

## RAPPORT – NAV 59

Til: Sjøfartsdirektøren, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.  
Fra: Delegasjonen v/Stemre  
Dato: 13. september 2013  
Komité: IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, 59th session (NAV 59)  
2.-6. september 2013

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (Delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Rune M. Nilsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2/DG 1
Senioringeniør Svein David Medhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Avdelingsdirektør Petter Meier, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Bente Michaelsen, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 3
Kystdirektør Kirsti Slotsvik, Kystverket	Presentasjon
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 3
Avdelingssjef Jon Leon Ervik, Kystverket	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Trond Langemyr, Kystverket	Plenum/WG 1
Seniorrådgiver Anne Grethe Nilsen, Kystverket	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Harald Borgø, Kystverket	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Jorunn Clementsen, Kystverket	Plenum/WG 3
Rådgiver Thomas Axelsen, Kystverket	Plenum/WG 1
Avdelingsleder Jan Tore Grimsrud, Det norske Veritas	Plenum/WG 2
Rådgiver Jahn Viggo Rønningen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 3

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under NAV 59:

- Implementation of the e-navigation strategy under ledelse av Norge v/John Erik Hagen

Fra 2014 innføres endringer i underkomiteene i IMO. Safety of Navigation (NAV) er slått sammen med Communication and Search and Rescue (COMSAR). Den nye underkomiteen har fått navnet Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR)

**Tentativ dato for NCSR 1: 30 juni-4. juli 2014**

Det vil bli opprettet følgende arbeidsgrupper under NCSR 1 :

- WG 1 – Search and Rescue
- WG 2 – Ships' Routeing
- WG 3 – Technical matters

NAV 59 vil be MSC 93 om et eget møte mellom sesjonene i arbeidsgruppen for e-navigasjon. På grunn av at MSC ikke møtes før i mai 2014 og et slikt møte må godkjennes av Council, som møter i månedsskifte juni/juli, kan et slikt møte ikke finne sted før NCSR 1 møtes. Det er ikke ledig arbeidsgruppe på NCSR 1, så hvordan e-navigasjon skal behandles på møtet er svært uklart.

Eventuelle draftinggrupper besluttes senere.

## I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 20. august 2013. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i London der Stemre deltok.

### NAV 59 opprettet følgende arbeidsgrupper:

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

### NAV 59 opprettet følgende draftinggruppe:

- DG 1: Policy and new symbols for AIS aids to navigation under ledelse av USA v/ J. Arroyo (Agendapunkt 7).
- DG 2: Revision of resolution A.486(XII) and A.480(XII) under ledelse av Sverige v/ P. Bergstedt (Agendapunkt 9 og 14)

### Norske dokumenter til NAV 59:

NAV 59/6                      Report of the e- navigation Correspondence group

## II. OPPSUMMERING

Bortsett fra arbeidet med e-navigasjon (se III.6 under), var det få saker der Norge hadde sterke interesser. Vi kan likevel si oss fornøyd med møtet da utfallet av de sakene vi hadde kommentarer til gikk i den retningen vi ønsket.

Vi må også si oss fornøyd med utfallet av e-navigasjonsarbeidet. Det ble besluttet ikke å utføre nye analyser av de anbefalte «Risk Control Options (RCO)» fra korrespondansegruppens rapport og det ble besluttet å gå videre med de 5 løsningene gruppen hadde foreslått. Som generalsekretæren sa i sin åpningstale: En må sette strek et sted og begynne å implementere.

Den norske presentasjonen av den fremtidige Stad skipstunnelen, ved Kystdirektør Kirsti Slotsvik ble svært godt mottatt. Et veldig spennende prosjekt!

Vi fikk også positive tilbakemeldinger på de nordiske landenes felles presentasjon og stand som viste ulike muligheter for kommunikasjon i den «maritime skyen».

### 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 MEPC 64, C 109, MSC 91, COMSAR 17, FSI 21, DE 57, STW 44, MEPC 65 og MSC 92. Der underkomiteen fikk spesifikke instruksjoner eller kommentarer ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt eller «Any other business» (agendapunkt 19).

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

En foreløpig vurdering av forslagene til nye reguleringer var foretatt av formannen for NAV og formannen i arbeidsgruppe 1 for å se at innsendte forslag var i henhold til vedtatte retningslinjer. Denne konkluderte med at retningslinjene var fulgt i alle forslagene.

**Norsk posisjon:** Norge støttet samtlige av de innsendte forslagene.

**Diskusjon:** Under fremleggelsen i plenum uttrykte Danmark bekymring for den sesongmessige fartsbegrensning på 10 knop tilknyttet det ene av forslagene fra Panama. Sekretariatet informerte i den forbindelse om at rutetiltak med fartsbegrensninger ikke var noe nytt og henviste til en lignende fartsbegrensning i Malakka- og Singaporestredet.

Til det australske forslaget informerte Singapore at de hadde noen spørsmål, men at de ville ta dette opp i arbeidsgruppen fremfor i plenum.

#### 3.1 Nye trafikkseparasjonssystemer

**Diskusjon:** To forslag til nye trafikkseparasjonssystemer ble behandlet under NAV 59. Det ene forslaget inneholdt også et forslag om en sesongmessig fartsreduksjon for å redusere antall dødelige skader på hval forårsaket av skip. Dette utløste en del diskusjoner ettersom fartskravet var ganske bastant formulert og således kunne komme i konflikt med COLREG og krav om sikker fart i forhold til manøvrerbarhet. Den endelige løsningen ble en omformulering av fartskravet og en utarbeidelse av separat tekst til del F i Ships Routeing omtalt som: Recommendations on navigation in the Traffic Separation Scheme ”On the Pacific coast of Panama” (se punkt 3.3).

**Utfall:** Følgende nye trafikkseparasjonssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- New traffic separation scheme ”On the Pacific coast of Panama”
- New traffic separation scheme “At the approaches to Puerto Cristobal”

**Ikrafttredelse:** Det nye trafikkseparasjonssystemet vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjenning i MSC.

#### 3.2 Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer

**Diskusjon:** Det ble kun behandlet ett endringsforslag til eksisterende trafikkseparasjonssystemer. Endringsforslaget utløste ingen diskusjoner.

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

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme "Off Ushant"

**Ikrafttredelse:** De foreslåtte endringene til trafikkseparasjonssystemet vil tre i kraft når Sekretariatet har fått utarbeidet, godkjent og publisert nødvendige rettelselser til sirkulær COLREG.2/Circ.64.

### 3.3 Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer

**Diskusjon:** Det ble til sammen behandlet 4 andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer. Dette inkluderer også anbefalingen om en sesongmessig fartsreduksjon i Panamagulfen utarbeidet av arbeidsgruppen i tilknytning til forslaget om trafikkseparasjonssystemet i dette området (ref punkt 3.1). Forslagene ble gjennomgått og anbefalt uten nevneverdige diskusjoner. Forslaget fra Australia, om etableringer av toveis ruter i Great Barrier Reef og Torres Strait, ble avkrevd en ytterligere redegjørelse av Singapore, men dette ble besvart av Australia på en utmerket og tilfredsstillende måte.

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

- Establishment of new two-way routes in the Great Barrier Reef and Torres Strait
- Revocation of an Area To Be Avoided and a Mandatory No Anchoring Area at El Paso Deep-water port in the Gulf of Mexico
- Recommendations on navigation in the Traffic Separation Scheme "On the Pacific coast of Panama" (Part 1 "Gulf of Panama")
- Establishment of new routing measures other than traffic separation schemes "At the approaches to Puerto Cristobal"

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

### 3.4 Påbudte skipsrapporteringssystemer.

**Diskusjon:** Det var ingen forslag til nye påbudte skipsrapporteringssystemer til behandling under NAV 59.

## **4) Application of the satellite navigation system "Beidou" in the maritime field**

Kina hadde sendt inn forslag til "performance standard" basert på tilsvarende standard for Galileo samt en oversikt over status og planer for systemet.

**Norsk posisjon:** Støtter standarden og at det arbeides videre mot en godkjenning av systemet.

**Utfall:** Performance standarden ble godkjent og sendes MSC for endelig godkjenning. IEC ble bedt om å utarbeide relevante tekniske standarder for testing og typegodkjennelse av BDS mottakerutstyr.

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

Dette er et fast agendapunkt og omhandler saker under behandling i International Telecommunication Union (ITU) og som angår NAV.

**Norsk posisjon:** Støtter utarbeidelse av liaison statements.

Det ble gjort en gjennomgang av ITU-R M-1371-4 og det ble utarbeidet et liaison statement som sendes tilbake til ITU.

Det ble en del diskusjon rundt VHF datautvekslingssystem (VDES), i praksis Shipborne Automatic Identification systems (AIS) med andre formål en sikkerhet. Det ble konkludert med at IMO bør støtte at det arbeides videre med dette, men ikke binde seg opp i forhold til fremtidig bruk av VHF-bånd.

WRC-15 ble gjennomgått. Her ble det diskusjon rundt bruken av frekvenser for International Mobile Telecommunications (IMT). IMO ønsket å understreke sterkere hvilke frekvenser som er dedikert til maritimt bruk. Det ble laget et draft liaison statement til ITU på bakgrunn av diskusjonen.

**Utfall:** Liaison statementene ble godkjent og oversendes ITU. Informasjon om IMOs syn på VDES oversendes også til ITU.

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

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

Rapporten fra korrespondansegruppen fikk støtte og ble brukt som underlag for det videre arbeidet.

**Norsk posisjon:** Norge støtter utfallet av korrespondansegruppens arbeid.

**Diskusjon:** Generalsekretæren understreket i sin åpningstale at han forventet at de 5 løsningene og 7 Risk Control Options (RCOs) ble ferdig vedtatt i denne uken. Og at Strategic Implementation Plan (SIP) blir levert uten forsinkelser i 2014. Han understreket at det noen ganger er viktig å sette strek og gjør noe konkret. Dette er også iht norsk standpunkt.

Forslag om å gjøre en reanalyse av de foreslåtte risikoreduserende tiltakene (RCOene) ble nedstemt, men ettersom dette var en flertallsbeslutning og ikke full enighet, ble det ingen endelig tiltredelse av de foreslåtte risikoreduserende tiltakene, se under.

De fem løsningene korrespondansegruppen hadde foreslått for å «sette e-navigasjon ut i livet» ble støttet. Andre foreslåtte løsningene blir tatt med i en plan for senere vurderinger i SIP. På tross av beslutningen om ikke å reanalysere RCOene, ble stilt en del spørsmål rundt kostnadsestimatene i kost/nytte beregningene i den gjennomførte Formal Safety Assessment (FSA). Formannen understreket at dette var diskutert, men diskusjonene medførte at det ikke ble en generell tiltredelse av FSA, C/B og RCOene, men flertallet støttet dem.

Det var enighet om at C/B metoden i FSA kan forbedres og at SIP skal levere et forslag til dette, men utover dette får det ingen betydning for det pågående arbeidet.

Det ble en lengre diskusjon om backup-løsninger uten at det kom noe konkret ut av dette. De fleste medlemslandene mente at det ikke er nødvendig med Loran-C. Norge informerte om beslutningen om nedleggelse av Loran-C.

Australia foreslo å omformulere de 5 operasjonelle områdene til definerte områder i stedet for å knytte det mot operasjoner. Det endte opp med en diskusjon om å forholde seg til radiodekningsområdene. Kommunikasjonsbehovene i forbindelse med e-navigasjoner er imidlertid større enn innen GMDSS og områdene ble utvidet fra 5 til 6 ved å skille polare og fjerntliggende områder.

Listen over Maritime Service Portfolios (MSP) ble gjennomgått og justert. MSP 9 (fjernmonitorering av instrumenter om bord) ble fjernet.

En del medlemmer mente at SIPen burde være generell og overordnet. Det ble enighet om at arbeidet med ferdigstillelse av SIP skulle prioriteres i korrespondansegruppen.

Det ble en lang diskusjon om nødvendigheten av et møte før NCSR 1. Flertallet mente at NAV skulle anbefale at det ble avholdt et slikt møte, men det må først godkjennes av MSC og Council. Et slikt møte kan uansett ikke avholdes før NCSR 1, så det ser ut til at e-navigasjon må diskuteres i teknisk arbeidsgruppe eller plenum!

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

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

Norge har vært skeptisk til å utvide bruken av Shipborne Automatic Identification systems AIS fra denne diskusjonen startet for noen år siden. Det ble likevel besluttet en policy «in principal» på NAV 58, og retningslinjer ble utarbeidet, så det var lite å gjøre. Korrespondansegruppen som har arbeidet med retningslinjene mellom sesjonene skulle kun gjøre redaksjonelle endringer.

**Norsk posisjon:** Forsterke at AIS primært er et antikollisjonssystem og klargjøre at virtuell permanent merking må holdes på et absolutt minimum i retningslinjene.

**Diskusjon:** Norge holdt et lengre innlegg med forslag til «redaksjonelle» endringer for å oppnå en forsterking av AIS sin opprinnelige oppgave og å redusere bruken av fast merking virtuelt. Vi fikk en del støtte på dette og forslagene ble innarbeidet i retningslinjene. Norges forsøk på å fjerne at permanent virtuell merking skal kunne gjøres av økonomiske årsaker ble ikke støttet, men ordlyden ble i hvert fall bedre på det området.

**Utfall:** Retningslinjene ble godkjent og oversendes MSC for endelig vedtak.

### **8) Review of general cargo ship safety**

Sekretariatet orienterte om utfallet av IMO's ekspertgruppe på FSA sin gjennomgang av IACS sin FSA på lasteskip. Tre av de anbefalte risikoreduserende tiltakene lå under NAVs ansvarsområde.

**Norsk posisjon:** Norge har støttet utfallet av IACS sin Formal Safety Assessment (FSA) fra den ble sendt inn til MSC 88.

**Diskusjon:** Da det er gått lang tid siden FSAen ble utført, er det skjedd en del endringer i SOLAS. De tre risikoreduserende tiltakene ble derfor vurdert til å være ivaretatt i reviderte regler.

**Konklusjon:** Det anses unødvendig med ytterligere oppfølging av anbefalingene.

### **9) Revision of the information contained in the existing annexes to the recommendation on the use of adequate qualified deep-sea pilots in the North Sea, English Channel and Skagerrak (Resolution A.486(XII))**

Saken er satt på agendaen av EU-landene. Resolusjonen er «gått ut på dato» med hensyn til henvisninger og kontaktopplysninger.

**Norsk posisjon:** Ingen innvendinger til forslaget til revidert resolusjon.

**Utfall:** Revidert resolusjon ble støttet og sendes direkte til A 28 for endelig vedtak.

### **10) Revision of the guidelines for the onboard operational use of Shipborne Automatic Identification systems (AIS)**

Under denne sesjonen ble det primært vurdert inkludering av AIS-SART i retningslinjene. Dette var et forslag fra Kina.

**Norsk posisjon:** Kan støtte forslaget, men detaljene må ses nærmere på.

**Diskusjon:** Det ble påpekt at selv om resolusjonen er gammel og trenger oppdatering, var den basert på retningslinjer fra ITU. Disse retningslinjene er ITU i ferd med å revidere og den reviderte utgaven blir trolig godkjent før NCSR 1. Det ble derfor anbefalt å sende revidert tekst til NCSR 1 for endelig behandling.

**Utfall:** Det ble utarbeidet forslag til revidert utgave av resolusjonen og den sendes NCSR 1 for gjennomgang. Det ble også oppfordret til innsendelse av innspill til revidert resolusjon.

### **11) Consolidation of ECDIS-related IMO circulars**

Dette agendapunktet kom opp som en følge av alle diskusjonene rundt mangler og feil ved eksisterende systemer. Australia har gjort brorparten av arbeidet her, og det var sendt inn forslag til nytt sirkulære.

**Norsk posisjon:** Støtter generelt arbeidet og dokumentet, men må se på detaljene.

**Diskusjon:** Under diskusjonen kom det fram at dokumentet ikke ville erstatte noen av de eksisterende sirkulærene, men være i tillegg til dem. Dette er ikke i henhold til instruksene fra MSC. Det var litt delte meninger om dette da ECDIS er omtalt i en mengde resolusjoner og retningslinjer og dersom en ikke kan gjøre endringer må all tekst inn. Dokumentet highlighter deler av de mange eksisterende standarder og retningslinjer og lister disse så sånn sett er det et nyttig dokument.

**Utfall:** Det ble anmodet om innspill til neste sesjon.

### **12) Consideration of ECDIS matters related to the implementation of the carriage requirements in SOLAS regulation V/19.2.10 and V/19.2.11**

Under dette agendapunktet informerte IHO om hva som er gjort fra deres side siden sist. De kunne fortelle at ingen større saker relatert til feil og mangler er rapportert siden NAV 58. Også andre medlemmer hadde utarbeidet spørreskjemaer og informerte om utfallene av disse. I tillegg forelå det et forslag fra Ukraina om å «modernisere» ECDIS for operasjon med VHF DSC.

**Norsk posisjon:** Tar informasjonen til etterretning. Støtter ikke Ukrainas forslag.

**Diskusjon:** Det er vanskelig å trekke noen konklusjoner ut av noen av undersøkelsene det ble informert om da det ikke går fram om det er gammelt utstyr eller utstyr godkjent etter siste IHO standard om bord i skipene som har svart på undersøkelsene.

Ukrainas forslag vil kreve et nytt agendapunkt. Flertallet mente imidlertid at dette var prematurt.

**Utfall:** Informasjonene ble notert og Ukrainas forslag fikk ikke støtte.

### **13) Development of explanatory footnotes to SOLAS regulations V/15, V/18, V/19 and V/27**

Dette er også et agendapunkt som er kommet opp i forbindelse med innføring av krav om ECDIS og rapporter om feil og mangler. Det forelå forslag om å sette inn en fotnote i SOLAS som refererer til siste utgave av IHO standarden for ECDIS.



**Norsk posisjon:** Støtter intensjonen men støtter ikke forslaget da teksten i fotnoten er i konflikt med SOLAS.

**Diskusjon:** Intensjonen med forslaget er god og vi støtter at den til en hver tid siste IHO standarden bør brukes. Dette da det primært er ECDIS som er godkjent etter tidligere standarder det har vært problemer med. Det er imidlertid ingen «quick-fix» på dette. Hvis vi skal gjøre dette skikkelig må det SOLAS-endringer til. Dette ga Norge uttrykk for og majoriteten støttet oss.

**Utfall:** Det ble oppfordret til å revurdere saken og komme med innspill til neste møte.

#### **14) Revision of the information contained in the existing annexes to the recommendation on the use of adequate qualified deep-sea pilots in the Baltic**

Saken er satt på agendaen av EU. Resolusjonen er «gått ut på dato» med hensyn til henvisninger og kontaktopplysninger.

**Norsk posisjon:** Ingen innvendinger til forslaget til revidert resolusjon.

**Utfall:** Revidert resolusjon ble støttet og sendes direkte til A 28 for endelig vedtak.

#### **15) Casualty analysis**

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet og sekretariatet informerte om MSCs beslutning om at ingen saker skal sendes direkte fra underkomiteen Implementation of IMO Instruments (III) (tidligere Flag State Implementation (FSI)) til de andre underkomiteene. Dette agendapunktet, som har vært et løpende agendapunkt for underkomiteene, blir derfor slettet fra fremtidige agendaer.

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

Dette er også et fast agendapunkt og denne gangen forelå det 3 IACS fortolkninger til behandling, samt et dokument med spørsmål fra IACS om hvordan en skal håndtere fleksibiliteten i bruk av ECDIS og papirkart i de ulike utstyrslistene knyttet til skips sertifikater.

**Norsk posisjon:** Støtter forslaget til fortolkning av COLREG, støttet i utgangspunktet forslag til fortolkningen relatert til losledere, støtter ikke forslaget relatert til VDR.

**Diskusjon:** Forslaget til fortolkning av COLREG om hvordan en kan møte krav til roterende lys fikk støtte. Når det gjelder forslaget til fortolkning relatert til losledere fikk dette ikke støtte og IACS ble bedt om å revurdere forslaget. Forslaget gikk ut på å tillate losledere med mer enn 9 meters lengde i vurderingen av avstand til vannflaten ved 15 graders krenkning. Ved en nærmere gjennomgang er også Norge i tvil om vi kan støtte forslaget selv om det i praksis vil være sjeldent at en los entrer et skip med 15 graders slagside generelt og da neppe på den høye siden. Forslag til fortolkning av «ved installasjon» relatert til VDR fikk ikke støtte. Når det gjelder fleksibiliteten i bruk av ECDIS og papirkart i de ulike utstyrslistene knyttet til skips sertifikater, tilbød IACS seg å utarbeide en fortolkning.

**Utfall:** MSC-sirkulæret relatert til krav om roterende lys (MSC/Circ.1260) ble revidert og sendes MSC for godkjenning. IACS vil utarbeide forslag til hvordan fleksibiliteten i bruk av ECDIS og papirkart kan løses i de ulike utstyrslistene.

#### **17) Biennial agenda and provisional agenda for NAV 60**

Biennial agenda ble justert basert på vedtak fattet under MSC 89, MSC 90 og progresjonen under NAV 59. Da det ikke vil bli noe NAV 60, ble det foreløpig konkludert med arbeidsgrupper under NCSR 1.

## **12) Election of chairman and vice-chairman for 2014**

Da det må velges nye formenn til de nye underkomiteene ble det ikke avholdt valg. Mr. M. Sollosi (US) og Mr. K. Billiar (Ukraina) henholdsvis formann og viseformann for NAV ble varmt takket av.

## **13) Any other business**

### 13.1 Saker fra komiteen

Dert forelå en anmodning fra MSC om å utarbeide retningslinjer i forhold til krav om automatisk funksjon på Bridge Navigation Watch Alarm Systems (BNWAS), da denne ikke kan benyttes av skip som må tilfredsstillere SOLAS.

**Norsk posisjon:** Norge har ikke hatt noen problemer med dette og ser ikke behovet.

**Utfall:** Det ble utarbeidet retningslinjer for oversendelse til MSC.

### 13.2 Saker fra andre underkomiteer

Det forelå et dokument fra IHO med forslag til en ny paragraf i Polarkodens forord, forslag til endringer i beskrivelsen av «additional hazards» i Polarkoden og forslag til tilleggsinformasjon i Polarkodens ikke-bindende del. Dokumentet var sendt til DE, men ettersom kart og mangel på dette er en sak under NAVs ansvarsområdet, oversendte DE dokumentet til NAV.

**Norsk posisjon:** Støtter forslagene i dokumentet (ordlyden må kontrolleres).

**Utfall:** NAV besluttet å sende dokumentet til møtet i arbeidsgruppen til Polarkoden som skal møtes i månedsskifte september/ oktober med instruks om å innarbeide forslagene.

### 13.3 Diverse informasjon

Under dette agendapunktet forelå det også flere informasjonsdokumenter der innholdet ble notert. Dette gjaldt status for IEC-standarder, IMO/IALA null-ulykkes kampanje, anbefalinger fra industrien om familiarisering med ECDIS, påminnelse om Kabelkonvensjonen (av 1884), status på GALILEO og proaktiv bruk av VDR-informasjon.

Haugesund, 13. september 2013

Turid Stemre  
Delegasjonsleder