

Referat fra brukerkontakt i prosjektet: Elektronisk farled Bødø-Kabelvåg-Sortland 17. - 19. april 2007

Kort om brukermøtene.

I denne omgangen ble det arrangert tre møter med brukere:

Møte 1: Hovedredningssentralen i Bodø, tirsdag 17. april 12:30 - 16:00

Møte 2: Kystverket Nordland, Kabelvåg onsdag 18. april kl. 09:00 - 12:30

Møte 3: Kystvakten Nord i Sortland torsdag 19. april kl. 09:00-12:00

Deltagere fra prosjektet:

Arild Riis Kongsberg Maritime

Kjell Røang, CMR

Svein Ording, Semekor

Norvald Nesse, Kystverket

Magnar Reistad, met.no

Knut Torsethaugen, SINTEF Fiskeri og havbruk

Det er tidligere arrangert en rekke brukermøter, mer informasjon finnes på prosjektets hjemmeside <http://www.fargisinfo.com/efarled>

Synspunkter og kommentarer som fremkommer på møtene registreres i størst mulig utstrekning, uten at det i denne fasen foretas en utdyping eller realitetsvurdering av innholdet. Det vil være en oppgave som gjennomføres senere i prosjektet.

Alle synspunkter som kommer frem under møtene er systematisert og samlet i en database som er tilgjengelig på prosjektets hjemmeside. Synspunktene danner grunnlaget for konklusjoner som i neste omgang skal være retningsgivende for hvilke nye systemer og funksjoner som utvikles i prosjektet. Alle brukere en har vært i kontakt med er oppført i en referansegruppe som vil holdes orientert om prosjektet underveis og har sagt seg villig til å kunne kontaktes om en ønsker ytterligere informasjon.

Møte 1: Hovedredningssentralen i Bodø, tirsdag 17. april 12:30 - 16:00

Deltagere fra hovedredningssentralen:

Anne Holm Gundersen

Tore Wangsjord

Raymond Prestøy

Prosjektleder for eFarled orienterte om prosjektet og hensikten med brukermøtene. Kjell Røang presenterte bruken av WMS og AIS data i prosjektet. Aktiviteten og utfordringene på hovedredningssentralen ble presentert og diskutert.

Følgende uttalelser ble notert i den etterfølgende diskusjonen

1. SARA (Search and Rescue Applications) - Hovedredningssentralens logg, kart- og planleggingsverktøy. Det er hendelsesbasert med forhåndsdefinerte typer hendelser.

- SARA har en direkte kobling mellom logg og kart. HRS lagrer all AIS-informasjon i 30 dager, og fiskerisporing i 2 døgn.
2. HRS endrer normalt ikke beredskap ut fra den aktuell risikosituasjon. Har eget system med hjemmevakt og lav terskel for å kalle inn ekstra redningsledere, pressemedarbeidere eller kollektiv redningsledelse.
 3. HRS ønsker mer fleksibel kommunikasjon med Kystvakt, redningsskøyter og andre primærressurser som benyttes til OSC. Det er ønskelig og nødvendig å kunne overføre søkeområder og andre data (logger, track) fra og til disse enhetene for å kunne sammenligne søkeplan med det faktiske søket. HRS kan tilby å motta informasjon om SAR-aksjoner i WMS-format, og sanntidsinformasjon. Mange fartøy har avansert utstyr som kan integreres, og et alternativ kan være å formidle søksområder via AIS som koordinater og på kart (shapeformat, WMS). Et annet alternativ er V-sat Sat kommunikasjon gir mulighet for bredbånd om bord. Systemet benyttes også av mange mindre fiskebåter.
 4. HRS er nøytral mhp behandling og vurdering av skyld, men vurderer en mer aktiv rolle for å avdekke årsaker til uhell og hvordan en kan lære av uhell og forhindre nye.
 5. HRS har en egen ressursdatabase, og benytter mye ressurser på oppdatering av denne. Håper dette arbeidet blir mindre når NARRE blir operativt. NARRE er en nasjonal ressursdatabase, der "eiere" av ressursen har ansvaret for å oppdatere databasen. NARRE er et prosjekt underlagt DSB og går foreløpig som et pilotprosjekt i Hordaland.
 6. HRS har ikke direkte tilgang til elektronisk informasjon om strandsettingssteder og nødhavner. Det er også usikkert om dette er nødvendig da HRS kun har ansvar for å berge liv, og beslutninger om å strandsette eller ta fartøy inn til nødhavn er Kystverkets ansvarsområde.
 7. Nye operative informasjonstjenester bør integreres i standardiserte kartgrensesnitt (ECDIS) og ha standard presentasjon
 8. Elektroniske system som AIS og Fiskerisporing er for HRS kun et hjelpemiddel ved aksjoner, og ikke noe en kan stole 100% på. Kritisk informasjon må alltid bekreftes (eks. pr. telefon eller Kystradio)
 9. HRS har tilgang til de siste oppdaterte C-MAP. Problemet er at SDK og applikasjoner som SARA benytter begrenser mulighetene og funksjonaliteten i kartene. Det jobbes med oppdatering av SDK som vil løse problemet.
 10. Værobservasjoner kan gjøres tilgjengelig via AIS, testes i Sverige
 11. Virtuelle AIS mål kan være nyttig for HRS.
 12. HRS har ansvar formelt fra 65 grader nord til 82 grader nord, og fra 0 grader øst til 30 grader øst. Grønland har ansvaret lenger nord, men grensene er flytende, og den som har best mulighet koordinerer.
 13. Ønsker å sende meldinger fra operasjoner tilbake til loggen i sann tid ved operasjoner
 14. HRS benytter et eget driftsberegningsprogram, utviklet i samarbeid med DNMI. Baserer seg på et oljedriftprogram, men benytter driftsobjektene til US Coast Guard. Fordelen er at man får raskt beregnet et mindre og er nøyatig søkeområde, i motsetning til de gamle modellene som tok lang tid å beregne og hvor søkeområdet ble så stort at det var vanskelig å gjennomføre. USCG sitt nye program, SAROPS, benytter samme modell og format. Ulempe er at det er et offshore program, og fungerer ikke innaskjærs. Det er derfor et behov for sanntidsinformasjon og prognoser for innaskjærs beregning.
 15. Utfordringer for HRS er å detektere en kritisk situasjon for å unngå at det blir en nødsituasjon. MAS vil forbedre dette.
 16. Påliteligheten av AIS er stort sett god nok for redningsformål

Møte 2. Kystverket Nordland, Kabelvåg onsdag 18. april kl. 09:00 - 12:30

Deltagere fra brukere:

Ernst-Kåre Jakobsen	Kystverket Nordland
Erland Heldahl	Kystverket Nordland
Bengt Bjørkli	Kystverket Nordland
Eivind Johnsen	Kystverket Nordland
Ivar Strømsnes	Hurtigruten Group
Geir Ole Nordgård	Hurtigruten Group
Arve R. Johnsen	Nordland sjøtrafikk
Harald Linchhausen	Nordland Fylkes Fiskarlag
Jan-Erik Johnsen	Nordland Fylkes Fiskarlag
Asbjørn Jensen	Kystverket Nordland

Prosjektleder for eFarled orienterte om prosjektet og hensikten med brukermøtene. Kystverkets utfordringer knyttet til sikkerhet i farleder ble presentert (Se vedlagte presentasjon som også finnes på prosjektets hjemmeside). Kjell Røang presenterte utvalgte eksempler på hvordan ny bruk og presentasjon av kartdata og AIS data utvikles i prosjektet.

Følgende synspunkter ble notert i den etterfølgende diskusjonen

1. Det er forvirring i navn på lykter mellom lokale navn og offisielle navn
2. Nye systemer må ikke koste for mye
3. Kan ikke integrere så langt at det går ut over sikkerheten, minimum en navigasjonsskjerm og en serviceskjerm
4. Bedre rutiner for opprydding ved flytting av oppdrettsanlegg
5. AIS bør ikke kunne slås av
6. Finskala strømdata kan være av stor interesse for fiskere for å kunne plassere bruk mest mulig effektivt
7. Det er behov for finskala og sanntids bølgedata, bøye ved Skrova er nyttig
8. Fyrlistennummeret bør legges inn i kartet, som den eneste entydige identifikasjon av lykter og fyr
9. anbefaler kombinasjon vær- og bølgesensorer og andre navigasjonshjelpemiddel
10. Hurtigbåter trenger sanntidsdata spesielt for bølger for å kunne holde seg innen de restriksjoner som er satt for ferdseien.
11. EFS må gjøres tilgjengelig elektronisk så snart som mulig for automatisk styrt oppdatering.
12. Temporære EFS'er like viktige som mer permanente
13. EFS'er bør komme automatisk opp i kartet når en seiler inn i ett nytt område
14. Trenger et operativt system for elektronisk formidling av EFS'er i kart i sann tid.
15. NAVCO godtar ikke alle typer meldinger som rapporteres fra distriktskontoret
16. Kystverket bør kunne bidra til å formidle værdata fra værstasjoner som kombineres med lykter, flytende merker ol
17. Det blir mer fri informasjon tilgjengelig fra met.no til høsten
18. Mange fiskere er på internett ombord
19. Det er mye som er teknologisk mulig når en har nettilgang
20. LORAN C kan være en sikker backup dersom satellittsystemer svikter

21. Ruteplanlegging kan føre til at fartøy planlegger samme rute og kan komme i konflikt, det kreves separasjon og trafikkregler – differensiering på eks. nord – syd seilas.
22. Betjeningen av AIS bør forenkles – Koples mot kartsystemet.
23. Skal dybdeforhold være slik at en kan seile innen sikkerhetsarealet rundt en farled?
24. Prediksjon av drivende gjenstander er viktig informasjon til de sjøfarende.
25. Påseiling av drivende gjenstander er farlig for visse typer fartøyer. Varsling må foretas.
26. Oversikt over fortøyningsopplegget for oppdrettsanlegg er viktig. Blåsemarkering for ankere med mer kan ligge langt unna selve anlegget.
27. Mangler et systematisk og operativt opplegg for varsling og formidling av meldinger om flytende gjenstander
28. Rapportering fra fartøyene bør forenkles ved automatiserte meldinger og definerte menyer.
29. Rapportering via kart som WMS er av stor betydning
30. Er en farled noe som en må, bør eller skal forholde seg til ved seilas?
31. Skal det innføres tvungen seilingsled?
32. Hva blir ansvarsfordelingen mellom forskjellige brukere i en farled?
33. En må løse probemet med bevist eller ubevist feil i AIS og "spam" AIS
34. Alle fartøy bør ha AIS, det kan være av enkel type.
35. Alarmer bør systematiseres for ikke å skape forvirring og unødvendige leteprosesser.
36. Ledene bør baseres på en definert type dimensjonerende fartøy.
37. Trenger ny funksjonalitet på AIS, alarm ved feil, egen markering når fartøyet ligger i ro og alarm hvis det er uoverensstemmelse mellom AIS pos og GPS pos i navigasjonssystemet.
38. Automatisk varsling av slukking av lykter og lignende bør være tilgjengelig ombord
39. Er en kobling OLEX og finskalamodeller mulig?
40. Strømdata er viktige for å vurdere hvordan fisken står og hvordan bruk skal settes.
41. Strømberegninger er viktig for å vurdere gunstigste seilingstidspunkt for strekningen A til B.
42. WMS ombord vil etter hvert bli mulig og trolig løse mange problemer
43. Menneskelig svikt skyldes ofte at beslutningen tas på sviktende grunnlag.
44. AIS statistikk er interessant i sammenheng med farlednormalen
45. Det er for mange alarmer (lyd) på brua og ofte tungvint å kvittere ut i en kritisk situasjon
46. Fiskere var skeptisk til AIS, men ser nå stort sett nytten.

Møte 3: Kystvakten Nord i Sortland torsdag 19. april kl. 09:00-12:00

Deltagere fra Kystvakten:

Stig Flått
Lars Kjøren
Steve Olsen
Frank Ludvigsen

Prosjektleder for eFarled orienterte om prosjektet og hensikten med brukermøtene. Kjell Røang presenterte utvalgte eksempler på hvordan ny bruk og presentasjon av kartdata og AIS data utvikles i prosjektet.

Følgende synspunkter ble notert i den etterfølgende diskusjonen

1. Mye feilinformasjon fra aktører med uærlige hensikter
2. Stort behov for kvalitetssikring av data i en "OneStopShopping" Kan KV selv fungere slik for sine fartøyer?
3. Mange utfordringer i tilknytning til innføringen av farvannsloven på Svalbard
4. Kan Kystverket ta ansvaret for all informasjon tilknyttet farleden?
5. Kan være vanskelig å integrere informasjon p.g.a. kommersielle interesser
6. I 2006 hadde KV 24000 telefonhenvendelser, mye av dette kunne vært unngått om en hadde lagt oversikter over fiskebruk som garn, line og trål ut på nettet som WMS lag.
7. Trenger toveis kommunikasjon via AIS for å kunne gi beskjeder tilbake om noe er feil
8. Nye muligheter med LRIT når det kommer inn i regelverk. LRIT kan være tilgjengelig fra 2009.
9. Tilgang på informasjon om åpne og lukkede områder bør være tilgjengelig på nettet.
10. Utfordringen er å samle, integrere og kvalitetssikere informasjon via åpne kommunikasjonskanaler
11. Trenger kvalitetssikringer av modelldata
12. KVs fartøyer er ikke forløpig på nettet i store deler av sitt område og trenger lokale data
13. Nord av 80 grader er det ikke mulighet for online info.
14. Trenger et varsel når AIS slås av
15. SAROPS er et nytt system
16. Online oppdatering må på plass
17. Viktig, i prosjekt som eFarled, å ha god kontakt til de som befinner seg om bord.
18. KV kan være behjelpelig med å få til et besøk til Svalbard, og "KV Svalbard" kan kanskje benyttes som kontakt og demonstrator. Kontakter: Morten Jørgensen, Henry Djupvik
19. Cruiseskip "Black Watch" med kaptein og islos Erik Blom (93047621) bør kontaktes for utfordringer og behov i Svalbardområdet.
20. KV vil være en aktiv partner i eFarled
21. Trafikkstatistikk fra sporingsdata og fiskeridata er av interesse for KV.
22. KV er interessert i hvilke land fartøyer kommer fra.
23. Vil prosjekt som eFarled føre til endringer i losplikt og farledsbevis?