Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

RAPPORT – NCSR 1

Til: Sjøfartsdirektøren, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.
Fra: Delegasjonen v/Stemre og Storhaug
Dato: 1.august 2014
Komité: Sub-Committee on Safety of Navigation, Communications and Search and Rescue 1. sesjon (NCSR 1) 30. juni - 4. juli 2014

Den norske delegasjonen bestod av følgende:	Funksjon:
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (Delegasjonsleder)	Plenum/WG 1/WG 2
Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Rune M. Nilsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Senioringeniør Svein David Medhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/DG 1
Avdelingssjef Jon Leon Ervik, Kystverket	Plenum/DG 1
Seniorrådgiver Trond Langemyr, Kystverket	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Trine Solevaagseide, Kystverket	Plenum/
Seniorrådgiver Jorunn Clementsen, Kystverket	Plenum/
Seniorrådgiver Trond Ski, Kystverket	Plenum/
Seniorrådgiver Jeanette Assev-Lindin, Kystverket	Plenum/
Senioringeniør Morten Frestad, Post- og Teletilsynet	Plenum/WG 3
Operasjonsleder Stein Solberg, JRCC	Plenum/WG 1
CEO Ånund Haktorsen, Telenor Maritim Radio	Plenum/WG 3
Avdelingsdirektør Audun Tollum-Andersen, Telenor Maritim Radio	Plenum/WG 3
Seniorforsker Steinar Låg, DNV GL	Plenum/WG 3
Rådgiver Jahn Viggo Rønningen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper etter NCSR 1:

- GMDSS review
- Harmonization of guidelines related to e-navigation

Tentativ dato for NCSR 2:

Det vil bli opprettet følgende arbeidsgrupper under NCSR 2 :

- Search and Rescue
- Navigation
- Technical matters

Eventuelle draftinggrupper besluttes senere.

I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 24. juni 2014. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i London der Stemre deltok. Storhaug fungerte som delegasjonsleder tirsdag til torsdag, da Stemre måtte være til stede i arbeidsgruppene som diskuterte Polarkoden.

NCSR 1 opprettet følgende arbeidsgrupper:

WG 1: SAR Working group ledet av New Zealand (Agendapunkt 18, 19, 20, 21, 23 og 27)
WG 2: Ships' routeing ledet av Nederland (Agendapunkt 3 og 23)
WG 3: Technical Working Group ledet av

NAV 59 opprettet følgende draftinggruppe:

DG 1: DRAFTING GROUP ON THE FINALISATION OF DRAFT CIRCULARS AND RESOLUTION

Planlagt draftinggruppe på e-navigasjon ble ikke nedsatt da Strategic Implementation plan (SIP) ble godkjent i plenum.

Norske dokumenter til NCSR 1:

NCSR 1/9	Report of the Correspondence group on e-navigation
NCSR 1/9/1	Draft guidelines developed to support the e-navigation strategy
NCSR 1/INF.5	Background information related to the development of e-navigation

I tillegg var vi medinnsendere på NCSR 1/27/3 *Participation in the WMO Voluntary Observing Ships' Scheme.*

II. OPPSUMMERING

Siden dette var det første møtet i den nye underkomiteen startet møte med valg av formann og viseformann for 2014.

Carlos Salgado, Chile og Ringo Lakeman, Nederland ble valgt til henholdsvis formann og viseformann for 2014.

Norge kan si seg fornøyd med utfallet av møtet. SIP for e-navigasjon ble godkjent, navigasjons- og kommunikasjonskapittelet i Polarkoden ble ferdigstilt og det gikk vår vei i de ulike diskusjonene rundt ECDIS.

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 ……..
Der underkomiteen fikk spesifikke instrukser eller kommentarer ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt eller «Any other business» (agendapunkt 27).

3) Routeing of ships, ship reporting and related matters

En foreløpig vurdering av forslagene til nye reguleringer var foretatt av formannen 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, men at noe av informasjonen gitt i dokument NCSR 1/3/13 var mangelfull

Norsk posisjon: Norge støttet de innsendte forslagene med unntak av forslaget fra Tyrkia om et påbudt skipsrapporteringssystem i ”Izmit Bay”(NCSR 1/3/9).

Diskusjon: Under dokumentgjennomgangen i plenum, ble det stilt en del spørsmål ved forslaget fra Hellas som medførte at de trakk sitt dokument NCSR 1/3/13. Det ble også uttrykt skepsis til det tyrkiske forslaget om et nytt påbudt skipsrapporteringssystem i ”Izmit Bay” fra Norge, Marshall Islands og Intertanko. Utenom dette foregikk dokumentgjennomgangen uten nevneverdige kommentarer.

3.1 *Nye trafikkseparasjonssystemer*

Diskusjon: Det ble ikke behandlet noen forslag til nye trafikkseparasjonssystemer under NCSR 1.

3.2 *Endringer og tillegg til eksisterende trafikkseparasjonssystemer*

Diskusjon: Samtlige endringsforslag til eksisterende trafikkseparasjonssystemer ble gjennomgått uten nevneverdige diskusjoner. Det ble kun foretatt mindre korrekturmessige endringer til forslagene.

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

- Amendments to the existing Traffic Separation Scheme ”In the Strait of Gibraltar”
- Amendments to the Traffic Separations Scheme in the waters off the Chengshan Jiao Promontory
- Amendments to the routeing system “off Friesland”

Ikrafttredelse: De foreslåtte endringene til eksisterende trafikkseparasjonssystemer, vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjennelse i MSC.

3.3 *Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer*

Diskusjon: Det ble stilt noen spørsmål tilknyttet utformingen av en ”inshore traffic zone” utenfor Marokko (NCSR 1/3). Utfyllende informasjon fra Marokko gav imidlertid tilstrekkelig grunnlag

for å godta denne utformingen. Utover dette var det ingen nevneverdige diskusjoner, og det ble kun foretatt mindre korrekturmessige endringer til forslagene.

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

- Amendment of the precautionary area off Tanger-Med and of the south-western inshore traffic zone including anchorage areas
- Amendment to the existing two-way route int the Great North-East Channel
- Measures other than traffic separation schemes Proposed new Areas to be avoided "off Friesland"
- Amendments to the deep-water routes forming parts of routeing system "off Friesland"
- Amendments to the mandatory route for tankers for North Hinder to the German Bight and vice versa
- Establishment of Two-way routes and a precautionary area at Jomard Entrance, Papua New Guinea
- Revocation of the IMO-adopted Area To Be Avoided in the region of the Great Barrier Reef

Ikrafttredelse: De foreslåtte rutetiltakene og opphevelsen av forbudsområdet ved Great Barrier Reef, vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjennelse i MSC.

3.4 *Påbudte skipsrapporteringssystemer.*

Diskusjon: Det tyrkiske forslaget om et nytt påbudt skipsrapporteringssystem i "Izmit Bay" medførte lengre diskusjoner ledet an av Norge og Marshall Island. Det ble foretatt omfattende endringer til det opprinnelige forslaget da det lenge så ut som at de øvrige landene ville støtte forslaget. Avslutningsvis tok imidlertid saken en underlig vending ved at ingen land, på spørsmål fra arbeidsgruppens formann, ville tilkjennegi at de støttet det tyrkiske forslaget. Sluttresultatet ble derfor at forslaget ikke ble godkjent.
Et kinesisk endringsforslag til skipsrapporteringssystemet "Off Chengshan Jiao Promontory" medførte noen mindre diskusjoner og endringer til det opprinnelige forslaget. Det ble blant annet akseptert et norsk forslag på en klar definisjon på hva som menes med farlig last.

Utfall: Følgende endringer til påbudte skipsrapporteringssystemer ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

- Amendments to the existing mandatory ship reporting system Off Chengshan Jiao Promontory

Ikrafttredelse: De foreslåtte endringene til skipsrapporteringssystemet, vil tidligst tre i kraft 6 måneder etter godkjennelse i MSC.

4) Consideration of ECDIS matters related to the implementation of the carriage requirements in SOLAS regulations V/19.2.10 and V/19.2.11

Dette agendapunktet er kommet opp i forbindelse med feil som er avdekket ved bruke av ECDIS, primært systemer som er godkjent etter eldre standarder. Det var fremmet ønske om å utsette target completion date.

Norsk posisjon: Støtter ikke å beholde dette på agendaen da eventuell rapportering om feil og utvikling kan gjøre under «Any other business» som for annen rapportering.

Utfall: Som norsk posisjon. Punktet ble strøket fra NCSRs agenda forutsatt godkjennelse av MSC. Rapportering kan gjøres under Any Other Business.

5) Consolidation of ECDIS-related IMO circulars

På siste møtet i underkomiteen Safety of Navigation, ble det framlagt et forslag til konsoliderte retningslinjer. Norge støttet ikke forslaget, primært fordi det var lagt opp som et tilleggs sirkulær som ikke erstattet noen av de eksisterende. Dette siste var poenget med agendapunktet.

I perioden mellom NAV 59 og NCSR 1 har det pågått en uformell korrespondanse med ulike aktører fra medlemslandene, herunder Norge og observatørene. Resultatet ble et sirkulære som erstatter syv eksisterende sirkulærer og Norge var medinnsender av dette omarbeidede sirkulæret.

Norsk posisjon: Støtter godkjennelse av sirkulæret.

Utfall: Sirkulæret ble godkjent og oversendes MSC 94 for endelig vedtak. Agendapunktet strykes fra NCSRs agenda forutsatt godkjennelse av MSC.

6) Consideration of the application of the satellite navigation system "BeiDou" in the maritime field

Norsk posisjon: Støtte BeiDou som en del av WWRNS.

Diskusjon: Kina ønsker å utvikle to nye ytelsesstandarder som en forlengelse av gjeldende GPS/GNSS standarder i resolusjonene MSC.114(73) og MSC.115(73) og det ble klart at disse resolusjonene må endres. Følgelig må det fremmes forslag til Sjøsikkerhetskomiteen om et nytt *unplanned output*, som Kina indikerte at de ville gjøre.

Utfall: NCSR 1 anbefaler Sjøsikkerhetskomiteen om å godkjenne BeiDou som del av WWRNS, og et utkast til Assembly-resolusjon oversendes Komiteen for godkjennelse. Saken er dermed ferdig i NCSR.

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

Saken har vært på NAVs agenda i flere år. Norge har fra sagt fra begynnelsen at vi ikke vil oppnå ønsket resultat, at ECDIS skal være godkjent etter siste reviderte ytelses-standard og siste reviderte standarder fra IHO, med mindre SOLAS endres.

Norsk posisjon: Som før

Diskusjon: Underkomiteen sa seg enig med Norge og agendapunktet strykes fra NCSRs agenda forutsatt godkjennelse av MSC.

Utfall:

8) Consideration of LRIT-related matters

Norsk posisjon:
Denne saken er en sak uten avslutning i og med at den handler om forvaltningen av LRIT systemet globalt.

Diskusjon:

Behov for sterkere kryptografisk nøkkel for PKI sertifikater, og NCSR bad sekretariatet om en vurdering av dette spørsmålet til NCSR 2.

Revisjoner av nasjonale datasentre viste at noen land ikke klarer å lukke *major non-conformities.* LRIT koordinatoren vil bli bedt om å utarbeide prosedyrer for behandling av ikke reviderte datasentre og de som har fått *major non-conformities* som skal fremlegges for en fremtidig sesjon av NCSR. Underkomiteen kom frem til reviderte revisjonsprosedyrer for datasentre og IDE, ved å endre sirkulære COMSAR.1/Circ.54/Rev.2.

9) Development of an e-navigation strategy implementation plan

Underkomiteen godkjente *Strategic Implementation Plan (SIP)* nå er ferdigbehandlet og skal til Sjøsikkerhetskomiteen for godkjennelse, etter flere års intenst arbeid ledet av Norge, ved Kystverket. Forslaget fra CIRM om å kutte ut referanser til S-modus i SIP falt, ettersom det er viktig at det settes krav til standardiserte løsninger og særlig brukergrensesnitt.

Det store diskusjonstemaet var at medlemslandene og alle organisasjonene påpekte at IMO mangler en plan for arbeidet med å implementere de valgte løsningene. Det var enighet om at IMO koordinerer arbeidet videre for å unngå et virvar av løsninger for e-navigasjonssystemer. Australia la frem en erklæring om at det må etableres et program for koordinert gjennomføring av implementeringen, og vil fremme forslag om dette til MSC. Erklæringen høstet mye støtte fra medlemslandene og interesseorganisasjoner, blant andre de internasjonale rederiorganisasjonene ICS og BIMCO.

Det gjenstår et oppdrag for å harmonisere tre retningslinjer for e-navigasjon, som skal ivaretas av en korrespondansegruppe koordinert av Australia. Det gjelder *Guidelines on Human Centred Design (HCD) for e-navigation systems, draft Guidelines on Usability Testing, Evaluation and Assessment (UTEA) for e-navigation systems draft Guidelines on Software quality assurance (SQA) in e-navigation.*

10) Development of performance standards for multi-system shipborne navigation receivers

Norsk posisjon:
Norge støttet forslag til ytelsesstandarder fremlagt under forutsetning av at forslag fra Kina og ESA (*European Space Agency)* ble tatt hensyn til.

Diskusjon:
Synspunktene som ble uttrykt var stort sett på linje med Norges; imidlertid ble det klart at forslaget ikke var modent nok, for eksempel at endringer i modulkonseptet nok er nødvendige.

Utfall:
NCSR 2 vil dermed se på saken igjen. Det er ventet at interesserte medlemsland vil sende inn forslag.

11) Revision of the Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AIS)

Norsk posisjon:
Norge støttet utfallet av NAV 59 betinget av at endringene til retningslinjene foreslått av Australia ble innarbeidet. Australia er bekymret for bruk av «kanal management» ved bruk av AIS.

Diskusjon:
NCSR besluttet at redaksjonskomiteen skulle ferdigstille teksten til retningslinjene med hensyntagen til Australias forslag.

Utfall:
NCSR1 ga sin tilslutning til revidert Assembly resolusjon, som dermed blir sendt Sjøsikkerhetskomiteen for godkjennelse. Den vil endelig bli vedtatt av neste sesjon av Assembly som er i desember 2015. Saken blir dermed strøket fra agendaen til NCSR.

12) Developments in maritime radiocommunication systems and technology

Norsk posisjon:
Denne saken gjelder søknad fra Iridium, et amerikansk selskap, for å bli GMDSS service provider, på linje med Inmarsat. Norge støtter denne søknaden.

Diskusjon: Mange land uttrykte sin støtte til søknaden. Imidlertid er det to forhold som er problematiske. Det ene er dokumentet fra Storbritannia som kritiserer søknaden til Iridium som ufullstendig, og som fikk en del støtte. Det andre gjelder den videre prosessen i å behandle søknaden. Det er noe uenighet om hvem som skal utnevne og fungere som uavhengige eksperter; IMSO, *International Mobile Satellite Organization*, har sagt seg villig men mange mener at det ikke er heldig at organisasjonen som til slutt skal overvåke Iridium også skal gjennomgå søknaden.

Utfall:
Beslutningspunktene ble vesentlig omarbeidet i plenum. Det følgende er basert på lydopptak fra UKs innlegg i plenum:

> .1 That the Committee consider convening a group of experts, through the Secretariat, to participate in the evaluation process and provide technical advice, including requesting support from other international organizations such as IHO, WMO and others; or
>
> .2 That the Committee consider and decide on which independent body should produce a technical and operational assessment of the information contained in documents NCSR 1/12 and NCSR 1/12/2 and invite that body to provide a report to the NCSR Sub-Committee for evaluation;
>
> .3 That additional information deemed to be required for this assessment could be presented directly to the independent body through the Secretariat in order to address the concerns expressed in document NCSR 1/12/2 [fra UK] as well as those expressed in paragraph 12.5.3 above; and

Denne løsningen var USA enig i. Det er uansett første gang man setter i gang en prosess for å godkjenne en ny GMDSS-satellittjenesteleverandør, og NCSR følte nok behov for å bringe dette opp på et høyere nivå i organisasjonen. Som en oppfølging bør Norge ha utført en selvstendig vurdering av UK's dokument samt om vi foretrekker punkt 1 eller 2, dvs at ekspertene utpekes av sekretariatet eller at MSC finner frem til en «independent body».

13) Review and modernization of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Norsk posisjon:
GMDSS er inne i en prosess for å se hvordan det kan moderniseres. Norge står fullt bak en slik prosess, selv om vi mener at man har fått til lite av håndgripelige resultater hittil.

Diskusjon:
Første fase, *High Level Review* er fullført, og NCSR 1 sluttet seg til de resultatene man var kommet frem til. Neste steg er *Detailed Review*, som NCSR 1 gjorde ferdig disposisjonen til. Dessverre blir det nødvendig med en forlenget frist for ferdigstillelse, til 2018. Dette kan påvirke

arbeidet overfor ITU. Et av de vanskeligste spørsmålene er definisjon av radiodekningsområdene A3 og A4. NCSR 1 kom frem til fire opsjoner som skal vurderes av korrespondansegruppen som skal jobbe frem til NCSR 2.

Utfall:
Arbeidet pågår.

14) Further development of the GMDSS master plan on shore-based facilities

Norsk posisjon:
Det var kun et dokument som formannen i NAVTEX-panelet som informerte om virksomheten siden COMSAR 17.
Utfall:
NCSR 1 ble informert om at ny formann i IMO International NAVTEX Co-ordinating Panel er William Van Den Bergh.

15) Consideration of operational and technical coordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including the development and review of related documents

Norsk posisjon:
Det var kun to dokumenter til behandling, hvorav det ene informerte om virksomheten til IHO WWNWS (World Wide Navigational Warning System), og det andre var forslag til endringer i «Joint MSI Manual» (MSC.1/Circ.1310) fra IHO og WMO, som Norge støttet.
Utfall:
Det kommer et revidert sirkulære som tar med seg de foreslåtte endringene.

16) Consideration of radiocommunication ITU-R Study Group matters

Norsk posisjon:
Det var ett dokument til behandling, **Liaison statement from ITU-R Working Party 5B to IMO – Revision of Recommendation ITU-R M.493-13 on Digital Selective-Calling System for use in the Maritime Mobile Service.** Dokumentet kunne støttes da Norge har deltatt i møtene som har utarbeidet det.

Utfall:
NCSR 1 sluttet seg til den tekniske arbeidsgruppens svar på ITU-dokumentet. Arbeidet pågår i ITU.

17) Consideration of ITU World Radiocommunication Conference matters

Norsk posisjon:
Denne saken hadde to ting man skulle diskutere: utfallet av IMO/ITU Joint Experts Group og godkjennelse av IMOs posisjoner til ITUs WRC-15 (World Radio Conference i 2015).

Diskusjon:
IMO/ITU Joint Experts Group rapporterte om sitt møte i oktober 2013 til NCSR 1. Hovedsakelig var moderniseringen av GMDSS på agendaen. Ekspertgruppen sørget for at *High Level Review,* den strategiske delen ble ferdigstilt, bortsett fra uenigheten rundt definisjonen av A3 og A4 områdene.
Utfall:
Liaison statement oversendes til *ITU-R Joint Task Group 4-5-6-7 on additional comments in relation to frequency bands identified by ITU-R for future assessment of the suitability for IMT (International Mobile Telecommunications)*.

18) Consideration of developments in Inmarsat and Cospas-Sarsat

Det er fortsatt problemer med å etablere kontakt til enkelte SPOC som kan være en indikasjon på at redningstjenestene i enkelte regioner kan være vanskelige å stole på. Som en løsning på dette problemet foreslo SAR-arbeidsgruppen å inkludere spørsmål om dette i IMO-revisjonene (som blir bindende for alle medlemsland fra 1.1.2016). Dette var det motstand mot, da SPOC ikke er en forpliktelse som er inkludert i SOLAS; SAR-konvensjonen er ikke en del av revisjonsprosessen.

SAR-arbeidsgruppen endret MSC.1/Circ.1210 fordi sirkulæret inneholder en del informasjon og forklaringer som er foreldet. Nytt sirkulære ble utarbeidet.

19) Development of guidelines on harmonized aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters

Arbeidet under dette agendapunktet er en fortsettelse av 20. sesjon til ICAO/IMO Joint Working Group, avholdt i september 2013.

Ny kanselleringsprosedyre i tilfelle feil aktivering av Epirb vil bli innarbeidet i 2016 utgaven av IAMSAR-manualen. Det vil også bli tatt med en prosedyre for hva som bør gjøres dersom en Epirb som har blitt feilaktig aktivert og ikke kan slås av.

Sirkulæret MSC.1/Circ.1182 *on Guide to recovery techniques* ble revidert for å bringe det på linje med ny SOLAS-regel III/17-1 som trådte i kraft 1. juli 2014.

20) Further development of the Global SAR Plan for the provision of maritime SAR services, including procedures for routeing distress information in the GMDSS

Frankrike hadde sendt inn flere dokumenter om SAR og telemedisin. De ønsket en plattform for lette overføringen av medisinsk informasjon, men det var ikke særlig støtte for det da man ikke ser behovet. Frankrike ville jobbe videre med saken. I tillegg ønsket Frankrike å se på MSC.1/Circ.1218 GUIDANCE *ON EXCHANGE OF MEDICAL INFORMATION BETWEEN TELEMEDICAL ASSISTANCE SERVICES (TMAS) INVOLVED IN INTERNATIONAL SAR OPERATIONS.* Man kom frem til at det kan være et problem at SAR-informasjon ikke alltid er like lett tilgjengelig, og vil se videre på saken.

21) Development of amendments to the IAMSAR Manual

Endringene til IAMSAR-manualen som ble foreslått av ICAO/IMO JWG ble bifalt, med mindre endringer. Forslagene om å oppheve COMSAR.1/Circ.57 og COMSAR/Circ.23 vil bli opphevet når endringene til IAMSAR manualen trer i kraft i 2016, fordi manualen dekker innholdet i disse sirkulærene.

22) Development of measures to protect the safety of persons rescued at sea

Norsk posisjon:
Denne saken har sin opprinnelse i "Tampa"-saken, som førte til endringer I SAR- og SOLAS-konvensjonene blant annet at det er SAR-området som har ansvaret for å ta imot reddete personer. Malta har ikke akseptert endringene, og det har skapt problemer for Spania og Italia, med store flyktningestrømmer og uklare ansvarsforhold på mottakersiden. Norge holder fast ved de tidligere konvensjonsendringene. Som flaggstat er vi avhengig av at situasjonen blir mer avklart i Middlehavet.

Diskusjon:
Forsøkene fra IMOs side på å sette opp en regional avtale har av ulike grunner strandet.
Utfall:
Saken blir strøket av agendaen da det ikke er verken fremdrift eller sendes inn noen documenter.

23) Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters

Underkomiteen var instruert til å:

> vurdere anvendelsen av kravene i kommunikasjon- og navigasjonskapitlene i Polarkoden; ferdigstille disse kapitlene, herunder forbedre strukturen i henhold til resten av koden, og vurdere mulig krav til rapportering og/eller overvåking, gjøre eventuelle endringer i listen over utstyr

Norsk posisjon: Det viktigste for Norge var å få ferdigstilt de to kapitlene og fjerne krav om rapportering og/eller overvåking slik de forelå.

Diskusjon:

Kommunikasjonskapittelet ble diskutert i SAR-gruppen. Den valgte å bruke et uformelt dokument fra Norge som utgangspunkt for diskusjonene. Mange av de norske forslagene gikk gjennom, men vi fikk ikke gjennomslag for samme utvidede krav til varsling, kommunikasjon og lokasjon for alle livbåter og flåter. Resultatet ble krav til alt for livbåter om bord på skip som opererer i temperaturer under minus 10^{o}C. Tilsvarende grense for flåter, men ikke krav til varsling.

Navigasjonskapittelet ble diskutert i Routing-gruppen. Her ble utfallet av SDC 1 brukt som grunnlag for diskusjon. Resultatet ble likevel veldig likt det Norge hadde foreslått i nok et uformelt dokument.

Utfall: Anvendelsen av kapittel 9 og 10 i Polarkoden skal følge samme anvendelse som resten av sikkerhets-kapittelet.
Navigasjons- og kommunikasjonskapitlene ble ferdigstilt og oversendes MSC 94 for inkludering i Polarkoden.
Det blir ikke stilt krav til rapportering og/eller overvåking i Polarkoden.

24) Consideration of IACS unified interpretations

Pilot transfer arrangements
Norsk posisjon:
Norge støttet selve UI'en men gikk imot IACS' dokument.
Diskusjon:
I forbindelse med nytt SOLAS-regelverk som moderniserer kravene til losleidere, oppstod det en diskusjon rundt tolkningen av regelverket rundt losleidere og om eventuelt krav til kombinasjon losleider og stige. IMPA, den internasjonale organisasjonen for loser, fikk generell støtte for sitt syn at regelverket ikke hadde blitt endret; det hadde kun fått en ny plassering i SOLAS kapittel V. SOLAS V/23.1.4 er kun en overgangsbestemmelse uten materielt innhold.
Utfall:
Siden IACS hadde tilpasset forslaget til UI til dette synspunktet, ble denne vedtatt. IACS' forslag om en «ikrafttredelsesdato» ble ikke akseptert.

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)
Norsk posisjon:
Norge støttet forslaget generelt.

Diskusjon:
Det ble blant annet fastslått at det ikke er noen krav om å bruke ECDIS, kun å ha det om bord. Begrepet «nautical chart» i SOLAS kan være både papirkart og elektroniske kart.
Utfall:
Forslaget fra IACS ble bifalt.

25) Biennial agenda and provisional agenda for NCSR 2
Biennial agenda ble justert ut fra utfallet av møtet, og foreløpig agenda for NCSR 2 ble godkjent under forutsetning av godkjennelse fra MSC. Datoene for NCSR 2 er foreløpig satt til 9. til 13. mars 2015.

26) Election of Chairman and Vice-Chairman for 2015

Carlos Salgado, Chile og Ringo Lakeman, Nederland ble gjenvalgt til henholdsvis formann og viseformann for 2015. Formannen annonserte i den forbindelse at 2015 blir hans siste år som formann.

27) Any other business

Konvensjonen for beskyttelse av internasjonale kabler, 1884.
Norsk posisjon:
Norge støtter USAs forslag til sirkulære fordi konvensjonen representerer gjeldende folkerett på området, samt at det er viktig å minne sjøfolk om reglene i denne konvensjonen.
Diskusjon:
Det var generell støtte, men en del kommentarer.
Utfall:
USA fremmer et revidert utkast til NCSR 2 som skal ta hensyn til kommentarene.

Distress position indication method utilizing Radar Cross Section
Et forslag fra Korea fikk ikke særlig støtte, og de ble bedt om å sende inn forslag om «unplanned output» til Sjøsikkerhetskomiteen.

Øvrig
For øvrig kunne IEC og ISO informere om nye standarder av relevans for underkomiteen henholdsvis om ECDIS og elektroniske inklinometere.

Haugesund, 1. august 2014

Turid Stemre
Delegasjonsleder