

**Fra:** Turid Stemre  
**Møtested:** International Maritime Organization, London  
**Møteleder:** Ringo Lakeman, Nederland  
**Referat fra:** Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue, 5. Sesjon, 19.-23.februar 2018

**Dato:** 5. mars 2019

## Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Videre arbeid med retningslinjer relatert til e-navigasjon
- Tilrettelegging for bruk av nye tilbydere i GMDSS
- Endringer i ulike test- og ytelsesstandarder for å sikre ensartet implementering av Polarkoden

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Seniorrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Seniorrådgiver Haakon Storhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør Svein David Medhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Senioringeniør Rune Magne Nilsen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Rådgiver Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG 1
<i>Principle Engineer Jan Tore Grimsrud</i>	DNV GL	WG 1
<i>Principle Engineer Finn H. Spone</i>	DNV GL	WG 2
<i>Seniorrådgiver Jeanette Assev-Lindin</i>	Kystverket	EG
<i>Regiondirektør John Erik Hagen</i>	Kystverket	WG 1
<i>Avdelingssjef Jon Leon Ervik</i>	Kystverket	WG 1
<i>Seniorrådgiver Trond Ski</i>	Kystverket	WG 2
<i>Redningsinspektør Stein Solberg</i>	JRCC, Stavanger	WG 3
<i>Redningsinspektør Ståle Jamtli</i>	JRCC, Stavanger	WG 3
<i>Redningsinspektør Bente Jonassen</i>	JRCC, Bodø	WG 3
<i>Avdelingsdirektør Audun Tollum-Andersen</i>	Telenor Kystradio	WG 2
<i>Direktør Terje Hammer</i>	Telenor Kystradio	WG 2
<i>Senioringeniør Morten Frestad</i>	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	WG 2

## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler torsdag 8.februar 2017.

I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i London 19. februar der Stemre deltok.

## Norske dokumenter

NCSR 5/INF.5	Information on ships' routing in the EEZ for Norway
NCSR 5/6	Report of the correspondence group on guidelines for the harmonized display of navigation information received via communication equipment
NCSR 5/22/1	Update of the IMO e-navigation Strategi Implementation Plan (SIP) sammen med Australia

## Forhandlingene

### Det ble opprettet tre arbeidsgrupper og én ekspertgruppe:

- WG 1: Navigation (agendapunkt 6, 7, 8 and 22 (NCSR 5/22/1 og NCSR 5/22/10)) ledet av M. de Gracia (Panama)
- WG 2: Communication (agendapunkt 11, 12 og 14) ledet av A. Schwarz (Tyskland)
- WG 3: SAR (agendapunkt 15, 16, 17 og 18) ledet av N. Clifford (New Zealand)
- EG: Ships' routing (agendapunkt 3) ledet av G. Detweiler (USA)

### Under redegjøres det for hovedproblemstillinger og de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.

#### **AGENDAPUNKT 3 ROUTING MEASURES AND MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEMS**

Sekretariatet minnet underkomiteen om at resolusjon MSC 433 (98) har trådt i kraft og skal følges. Sekretariatet vil oppdatere templatene som brukes for å vurdere tiltak i henhold til resolusjonen.

Da det forelå endringsforslag til det bindende skipsrapporterings-systemet REEFREP ble det besluttet å utarbeide en ny konsolidert, oppdatert MSC resolusjon som vil oppheve res. MSC 52(66), MSC.161(78) og MSC.315(88) vedrørende dette systemet.

En foreløpig vurdering av forslagene til nye reguleringer var foretatt av formannen og formannen i ekspertgruppen for å se at innsendte forslag er i henhold til vedtatte retningslinjer. Denne konkluderte med at det var mangler i de fleste av forslagene, men det forhindret ikke at alle ble behandlet.

Det ble spesielt diskutert hvorvidt NCSR har kompetanse til å vurdere tiltak som først og fremst er foreslått av miljøhensyn.

I tillegg ble det, av hensyn til den foreløpige gjennomgangen av forslag til rutetiltak og TSS, og for å gi sekretariatet og formannen mulighet til å kommunisere med forslagsstillere der de finner mangler, foreslått at medlemsstater på frivillig basis sender inn forslag senest 6 måneder før sesjonen i NCSR starter.

**Utfall:** Underkomiteen anbefaler at dersom en stat ønsker å fremme tiltak av miljøhensyn, skal det vurderes å sende forslag til MEPC om at områdene det gjelder kan bli vurdert som «special area» under MARPOL for deretter å utarbeide såkalt «associated protective measures» som for eksempel rutetiltak eller områder som skal unngås (areas to be avoided (ATBA)).

Det var enighet om å oppfordre til at medlemsstater på frivillig basis sender inn forslag til tiltak senest 6 måneder før sesjonen i NCSR starter.

Etter behandling av de ulike forslagene ble følgende besluttet:

### 3.1 Nye trafikkseparasjonssystemer (TSS) og endringer i eksisterende TSS

Følgende ble godkjent og anbefalt vedtatt av MSC:

Nytt TSS i Dangan kanalen med tilhørende tiltak ved munningen av River Pearl (forslått av Kina).

**Ikrafttredelse:** 6 måneder etter at MSC har fattet vedtaket.

Nytt separasjonssystem i Kattegat med tilhørende rutetiltak (forslått av Danmark og Sverige).

**Ikrafttredelse:** 1. juli 2020 forutsatt vedtatt av MSC.

De foreslåtte endringene til skipsrapproteringsystemet REEFREP foreslått av Australia og Papua New Guinea ble godkjent, og en konsolidert beskrivelse av systemet ble utarbeidet. Imidlertid trakk Australia forslaget til endringer i REEFREP da det ble behandlet i plenum, ettersom de trengte mer tid til å vurdere den konsoliderte beskrivelsen av systemet. Australia og Papua New Guinea kommer trolig tilbake med en ny konsolidert beskrivelse til neste møte.

### 3.2 Andre rutetiltak enn trafikkseparasjonssystemer (TSS)

Følgende ble godkjent og anbefales vedtatt av MSC:

Endringer i eksisterende ATBA i Atlanterhavet utenfor kysten av Ghana med enkelte endringer i forhold til Ghanas forslag.

**Ikrafttredelse:** 6 måneder etter at MSC har fattet vedtaket.

Opprettelse av «precautionary area» i Dangan kanalen med anbefalte retninger for trafikkflyten i området (foreslått av Kina i forbindelse med opprettelsen av nytt TSS).

**Ikrafttredelse:** 6 måneder etter at MSC har fattet vedtaket.

Opprettelse av «deep water route», anbefalte ruter og «precautionary area» i nærheten av Kattegat (foreslått av Danmark og Sverige i forbindelsen med opprettelse av nytt TSS)

**Ikrafttredelse:** 1. juli 2020 forutsatt vedtatt av MSC.

Opprettelse av toveis ruter og «precautionary area» i Beringhavet og i Beringstredet (foreslått av Russland og USA) og tre nye ATBA i Beringhavet (foreslått av USA).

**Ikrafttredelse:** 6 måneder etter at MSC har fattet vedtaket.

## **AGENDAPUNKT 4 UPDATES TO THE LRIT SYSTEM**

IMSO informerte om gjennomførte revisjoner og foreslo endring til MSC.1/Circ.1376/Rev.2 "Continuity of service plan for the LRIT system".

**Utfall:** Endringsforslaget ble godkjent og sekretariatet vil gjøre nødvendige endringer i sirkulæret.

Archived SURPIC request message

Under NCSR 4 ble Vietnams forslag om en tilleggsfunksjon i LRIT, «Archived SURPIC request message», diskutert og fikk generell støtte, men det ble stilt spørsmål ved kostnader og lagringstid, samt tidspunkt for gjennomføring. Til dette møtet var ytterligere informasjon innsendt.

**Utfall:** Forslaget fikk støtte og nødvendige endringer ble inkludert i MSC.1/Circ.1259/Rev.7, annex, annex 3 og MSC.1/Circ.1294/Rev.5, Annex, appendix 2-C og 3-C.

I tillegg fikk Kinas forslag til nødvendige rettelser i MSC .1/Circ.1259/Rev.7, part I støtte og sekretariatet vil inkludere rettelser i sirkulæret.

De nye versjonene av sirkulærene vil bli utgitt etter at tredje testfase er avsluttet.

#### **AGENDAPUNKT 5 APPLICATION OF THE "INDIAN REGIONAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (IRNSS)" IN THE MARITIME FIELD AND DEVELOPMENT OF PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE IRNSS RECEIVER EQUIPMENT**

Til dette agendapunktet hadde India sendt inn informasjon om systemet og et forslag til en ytelsesstandard for IRNSS. India ba også om at IEC skulle inviteres til å vurdere utarbeidelse av nødvendige teststandarder.

**Utfall:** Ytelsesstandarden ble godkjent og IEC bekreftet at de skulle vurdere nødvendige teststandarder. India ble bedt om å sende inn mer informasjon til NCSR 6.

Etter diskusjonen påpekte formannen at utkast til ytelsesstandard var så å si identisk med ytelsesstandard utarbeidet for BEIDOU og mente at en felles standard for alle satellittsystemer, regionale og globale, ville være å foretrekke framfor en standard for hvert system.

Dette er i tråd med Norges ønske, men det vil kreve et nytt output. Formannen oppfordret medlemslandene til å sende forslag om et nytt output til MSC.

#### **AGENDAPUNKT 6 GUIDELINES FOR THE HARMONIZED DISPLAY OF NAVIGATION INFORMATION RECEIVED VIA COMMUNICATIONS EQUIPMENT**

Dette har kommet på agendaen som en del av utfallet av etableringene av implementeringsplanen for e-navigasjon (SIP). Under NCSR 4 ble det opprettet en korrespondansegruppe under ledelse av Norge. Gruppen har rapportert til NCSR 5.

Det var enighet om at dette arbeidet trengte input både fra retningslinjer for s-mode og HGDMs arbeid med maritime tjenester (maritime services).

Formannen gjorde det klart at det kun var rom for en korespondansegruppe på e-navigasjonsrelatert saker, og gikk langt i få enighet om at det utkastet korrespondansegruppen hadde utarbeidet var velegnet som «Interim guidelines» og at de kunne oppdateres på et senere tidspunkt.

Dette vil imidlertid medføre at agendapunktet strykes (kunne virke som det var hovedpoenget her, ikke å få gode retningslinje), og et medlemsland må be om å få det på agendaen igjen en gang i framtiden når arbeidet med s-mode og maritime tjenester er ferdigstilt.

Det ble en «quick-fix» her. Alt korrespondansegruppen ikke hadde ferdigstilt ble strøket sammen med all tekst i hakeparentes. Norge var ikke spesielt fornøyd med denne løsningen. Det hadde vært bedre å legge arbeidet på is i påvente av utfallet av overlappende agendapunkt.

**Utfall:** Retningslinjene ble godkjent som «interim guidelines» og oversendes MSC for godkjenning.

### **AGENDAPUNKT 7 GUIDELINES ON STANDARDIZED MODES OF OPERATION, S-MODE**

Dette agendapunktet er også et resultat av SIP, og Australia hadde utarbeidet et førsteutkast til retningslinjer. Som nevnt over er ferdigstilling av disse retningslinjene nødvendig for å kunne ferdigstille retningslinjer for display av navigasjonsinformasjon mottatt via kommunikasjonskanaler.

**Utfall:** Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Australia som skal arbeide videre med retningslinjene.

### **AGENDAPUNKT 8 DEVELOP GUIDANCE ON DEFINITION AND HARMONIZATION OF THE FORMAT AND STRUCTURE OF MARITIME SERVICE PORTFOLIOS (MSPS)**

Underkomiteen behandlet rapporten fra møtet i harmoniseringsgruppen (HGDM). Rapporten fikk generell støtte. Det var også støtte for å be MSC om godkjenning for å avholde et møte til i gruppen (HGDM 2) som planlegges å avholdes fra 29. oktober til 2. november 2018.

I den forbindelse ble forslag til instruksjoner til gruppen diskutert. Sekretariatet påpekte at dersom det ble enighet om at det skal utarbeides «templates» for de ulike maritime tjenestene, må dette ikke føre til byrder for sekretariatet.

**Utfall:** Instruksjoner til gruppen ble utarbeidet, og sendes MSC sammen med forespørsel om å avholde et nytt møte i HGDM. Instruksjonen inkluderer utarbeidelse av en definisjon av maritime tjenester som er inkludert i «Maritime Service Portfolios».

### **AGENDAPUNKT 9 UPDATING OF THE GMDSS MASTER PLAN AND GUIDELINES ON MSI (MARITIME SAFETY INFORMATION) PROVISIONS**

Sekretariatet informerte om oppdateringer i masterplanen og oppfordret medlemslandene til å kontrollere at det til enhver tid ligger riktig informasjon i GISIS.

USA påpekte at resolusjon MSC.343(98) vil kreve endringer i ulike standarder og planer som IHO og IEC er ansvarlige for.

Det var enighet om dette, og IHO oppfordret medlemslandene sende SAR eksperter til IHOs møter for å kunne gjøre de nødvendige endringene.

Medlemslandene ble også minnet om 10 minutters begrensningen på NAVTEX.

### **AGENDAPUNKT 10 CONSEQUENTIAL WORK RELATED TO THE NEW POLAR CODEa**

Korrespondansegruppen som ble nedsatt under NCSR 4, har utarbeidet en liste over ulike instrumenter der tilleggskrav kan være nødvendige avhengig av for eksempel lave temperaturer og overising.

Det ble besluttet at disse tilleggskravene skulle utarbeides i egne generelle retningslinjer for å unngå eventuelle utilsiktede konsekvenser for eksisterende standarder gjeldende for skip som ikke operer i polare farvann.

**Utfall:** Korrespondansegruppen ble gjenopprettet med instruks om å utarbeide generelle retningslinjer.

### **AGENDAPUNKT 11 REVISION OF SOLAS CHAPTERS III AND IV FOR MODERNIZATION OF THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS), INCLUDING RELATED AND CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER EXISTING INSTRUMENTS**

På NCSR 4 ble det etablert en korrespondansegruppe som fikk i oppdrag å utarbeide utkast til endringer i SOLAS kapittel III og IV, samt utarbeide en plan for videre arbeid. Gruppen har også laget et utkast til en liste over andre IMO instrumenter der det kan bli nødvendig med oppdateringer basert på de kommende endringene i SOLAS kapittel III og IV. Rapporten fra gruppen ble brukt som grunnlag for diskusjonene.

**Diskusjon:** Som vanlig hadde arbeidsgruppen alt for mye å gjøre, så diskusjonene denne gangen dreide seg primært om listen over hvilke instrumenter som kan trenge oppdatering og arbeidsplanen for dette og følgende problemstillinger relatert til utkast til endringer i SOLAS kapittel II og IV:

- anvendelse av SOLAS kapittel IV
- flytting av radiokrav fra kapittel III til kapittel IV
- fjernaktivering av EPIRB
- funksjonskrav, spesielt relater til «security»
- definisjoner

Norge fikk gjennomslag for at det ikke skal gjøres endringer i anvendelsesparagrafene og det er enighet om å flytte radiokrav fra kapittel III til kapittel IV. Utover dette gjenstår det mye arbeid og detaljerte diskusjoner.

**Utfall:** Arbeidsplanen for følgeendringer i andre instrumenter ble godkjent og korrespondansegruppen for modernisering av GMDSS ble gjenopprettet.

### **AGENDAPUNKT 12 RESPONSE TO MATTERS RELATED TO THE RADIOCOMMUNICATION ITU-R STUDY GROUP AND ITU WORLD RADIOCOMMUNICATION CONFERENCE**

Sekretariatet informerte om utfallet av det 13. felles IMO/ITU ekspert møtet om maritime radiokommunikasjonssaker, herunder utkast til IMO posisjon på relevante agendapunkt på World Radiocommunication Conference 2019 (WRC-19) som avholdes 28. oktober til 22. november 2019.

Utkastet til IMO posisjon ble gjennomgått og revidert. Arbeidet vil fortsette under det 14. møtet i felles IMO/ITU ekspertgruppe som skal avholdes 3.-7. september 2018 og instruks til møtet ble utarbeidet og godkjent.

NCSR behandlet også et liaison statement fra ITU-R WP 5B om autonome maritime radioinnretninger og utarbeidet et liaison statement tilbake til ITU-R WP 5B.

### **AGENDAPUNKT 13 MEASURES TO PROTECT THE PERSONS RESCUED AT SEA**

Heller ikke i år var det noen dokumenter på dette agendapunktet.



## **AGENDAPUNKT 14 DEVELOPMENTS IN GMDSS SATELLITE SERVICES**

Det viktigste for Norge under dette agendapunktet var anerkjennelse av Iridium som leverandør av tjenester i GMDSS.

Tilsvarende anerkjennelse av Inmarsat FleetBroadband Maritime Safety Data Services sto også på agendaen.

IMSO hadde på oppdrag av IMO vurdert begge systemene fra et teknisk og operasjonelt perspektiv, og anbefalte anerkjennelse av begge tjenesteleverandørene.

For Iridium ba USA om at det måtte utarbeides en resolusjon som bekreftet anerkjennelse.

Storbritannia ba om det samme for Inmarsat.

Her var det slutt på likhetene. Mens det ikke var noen kommentarer til anerkjennelsen av Inmarsats regionale tilleggstjeneste, kom det en mengde kommentarer og spørsmål vedrørende Iridium. Kommentarer og spørsmål som nesten alle omhandlet forhold som ikke er omfattet av Resolusjon A.1001(25) «Criteria for the provision of mobile satellite communication systems in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)».

På tross av at flertallet som tok ordet støttet anerkjennelsen av Iridium, var motstanden for stor til at det var mulig å oppnå konsensus.

### **Utfall:**

Utkast til resolusjon om anerkjennelsen av Inmarsats regionale tilleggstjenester for bruk i GMDSS ble utarbeidet og oversendes MSC for godkjenning.

Iridium ble ikke anerkjent, og NCSR ber MSC om råd om hvordan prosessen skal gå videre.

Ut over dette var det primært informasjon, men informasjonen fra IMSO om gradvis overgang fra Inmarsat-3 til Inmarsat-4 satellitter førte til noe opphetede diskusjoner. Overgangen skal gå i fire trinn, det første i mars i år. Det gir ikke nok tid til å gjøre nødvendige endringer i instrumenter som inneholder informasjon og retningslinjer og det kan være nødvendig med oppgradering eller utskifting av utstyr. I tillegg til dette, ser det ut til at de nye satellittene har dårligere dekning i Norges interesseområder i nord, selv om det ble benektet.

Det viste seg at en utsettelse av overgangen ikke er mulig å utsette, så NCSR tok til etterretning at neste møte i IHO Document Review Working group vil utarbeide en tekst til «Notice to mariners» og i tillegg en trinnvis prosedyre til hydrografiske kontorer som vil forklare effekten av endringene og hvilke tiltak som må gjøres ombord hvis det er problemer med forbindelsen til I-4 satellittene.

I tillegg ble ICA og IMOs felles arbeidsgruppe sammen med sekretariatet bedt om å vurdere nødvendigheten av endringer i IAMSAR Manualen og GMDSS Master Plan basert på nye navn på hav regioner og dekingen til Inmarsat.

Det ble oppfordret til å spre informasjonen til alle berørte parter.

Til slutt ble det understreket at i framtiden må informasjon om denne type prosesser komme ut så tidlig som mulig.

Av informasjonen fra Cospas-Sarsat. er det verdt å merke seg at det fremdeles er mange kontaktpunkter for søk og redning som ikke responderer. Dette kan føre til at nødmeldinger ikke kommer fram i de områdene det dreier seg om.

Cospas-Sarsat anbefaler samarbeid mellom regioner for å forhindre dette, og informerte om at de har utviklet en modellavtale for denne type samarbeid.

## **AGENDAPUNKT 15 REVISED PERFORMANCE STANDARDS FOR EPIRBs OPERATING ON 406 MHZ (RESOLUTION A.810(19)) TO INCLUDE COSPAS-SARSAT MEOSAR AND SECOND GENERATION BEACONS**

Til NCSR 4 forelå det forslag til endringer i resolusjon A.810(19) utarbeidet av USA. Primært går endringsforslagene ut på å speile utviklingen av MEOSAR. Endringsutkastet fikk støtte, men det var enighet om at mer arbeid og mer testing er nødvendig før revisjonen av standarden kan ferdigstilles. Utkast til standard ble oversendt ICAO/IMOs felles arbeidsgruppe på søk og redning for videre utvikling. Arbeidsgruppen har rapportert tilbake til NCSR 5.

**Diskusjon:** Det bemerkes at enkelte elementer i forslagene er svært tekniske, og bør ses på av tekniske eksperter i IMO/ITU heller enn av SAR eksperter. Utkastet til endringer slik de forelå fra ICAO/IMIs felles arbeidsgruppe ble gjennomgått av SAR ekspertene, men ble ikke ferdigstilt.

**Utfall:** Utkastet går tilbake til ICAO/IMOs felles arbeidsgruppe for videre arbeid og til IMO/ITU felles ekspertgruppe for gjennomgang av de tekniske elementene. Dato for ferdigstilling utsettes til 2019.

## **AGENDAPUNKT 16 FURTHER DEVELOPMENT OF THE PROVISION OF GLOBAL MARITIME SAR SERVICES**

Sekretariatet informerte om status på GLOBAL SAR Plan modulen i GISIS og oppfordret medlemslandene til å sjekke informasjonen regelmessig for å være sikre på at den er riktig og oppdatert. I den forbindelse minnet sekretariatet om circular letter nr. 3588 som inneholder informasjon om hvordan dette skal legges inn i GISIS.

Under dette agendapunktet var det ellers kun informasjonsdokumenter som NCSR 5 noterte seg.

## **AGENDAPUNKT 17 GUIDELINES ON HARMONIZED AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE PROCEDURES, INCLUDING TRAINING MATTERS**

Under dette agendapunktet ble bruk av LED lys i lanterner og nød utstyr diskutert. LED lys er ikke nødvendigvis mulig å oppdage med utstyr beregnet på nattsyn.

Medlemsstatene ble oppfordret til å vurdere regeltiltak og/eller gjøre berørte parter oppmerksomme på den potensielle faren ved dette. Det kan for eksempel bli vanskeligere å detektere folk i nød.

Bekymringer vedrørende manglende tilfredsstillende av IAMSAR manualen i styringsystemene til fly og helikopter som deltar i redningsoperasjoner ble også diskutert.

Det ble oppfordret til å sende inn forslag til internasjonale Software standarder nødvendige for søkemønstre under redningsaksjoner.

Foreløpig agenda for det 25. møte i ICAO/IMOs felles arbeidsgruppe ble utarbeidet og godkjent.

## **AGENDAPUNKT 18 AMENDMENTS TO THE IAMSAR MANUAL**

Det var ikke sendt inn noen dokumenter til dette agendapunktet, men deler av rapporten fra det 24. møte i ICAO(IMO s felles arbeidsgruppe ble diskutert. Rapporten inneholdt bl.a. forslag til endringer i Volum I, II og III i IAMSAR manualen.



**Utfall:** De foreslåtte endringene ble godkjent med mindre justeringer og oversendes MSC med anbefaling om at de tas inn i 2019 versjonen av manualen.

## **AGENDAPUNKT 19 UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS**

Det forelå ingen forslag til fortolkninger til dette møtet:

## **AGENDAPUNKT 20 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR NCSR 6**

Agendaen ble justert i forhold til hvilke punkter som anses avsluttet forutsatt godkjenning av MSC. Det ble besluttet å ikke mer enn tre agendapunkter relatert til e-navigasjon på agendaen ad gangen.

*Det ble opprettet tre korrespondansegrupper:*

- Modernization of the GMDSS under ledelse av USA
- Guidelines on standardized modes of operation, S-mode under ledelse av Australia
- Consequential work related to the Polar Code under ledelse av Tyskland

*Følgende møter vil finne sted i 2019 forutsatt godkjenning av MSC*

- 15. møte i «Joint IMO/ITU Experts Group»
- 26. sesjon i «ICAO/IMO Joint Working Group»

## **Tentativ dato for NCSR 6 er 21.-25. januar 2019**

Under dette agendapunktet ønsket formannen og sekretariatet å diskutere arbeidsmengden til NCSR. Sammenslåingen av tidligere NAV og COMSAR har ikke vært spesielt vellykket, men her må det påpekes at en ren sammenslåing ikke var det opprinnelige forslaget fra den tidligere generalsekretæren. Her må nok Forsamlingen ta sin del av skylden.

Norge forslø at det nå var på tide å evaluere den omorganiseringen som ble foretatt for 5 år siden, og fikk noe støtte for det, samtidig som det ble påpekt at noen råd til MSC om hva som burde gjøres hadde vært en fordel. Det ble imidlertid ikke enighet om konkrete tiltak annet enn å løfte problemet opp til MSC.

## **AGENDAPUNKT 21 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE CHAIRMAN FOR 2019**

R. Lakeman fra Nederland og N. Clifford fra New Zealand ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2019.

## **AGENDAPUNKT 22 ANY OTHER BUSINESS**

*Updates to the SIP*

Det forelå utkast til oppdatert SIP utarbeidet av Australia og Norge med assistanse fra sekretariatet.

**Utfall:** Den oppdaterte SIPen ble godkjent med mindre endringer og oversendes MSC som et MSC-sirkulære for godkjenning (SIPP var tidligere en MSC resolusjon).

### Update of existing ECDIS

III 4 utarbeidet og godkjente et midlertidig sirkulære for hvordan havnestatskontrollen skal forholde seg til ECDIS som ikke tilfredsstillende de sist oppdaterte IHO standardene. Kravet trådte i kraft 31. august 2017, men ikke alle har hatt mulighet til å møte kravet i tide.

III 4 ba om råd fra NCSR 5 om når sirkulæret skulle oppheves.

CIRM informerte om at noen få produsenter fremdeles har problemer på skip med integrerte og kompliserte systemer.

**Utfall:** NCSR 5 anbefaler til III 4 via MSC 99 at gyldigheten av sirkulæret oppheves 1. juli 2018. Hvis MSC er enig kan de oppheves 1.juli selv om III ikke møtes før i november.

### Progress on standard development by the IEC

IEC informerte om pågående arbeid, herunder arbeid med:

- ny standard IEC 61097-16. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 16: Ship earth stations operating in mobile-satellite systems recognized for use in the GMDSS – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results
- standard for Common Maritime Data Structure
- ny standard; IEC 63173, Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems - Data Interface - Part 1: Route Plan
- ny standard IEC 61108-5. Global navigation satellite systems (GNSS) – Part 5: BeiDou satellite navigation system (BDS) – Receiver equipment – Performance requirements, methods of testing and required test results

### Polar marine mammal habitat, migration routes

Miljøvernorganisasjonene informerte om arbeid de har gjort med å kartlegge områder med sjøpattedyr. Det ble oppfordret til å dele informasjon om områder med sjøpattedyr så informasjonen kan brukes ved seilingsplanlegging som krevet i Polarkoden.

Haugesund, 5.03.2018

Turid Stemre  
Delegasjonsleder