterende primære frekvenstildelingsstatus for Earth exploration-satellite-tjenesten (active) og space research-tjenesten (active) i frekvensbåndet 9500-9800 MHz.

Diskusjon/Konklusjon:

Dokumentet ble overført til Teknisk arbeidsgruppe (WG 2) for vurdering og kommentering. Underkomiteen sa seg i etterkant enig med arbeidsgruppen om at det ikke var problemer med den foreslåtte teksten, og at IMO/ ITU ekspertgruppen, som møtes fra 13 til 15 juni 2005 ved IMO hovedkvarteret, skulle bli invitert til å se på dokumentet.

Agendapunkt 12; World-wide radionavigation system

Følgende dokument var til behandling: NAV 51/12, utarbeidet av Frankrike som er koordinator for korrespondansegruppen for Galileo.

Underkomiteen sa seg enige i arbeidsgruppens konklusjoner at mottakerne som skulle dekke de to forskjellige servicene kunne bli dekket av en og samme "performance standard," og sa seg også enige i at det haster med å bli ferdige med standarden innen 2006 (NAV 52), for å kunne gi industrien tid til å produsere utstyr til Galileo systemet som skal være operasjonelt innen 2008.

MSC-81 blir bedt om å sette dette opp som et nytt agendapunkt til NAV 52.

Agendapunkt 15; Revision of the Performance Standards for VDRs and S-VDRs

Innhold:

Følgende dokument var til behandling: NAV 51/15 og 51/15/1, vedrørende standardisering av interface for VDR/S og VDR data.

Gruppen forberedte et draft SN sirkulær "Circular on Recommended means for extracting stored data from voyage data recorders (VDR's) and simplified voyage data recorders (S-VDR's) for investigation Authorities". Tatt i betraktning at neste deadline for montering av VDR var i juli 2006, så ble dette ansett som en hastesak.

Diskusjon/ konklusjoner:

Ut fra gjennomgang av praktiske eksempler, så ble det konkludert med at det ikke var behov for ytterligere tillegg til performance standardene for VDR og S-VDR, unntatt det som er nevnt vedrørende nedlasting og avspillingsutstyr. Det ble forberedt et utkast til foreløpig MSC resolusjon for adopsjon av tilleggene til performance standardene for VDR (res A.861(20)) og for S-VDR (res MSC.163(78)).

Agendapunkt 5; Revisjon av "The 2000 HSC Code", "The 1994 HSC Code", og "The DSC Code"

På forrige sesjon diskuterte NAV behovet for å oppdatere de ovennevnte koder mht. nye navigasjonskrav tilkommet etter at kodene ble vedtatt. Det er utarbeidet et sirkulære (MSC/Circ.1057) som oppsummerer slike endringer som bør gjøres i DSC-koden. NAV 50 ba Norge lede en korrespondansegruppe som fikk i oppgave å utarbeide et forslag til slike endringer, og legge dette frem for NAV 51. Dette ble gjort i dokumentet NAV 51/5. Dokumentet hevder at det kun er DSC-koden som har behov for slike endringer.

Norsk posisjon

Forslag er utarbeidet av Norge, og støttes.

Konklusjon

NAV ga tilslutning til det norske forslaget, men det ble påpekt at de datoer som foreslås for AIS-krav bør revurderes. I den sammenheng ble det også påpekt at mens begge HSC-kodene er gjort bindende under SOLAS, så gjelder dette ikke for DSC-koden. Konklusjonen ble at det foreslås at AIS-kravet for de hurtigbåter som omfattes av DSC-koden settes til [1. januar/juli 2008]. Saken vedtas av MSC 81.

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

Innhold:

Følgende dokumenter ble behandlet:

NAV 51/6 Report of the Correspondence Group (Norway)

NAV 51/6/1: Acceptance and provision of Raster Charts (RNC) extent of worldwide Electronic Navigational Chart (ENC) coverage (IHO).

NAV 51/6/2: Evaluation of the use of ECDIS and ENC development; Comments on the Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems. (Russian Federation).

NAV 51/6/3 Comments on the report of the Correspondence Group on ECDIS (Japan)

NAV 51/INF. 4: Evaluation of the use of ECDIS and ENC development; the production of the South China Sea Electronic Navigational Charts (ENCs) (IHO)

Det forelå forslag fra Secretariat/ Chairman, ref NAV 51/J/3, om arbeidsgruppe (WG 3) for ECDIS.

Diskusjon:

Etter at Chairman hadde gitt bakgrunn introduserte Norge rapporten fra korrespondansegruppen som hadde vært i virksomhet siden fjorårets sesjon. Korrespondansegruppen hadde foreslått obligatorisk krav til ECDIS for nye HSC fra 2008 og nye lasteskip over 3000 GT og nye passasjerskip over 500 GT fra 2010, samt en del klargjøringer omkring begrepet "an appropriate portfolio of up to date paper charts", enten papirkartene skal tjene som backup eller som hovedkart ved bruk av ECDIS med rasterkart eller annet ikke autorisert elektroniske kartgrunnlag.

Etter forslag fra Chairman ble det enighet om å behandle innsendte forslag om endringer til Performance Standards (PS) på NAV 52 og kun berøre dette foreløpig på årets møte.

Øvrige dokumenter ble introdusert og diskutert.

Enkelte land som Brasil, Japan og Liberia sa tidlig at de var i mot et obligatorisk krav og argumenterte med at det trengtes mer erfaring, at statistisk materiale som kunne rettferdiggjøre et slikt krav manglet og at det må gjennomføres en FSA. Denne holdningen ble også uttrykt av ICS, som minnet om dårlig ENC-dekning og at opplæring er noe av det viktigste for en vellykket innføring og samtidig håpet om stabilitet i PS.

Andre land som Danmark, Frankrike og Australia uttrykte støtte til arbeidet og argumenterte med at ENC-dekningen øker betydelig og at de fleste farvann med stor skipstrafikk vil være dekket

ved den foreslåtte ikrafttredelsen. UK gikk inn for ECDIS på HSC, men mente at for andre skip bør det gjennomføres en FSA før en slik avgjørelse.

Nederland tok opp de prinsipielle sidene omkring CGs forslag om at kyststaten skal definere hva slags kartkrav som skal gjelde når ECDIS benyttes med rasterkart. Nederland ville ha WG 3 til å klargjøre dette.

Chairman oppsummerte med at det var støtte for CGs arbeid og forslag, men at mange land gikk inn for FSA før et vedtak.

Rett før pause og utsendelse av WG 3 tok Liberia og Panama ordet. Liberia mente mer erfaring måtte høstes og at flere skip måtte ustyres med ECDIS før et slikt vedtak kunne fattes. Panama gjentok påstanden om manglende ENC-dekning og påsto at MSC ikke hadde gitt NAV i oppdrag å vurdere mandatory carriage requirements og at det heller ikke var støtte for at WG skulle diskutere dette. WG 3 ble etablert.

WG 3

26 land og 6 NGO'er deltok i WG 3. Det ble en engasjert debatt i arbeidsgruppen.

Som nevnt ovenfor hadde Nederlands kommentarer/spørsmål til forslaget om at hver kyststat selv skal bestemme hvilke kart som kreves i egne farvann. Nederland var bekymret for at kyststaten skulle få en ny rolle som kunne gi presedens for at kyststaten kan forlange visse typer utstyr for skip som transitterer deres farvann - at alle skip som seiler i europeisk farvann skulle bli pålagt Galileo -mottager ble nevnt som eksempel. Under debatten ble det påpekt at kravet vil bli pålagt skipet gjennom flaggstatens myndighet. Det er i SOLAS kravet om kart og henvisning til PS finnes, og det er i PS selve teksten står. Å følge SOLAS utstyrskrav og PS vedtatt av IMO er et flaggstatsansvar. Det er helt klart kyststaten som er nærmest til å avgjøre hva slags kart som skal til for sikker seilas på deres kyst. Det vil videre være rart av en flaggstat og ikke forlange at deres skip skal følge en slik anbefaling (eller hva det bør kalles).

Under debatten var det enighet om at dette ikke vil kunne skape presedens, men at man må være våken i valg av ord, nettopp for at det ikke skal kunne skape presedens eller uklarheter om myndighetsforhold. Det ble også klargjort at "waters under their jurisdiction" i denne sammenheng skal oppfattes som territorialfarvannet.

Flere land ville støtte Norge økonomisk for gjennomføring av FSA.

Store deler av arbeidet fra CG ble tatt inn i annekser og kontroversiell tekst ble plassert i *square brackets*, fordi det på dette tidspunkt ikke hadde noen status. Hensikten var dessuten at teksten ikke skulle forsvinne, men være en del av grunnlaget for det videre arbeidet med ECDIS.

Plenum

Rapporten fra WG 3 ble presentert i plenum torsdag ettermiddag og møtet ble deretter hevet for å ta fatt på diskusjonen fredag.

Diskusjonen fredag ble preget av Panama som tydeligvis hadde mobilisert svært godt. Panama klaget på arbeidet i WG 3, mente at gruppen hadde gått utover sitt mandat og at "Terms of Reference" (ToR), ikke gjenspeilte debatten i Plenum. De betvilte gyldigheten av hele rapporten, som de ikke ønsket offentliggjort og var meget bekymret over at WG satte i gang arbeid uten skriftlige ToR, og klaget også direkte på arbeidsgruppens formann.

Mange land støttet Panama og debatten utviklet seg til en av de heftigste og lengste i NAVs historie, med to helt tydelige fronter med Panama i spissen for motstanderne og Norge for tilhengerne av dette sikkerhetsfremmende tiltaket. Panama fikk med seg en rekke land som tradisjonelt motsetter seg forslag som medfører kostnader. Norge var støttet av de fleste EU-land og de land som tradisjonelt arbeider for økt sikkerhet og vern av det marine miljø. Det falt mange harde ord i debatten som i hovedsak dreide seg om hvorvidt deler av rapporten skulle tas ut og ikke presenteres på IMOs webside. Flere land ville sende WG 3 ut på nytt.

Annekset vedr. foreslått tekst til SOLAS V/19 ble ikke approved og ble tatt ut av den versjonen av WP 4 som blir presentert på IMOs webside.

Forslaget for hurtigbåter gikk gjennom og vil bli videresendt til MSC. For øvrige fartøytyper må det gjennomføres en FSA, før saken tas opp igjen i MSC for klargjøring av mandatet.

Mr. Sekimitsu og Chairman vil legge til et avsnitt som skal vise debatten i Plenum, det skal gå klart frem av teksten at dette er et tillegg som er laget etter møtet og dette ikke er verken drøftet eller godkjent av plenum.

Det ble nedsatt ny korrespondansegruppe ledet av Norge som skal revurdere "Performance standards" for ECDIS, og avgi rapport til NAV 52.

Agendapunkt 10; Passengership Safety: Effective voyage planning for passenger ships

Innhold

Følgende dokumenter ble behandlet i Plenum/DG 1: 51/10*, 51/10/1 og 51/10/2

På NAV 50 la Norge frem NAV 50/11/1 som innholdt en kortversjon av den norske FSA -studien på "Large Passenger Ship – Navigational Safety". Til dette møtet la Norge frem en mer fullstendig versjon i NAV 51/10. Dokumentet ble presentert og diskutert i plenum. Norge forklarte at sikkerhet for navigasjon var valgt som tema for FSA -studien fordi relevant statistikk viser at kollisjoner og grunnstøtninger står for en stor del av skipsulykkene. Det ble videre påpekt at FSA studien hadde demonstrert at valg av følgende tiltak var kosteffektive og kunne innholde en betydelig reduksjon i kollisjoner- og grunnstøtninger for så vel store som for mindre passasjerskip, dersom gjennomført:

- 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

Under presentasjonen i Plenum opplyste Norge dessuten at et tiltak som var beregnet til ikke å være kostnadseffektivt – "Two officers on the bridge" – ville bli revurdert fordi det hadde fremkommet nye momenter som tilsa at kostnadene for dette alternativ kunne reduseres vesentlig.

51/10/1 presentert av IHO i plenum ga informasjon om nødvendige tiltak som må utføres for å utbedre kvalitet og tilgjengelighet på hydrografisk data i fjernt liggende områder.

51/10/2 presentert av Danmark

Dokumentet baserer seg på tidligere arbeid og diskusjoner samt oppfordringen på NAV 50 Dok

50/19 § 11.9 og anneks 13 hvor medlemslandene ble invitert til å komme med forslag og supplement til Res. "A.893 (21) On Voyage Planning for Large Passenger Ships"

Det hevdes at antall passasjerskip og antall passasjerer på disse skipene har økt i Grønlands området de senere år. "The Greenland Homer Rule" og Danmark er bekymret over utviklingen, og spesielt over at området utfordres ved at man gjerne seiler tett inntil isfjell. Området er ofte vanskelig tilgjengelig ved f. eks en redningsaksjon.

Diskusjon

Underkommiteen besluttet å opprette en "Drafting Group (DG)" med oppgaven å vurdere rammeverket som er beskrevet i 51/10/2 sammen med IMO Res. A. 893(21)- Guidelines on Voyage Planning samt MSC Circ 1056 – Guidelines for ships operating in Arctic Waters. Gruppen ble videre pålagt å utarbeide et forslag til Assembly resolusjon – "Guidelines on Voyage Planning for Ships operating in Remote Areas". Resolusjonen skulle være et supplement til A. 893(21).

Konklusjon

Gruppens forslag om "Guidelines on Voyage Planning for Ships operating in Remote Areas" ble presentert for plenum. Med noen små forandringer ble forslaget generelt godkjent

Øvrige agendapunkter kun behandlet i plenum;

Agendapunkt 7; Revisjon av "OSV Guidelines"

Koden gjelder for "offshore supply vessels". NAVs oppgave var begrenset til å vurdere om visse operative krav i de gjeldende guidelines – som ikke anses passende å inkludere i guidelines for "design and construction" – kan strykes eller tas inn i nytt/annet dokument.

Konklusjon

Under debatten fremkom det at alle de operative retningslinjer som var ansett å ikke høre hjemme i de reviderte OSV guidelines, var å finne i andre relevante koder. Konklusjonen ble derfor at de operative retningslinjene kunne strykes, og at det ikke var behov for å lage et nytt dokument med slikt innhold.

Agendapunkt 8; Revisjon av "SPS Koden"

MSC har besluttet at SPS-koden – som ble vedtatt i 1983 – bør gjennomgå i sin helhet med tanke på å bli oppdatert tilsvarende alle nye SOLAS-endringer som er blitt vedtatt siden den gang.

Norsk posisjon

Vi støtter at Koden bør endres. Vi har imidlertid funnet ut at koden er blitt endret to ganger siden den ble vedtatt – dette skjedde i 1996 og i 2004. En rekke referanser til koden tyder på at svært få kjenner til 1996-endringene, som er viktige fordi virkeområdet der ble utvidet til spesifikt å dekke

”sail training ships”. Vi gjorde derfor NAV oppmerksom på disse endringene, og denne opplysningen ble også tatt inn i rapporten fra møtet. Når det gjelder navigasjonskrav mener vi at den reviderte SPS-koden kun bør henviser til SOLAS kapittel V; dvs. ikke ha egne krav på dette området.

Konklusjon

NAV var enig i Norges synspunkter, og vedtok at den reviderte koden kun skal si at SOLAS kapittel V gjelder for de skip som omfattes av Koden.

Agendapunkt 11; Measures to enhance maritime security”

Det forelå ingen dokumenter på saken, og debatten viste at ingen kjente til flere gjenstående saker for NAV når det gjaldt ”security”.

Konklusjon

NAV 51 forslår for MSC at ”security” strykes fra NAVs arbeidsprogram.

Agendapunkt 13; Casualty analysis

FSI har en fast korrespondansegruppe og arbeidsgruppe på ulykkesanalyse. FSI 12 hadde analysert kollisjonen mellom NORWEGIAN DREAM (Bahamas) og EVER DECENT (Panama), og oversendt vurderinger til STW 36. STW 36 konkluderte at NAV bør uttale seg om saken før STW vurderer behovet for nye treningstiltak.

Under debatten kritiserte både Bahamas og Panama de vurderinger som var lagt frem av FSI's arbeidsgruppe. Særlig Bahamas var kritiske til at plasseringen av den lysbøyen (med navn ”F3”) i den nord-østlige delen av Dover-stredet, som de anså for å være sterkt medvirkende til kollisjonen, ikke var nevnt i oppsummeringen fra FSI.

Konklusjon

Etter debatten konkluderte NAV at det ikke var behov for nye treningstiltak som følge av den nevnte kollisjonen.

Agendapunkt 14; Consideration of IACS unified interpretation

Ingen dokumenter i saken. Ref IACS UI on: Bridge Design, Equipment, Arrangement and Procedures, behandlet på NAV 50.

IACS skulle i utgangspunktet sendt inn en revidert versjon til NAV 51, denne var fortsatt under revisjon, ligger frem til oktober på IACS webside for kommentarer, vil bli sendt inn senere.

Agendapunkt 16; NAVs arbeidsprogram og agenda for NAV 52

Det ble opplyst at MSC 80 hadde vedtatt 4 nye saker på NAVs arbeidsprogram (to av disse som følge av norske forslag). Det ble videre påpekt at NAV på denne sesjonen hadde avsluttet 6 saker, og disse ble følgelig forslått strøket fra NAVs arbeidsprogram. For 4 saker ble det foreslått å forlenge ”target completion date”.

Det ble videre forslått å opprette følgende arbeidsgrupper på NAV 52:

1) Ships' Routing; 2) Technical matters, og 3) ECDIS issues.

Tentative datoer for NAV 52 er 17. – 21. juli 2006.

Agendapunkt 17; Valg

Kees Polderman fra Nederland ble gjenvalgt som formann for NAV. M. Solosi fra USA ble valgt som viseformann.

Agendapunkt 18; Any other business

Det ble behandlet 6 saker under "Any other business". De viktigste var:

a) Dokument fra Danmark vedrørende "Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)"

Danmark viste til en alvorlig ulykke som de mente ville vært unngått dersom skipet hadde vært utstyrt med BNWAS. Danmark ga videre uttrykk for at de ville sende inn forslag til MSC 81 om å sette utarbeidelse av SOLAS - krav til BNWAS på arbeidsprogrammet til NAV.

b) Forslag om endring av SOLAS Reg. V/22

Det har vist seg at en del skip ikke er i stand til å oppfylle alle krav til sikt fra bro, mens de er i gang med å skifte ballastvann til havs. Det er foreslått å endre SOLAS reg. V/22 for å regulere slike operasjoner.

Norsk posisjon

a) Dokument fra Danmark vedrørende "Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)"

Norge er enig med Danmark i at BNWAS utstyr kan bidra til økt sikkerhet. Vi tar ikke stilling til eventuelt SOLAS -krav om slikt utstyr før vi har vurdert det forslag Danmark vil fremlegge.

b) Forslag om endring av SOLAS Reg. V/22

Norge støtter forlaget til SOLAS -endring

Konklusjon

a) Dokument fra Danmark vedrørende "Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)"

De fleste var enig med Danmark i at BNWAS utstyr kan bidra til økt sikkerhet. Flere var imidlertid ikke enig i at det bør vedtas SOLAS -krav om slikt utstyr.

b) Forslag om endring av SOLAS Reg. V/22

NAV sa seg enig i forslaget til endring av SOLAS Reg. V/22. Forslaget legges frem for MSC 81 for vedtak.

Oslo 30. august 2005

**Trygve Scheel,
delegasjonsleder**