



Istanbul :
Sayı :

Our Reference : **665**

15.02.2019

Konu :

Subject : IMO Seyir, Haberleşme, Arama ve Kurtarma 6 Toplantısı Sonuç Raporu Özeti Hk.

SİRKÜLER No:111 /2019

İlgi : Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)'nin 30.01.2019 tarihli RN(19)02 sayılı yazısı.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından gönderilen ilgi yazıda, IMO Seyir Haberleşme ve Arama Kurtarma Alt Komitesi 6. Dönem Toplantısı (NCSR 6)'nın **16-25 Ocak 2019 tarihleri arasında** Londra'da IMO yerleşkesinde gerçekleştirilen toplantısına ilişkin sonuç raporu özeti ekte sunulmaktadır.

Bu kapsamda bahse konu rapor özeti incelenerek konuya ilişkin varsa görüş ve önerilerinizin ICS'e iletilmek üzere Odamıza (serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr) bildirilmesi hususunda bilgilerinizi arz/ rica ederim.

Saygılarımla,

İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

EKLER:

EK-1: Özet Sonuç Raporu Türkçe Çevirisi (8 sayfa)

EK-2: İlgi Yazı ve Ekleri (8 sayfa)

DAĞITIM:

Gereği:

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- Türk Armatörleri İşverenler Sendikası
- GİSBİR
- GESAD
- Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği
- Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş.
- KOSTBİR
- Yalova Altınova Tersane Gir. San. ve Tic. A.Ş.
- YAGESAD
- UND

Bilgi:

- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Meslek Komite Bşk.

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL **Telefon:** +90 212 252 01 30/157 **e-mail:** serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





- Gemi Yakıt İkmalciler Derneği
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- KOSDER
- ROFED
- Türk Kılavuz Kaptanları Derneği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Gemi Mühendisleri Odası
- Gemi Sahibi Firmalar

IMO Seyir Haberleşme ve Arama Kurtarma Alt Komitesi 6. Dönem Toplantısı

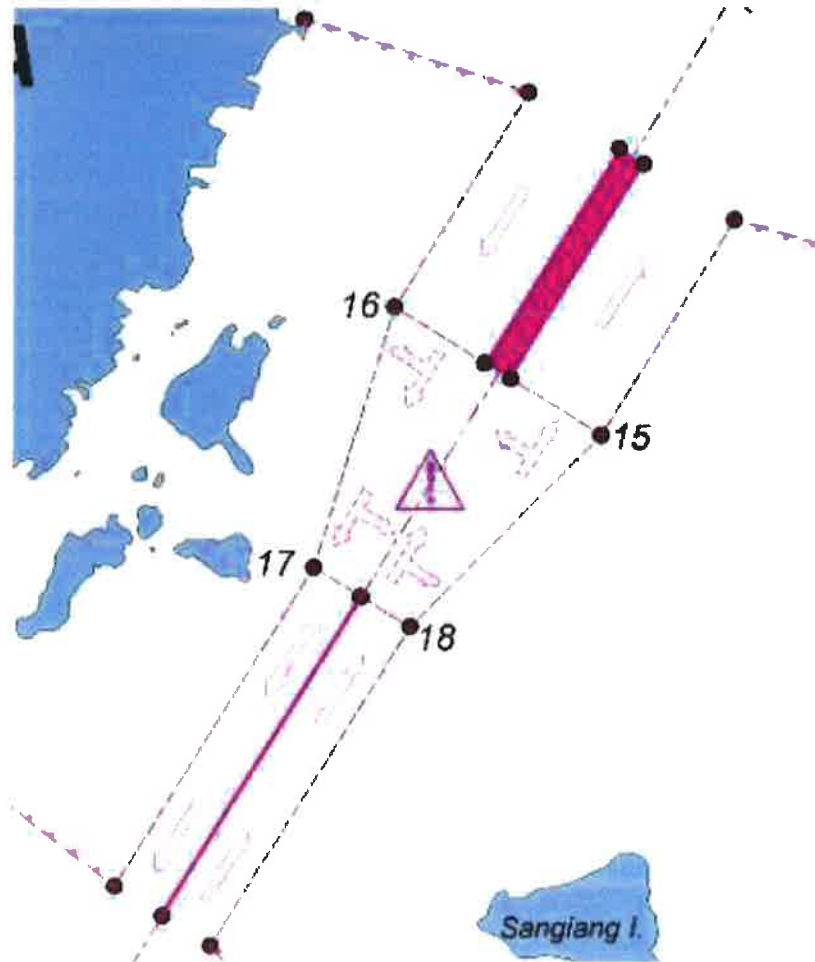
ÖZET SONUÇ RAPORU

IMO Seyir Haberleşme ve Arama Kurtarma Alt Komitesi 6. Dönem Toplantısı (NCSR 6)'nın **16 - 25 Ocak 2019 tarihleri arasında** Londra'da IMO yerleşkesinde gerçekleştirilmiştir. Toplantıya ilişkin dokümanlar arasında öne çıkan başlıca konular ve sonuç raporu özeti aşağıda verilmektedir.

Alt Komite Toplantısında görüşülen konular arasında kabul gören teklifler;

Sunda Boğazı'nda Trafik Ayrım Düzeni (TSS) Takımada Deniz Şeridi 1 (Archipelagic Sea Lane 1- ASL 1) ile hizalandı. Yeni TSS, mevcut geçiş trafik düzenlerini, TSS' nin batı sınırı ile Sumatra Adası arasında kalan kıyı trafik bölgesini (ITZ) barındıracak şekilde ihtiyatlı bölge ile ilişkilendirdi.

(15)	05° 51'.94 S	105° 51'.13 E
(16)	05° 50'.57 S	105° 48'.92 E
(17)	05° 53'.34 S	105° 48'.06 E
(18)	05° 53'.97 S	105° 49'.09 E



ICS'in girişimleri ile Endonezya, güney sınır şeridindeki mevcut gemilerin Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 15 (geçiş durumu)'e uygunluk kapsamında gemilere yeterli deniz alanı sağlamak üzere TSS'nin güney girişini değiştirmeyi kabul etti. TSS 'nin batı sınırı ile Java Adası arasında kalan Kıyı Trafik Bölgesi teklifi kabul edilmedi.

Lombok Boğazı'ndaki Trafik Ayrım Düzeni Takımada Deniz Şeridi 2(Archipelagic Sea Lane 2-ASL 2) ile hizalandı. Yeni TSS, mevcut geçiş trafik düzenlerini, TSS'nin batı sınırı ile Lombok Adası arasında kalan kıyı trafik bölgesini barındıracak şekilde iki ihtiyatlı bölge ile ilişkilendirildi.

ICS'in girişimleri ile Endonezya, Trafik Ayrım Düzeni' nin tamamında genişliğin 3 deniz milinden 5.4 deniz miline genişletilmesini kabul etti. Yeni TSS ve Kıyı Trafik Bölgesi'nin gereksiz yere trafik yoğunluğu oluşturacağı ve çatışma riskini artıracığı yönündeki endişeleri yansıtıyordu. Mevcut trafik düzeni, Boğazın tam gezilebilir genişliğinin kullanıldığını göstermektedir

Brezilya'nın Santos Koyu için Kaçınılmaz Gereken Saha (Area to be avoided -ATBA) teklifi üzerinde görüşülmedi konunun NCSR 7 toplantısı gündemine alınması bekleniyor.

Uygulamaya Geçiş Tarihi

Yukarıda sözü edilen ve kabul gören tekliflerin MSC 101 'de kabul edilmesi öngörülmektedir. Böylelikle yeni Trafik Ayrım Düzenlerinin Aralık 2019 tarihinden itibaren uygulamaya alınacaktır.

OPERASYON MODLARI STANDARTİZASYONU KILAVUZLARI, S- MODU

Alt Komite, yazışma grubu (NCSR 6/7) tarafından geliştirilen navigasyon ekipmanı için kullanıcı arayüzü tasarımının standartlaştırılması için taslak Kılavuzu değerlendirmiştir. Kılavuz, radar ekipmanı, ECDIS ve entegre navigasyon sistemleri (INS) üzerindeki kullanıcı arayüzlerinin her kullanıcı tarafından aynı arayüzde kullanılabilmesine olanak sağlamak üzere düzenlenmiştir.

Çalışmalar; Seyirle ilgili Semboller, Terimler ve Kısaltmalar Kılavuzuna (SN.Circ.243/Rev.1) uygulanacak ikonlar ve sembol değişiklikleri ile Seyirle ilgili Gemi Navigasyon Görüntüleyicileri Performans Standartları (SN.Circ.243/Rev.1) üzerinde yoğunlaşmıştır.

ICS Sekreteryası tarafından yazışma grubu çalışmalarının ötesinde, MSC.191 (79)) kararındaki değişikliklere karar verildi. Bununla, 1 Ocak 2024'ten itibaren Elektronik Harita Görüntüleme Sistemleri (ECDIS) ve Entegre Seyir Sistemleri (INS)'nin yeni radar ekipmanı tip onayının ve 1 Temmuz 2025'teki tüm diğer köprüüstü görüntüleyici sistemlerinin Kılavuz İlkeleri'ne uygunluğu sağlandı. ICS, Avustralya ve diğerleri daha fazla özveri gerektiğini görüşlerini dile getirmişken, İmalatçı firmalar ve Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (IEC) MSC.191 (79) Kararındaki değişikliğin uygulamanın yakın zamanda hayata geçmesinde yeteri kadar etkili olamayacağını savundu.

ICS'in "aşinalık" ve "genel eğitim" (NCSR 6/7/3) tanımına ilişkin yorum yazısına cevap olarak, Alt-Komite her iki taslak kılavuzdan da silmeyi kabul etti. Kullanıcıların, eklerde sunulan simgelerin ve kısaltmaların anlamlarını anlamalarına yardımcı olmak için "ipuçları" sağlamak için Kılavuzlarda daha fazla değişiklik yapıldı (NCSR 6/7/2).

Yeni Kılavuzun MSC 101'de onaylanması, MSC.191 (79) 'un kararında yapılacak olan değişikliklerin de MSC 101'de kabul edilmesi beklenmektedir. Muhtemel bir gecikme ile de 1 Ocak 2024 tarihinde uygulama yeni radarlarda, Elektronik Harita Görüntüleme Sistemleri (ECDIS) ve Entegre Seyir Sistemleri (INS)'ni etkileyecektir.

DENİZ HİZMETİ PORTFÖYLERİNİN BİÇİMİ, YAPISI, TANIMI VE HARMONİZASYONU

Genel Yorum

Denizcilik Hizmetlerinin format ve yapısının tanımlanması ve uyumlaştırılması konusundaki kararların ve genelgelerin detayı üzerine yapılan kapsamlı tartışmaya rağmen, çalışmanın sonucunda net bir fayda sağlanamamıştır. e-Navigasyon, sistemin işlerliğinin sağlanması için kavramları araştırıyor, ancak dünya çapında zorunlu kılmıyor veya katılıma teşvik etmiyor.

IMO, Denizcilik Servislerinin geniş bir kısmını kapsanan elektronik bilgi alışverişine toptan bir geçişi sağlayacak adımları atmadı. Böyle bir değişimin olmaması da varolmayan bilgi hizmetlerinin uyumlaştırılması için gerçekleştirilen hazırlıkları akademik açıdan ilginç kılmıştır.

ICS Sekreteryası konu ile ilgili gelişmeleri takip ederek ve gözlemleyerek, gerektiği şekliyle Radyo ve Denizcilik Alt Komitesine rapor vermektedir.

Tele-tıbbi hizmetler için gereksinimler (Tele- Medical Services-TMAS)

Alt Komite, NCSR 6/8 / 1'in (IMHA), denizde tıbbi bakıma duyulan ihtiyaç konusunda ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'nın ilgili hükümlerine uygun olarak güncellemeye gidilmesi ihtiyacın dikkate aldı.

ICS, talep edilen eylemin, genişbant iletişiminin elverişli olması ve TMAS'ın desteklenmesi için gerekli teknik desteğin verilmesi yerine, genişbant iletişiminin mevcudiyetine hitap ettiği için Denizcilik Hizmetleri ve IMO-Uluslararası Sağlık Örgütü (IHO) Veri Modelleme Uyum Grubu (International Maritime Organization -International Health Organization Harmonization Group on Data Modelling - HGDM) çalışmaları kapsamı dışında kaldığını belirtti. Bu görüş genel tartışmalar sırasında paylaşılmamışken, navigasyon çalışma grubundaki tartışmalara da yansdı. Uluslararası Deniz Sağlığı Derneği (IMHA), teklifin iletişim yönleri göz önüne alındığında, daha kapsamlı sunumlar yapmak üzere gelecekteki bir oturuma davet edildi.

ICS Sekreteryası, bu uygulamanın hayata geçmesinin gemilerde geniş bant internet gereksinimi oluşturulmasına zemin hazırlamak için ortaya çıkabileceğinden endişe duyuyor. Örneğin bu konu ILO'nun, tüm gemilerde geniş bant internet bağlantısı bulundurulmasının IMO tarafından belirlendiğini iddia etmesi için kullanılabilir.

Uluslararası Deniz Sağlığı Derneği'nin, ICS Alt komitesi talebi neticesinde, IMO Seyir Haberleşme ve Arama Kurtarma Alt Komitesi 7.Toplantısına raporunu sunması beklenmektedir. ICS Sekreteryası, bu tür bir başvuruyu gözden geçirecek ve doğrudan ya da dolaylı olarak genişbant internet bağlantısını zorunlu bir gereklilik haline getirecek teklifleri ele almak için gerekli olduğunda, uygun bir yorum belgesi hazırlayacaktır.

POLAR KODLA İLGİLİ GEREKLİ ÇALIŞMA

Filika/can salı ve kurtarma botu haberleşme ekipmanlarının yeterliliği

Alt Komite, yazışma grubunun raporunu (NCSR 6/10) ve IACS (NCSR 6/19) tarafından filika/can salı ve kurtarma botu haberleşme cihazlarının yeterlilikleri hakkında sunulan ortak bir yorumu ele aldı. Akabindeki sunum, ICS ve yazışma grubundaki diğer kişiler tarafından ifade edilen endişelere yanıt oldu.

Alt Komite, üzerinde önemli değişiklikler yapılmış olan taslak kılavuzu kabul etti. ICS, Uluslararası Kruvaziyer Hatları Derneği (CLIA), Norveç, Uluslararası Klas Kuruluşları Derneği(IACS) ve CIRM, (Comité International Radio-Maritime) açık, gerekli ve uygun rehberlik sağlamak için Taslak Kılavuzda önemli değişiklikler önerdi. Bu konuda:

- Taşınabilir ve açık navigasyon ve haberleşme cihazlarında sıcaklık testine ilişkin öneriler, belirli bir kutup servis sıcaklığında (PST) test etmeye ve mevcut Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (IEC) çevresel test standartlarının uygun şekilde kullanılmasına odaklanmak için basitleştirildi; ve
- Derinlikölçer (eco sounder) ve hız ve mesafe ölçüm cihazlarına uygulanan mekanik çok testi önerileri, bu tür cihazların korunmasının Polar Code tarafından gerekli olduğunu dikkate alarak kaldırılmıştır.

IACS (NCSR 6/19) tarafından sunulan önerilen ortak yorum, Kılavuz İlkelerin yeni bir ekine dahil edilmiştir. Bu, filika/can Salı ve kurtarma botları da dahil olmak üzere zorunlu iletişim ekipmanının çalışmaya hazır olmasını sağlamak için tasarımı, teknik ve usule ilişkin önlemlerin alınabileceğini açıkça göstermektedir. Teknik ve prosedürel önlemler kapsamında, bunlar Kutup bölgesinde görev yapan gemilerdeki Kutup Sularında Operasyon El kitabına (Polar Water Operation Manual-PWOM) dahil edilmelidir.

Derinlik Ölçer (Eco-Sounder) Cihazının İleri Deniz Dibi Sahalarından da Veri Alabilmesine Yönelik Yeterlilik

Alt Komite, Polar Kod tarafından istenen iki derinlikölçer cihazından birinin ileriye dönük verileri alabilmeye yönelik bir kabiliyete sahip olması gerekliliğine dikkat çekmiştir. Bu bağlamda, ICS tarafından ifade edilen endişeler genel olarak desteklenmiştir. Sonuç olarak, ileri görüş kabiliyetine sahip eco-sounder hakkında önerilen rehber, Alt Komite tarafından kabul edilen Rehberde dahil edilmemiştir.

Rehberin Onaylanması

Polar Sularda faaliyet gösteren gemilerde kullanılması amaçlanan navigasyon ve haberleşme cihazları rehberinin MSC 101'de onaylanması beklenmektedir.

GMDSS'NİN MODERNLEŐTİRİLMESİ İÇİN SOLAS BÖLÜM III VE IV'E YÖNELİK REVİZYON

GMDSS'nin modernizasyonu

Alt Komite, GMDSS'nin modernizasyonu için SOLAS bölüm III ve IV'teki değişikliklerle ilgili prensipte anlaştı. Değişiklikler, bulundurma gereksinimlerinde veya GMDSS'nin çalışma şeklindeki önemli değişiklikleri içermemektedir. STCW Sözleşmesi ve Kodunun ilgili hükümlerinde belirlenmiş bir sonuç değişikliği yoktur.

Köprüüstünde Çoklu Sensör Görüntüleyicileri

Almanya (NCSR 6/11/6), köprüüstündeki çoklu sensör görüntüleyicileri oluşturulması için Gemi Navigasyon Göstergelerinde Navigasyonla İlgili Bilgilerin Sunumu için Performans Standartlarında değişiklik önerdi (MSC.191 (79) sayılı kararda). Amaç, köprüüstünde sensörlerin ekranlarının uygun bir yedekleme düzeniyle tek bir ekrandan görülebilmesini sağlayacak değişikliği gerçekleştirmektir.

Teklif, yeni yaklaşımın taşıma gereklilikleri / donanım standartlarının getirilmesinde emsal teşkil edebileceği göz önüne alındığından desteklenmedi. ICS, konu ile ilgili desteklenebilecek yeni bir çalışmaya destek verilebileceğini yeni önerinin, Deniz Emniyeti Komitesinin (MSC) gelecekteki bir oturumuna sunulmasını bekliyor.

SART Cihazının radar etkileşiminden çıkarılması

IMO Seyir, Haberleşme, Arama ve Kurtarma Alt Komitesi 5. Toplantısında (NCSR 5) Amerika Birleşik Devletlerinin sunduğu, Arama Kurtarma Alıcı-Vericisinin (SART) radar seyir yardımcısıyla ilişkisinin kesilmesi konusundaki dokümanını AIS-SART lehine dikkate aldı. Konu ayrıca Arama ve Kurtarma ile Uluslararası Denizcilik Örgütü – Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Ortak Çalışma Grubu ve IMO-Uluslararası Telekomünikasyon Birliği Uzmanlar Grubu tarafından görüşüldü. Görüşme neticesinde elde edilen çıktılar ile her iki grubun önerileri Alt Komitenin Haberleşme, Arama ve Kurtarma Alt Komitesi 6. Toplantısında, AIS SART ile Radar SART cihazlarının her ikisinin de Arama Kurtarma Alıcı Vericisi gerekliliklerini karşıladığı ve SOLAS Bölüm IV içinde değişikliğe gidilmesi konusunda prensipte anlaşıldı.

HABERLEŞME KONULARI

INMARSAT Filo Emniyeti (INMARSAT Fleet Safety)ve Iridium ,Genişletilmiş Grup Çağrı (EGC)Yeterlilikleri

Alt Komite, Inmarsat Filo genişletilmiş grup çağrısı (EGC) yeterlilikleri hakkında geçici bilgi sağlayan bir genelgeyi kabul etti. Bu, Uluslararası Güvenlik Ağı Kılavuzunda yapılan değişikliklerin 2022 yılına kadar sonuçlanmayacağı Birleşik Krallık (NCSR 6/9/6) tarafından ifade edilen endişelere cevap olarak geldi.

Aynı yaklaşım, Iridium EGC Kılavuzunun son hali oluşturulurken Iridium'un EGC yeterlilikleri hakkında geçici bilgi sağlamak için kullanılmasına da karar verildi.

Her iki durumda da, ICS Sekreteryası, şirketlerin bilinçli satın alma kararları almasına izin vermek için yeterli bilginin mevcut olacağını öngörmektedir.

Filo Güvenliği ile ilgili geçici bilgilerin MSC 101'de onaylanması beklenmektedir. Iridyum ile ilgili geçici taslak bilgilerinin değerlendirilmesi ve kabulü için NCSR 7'ye sunulması beklenmektedir.

Onay, 2020 yılında gerçekleştirilecek MSC 102 Toplantısında sağlanabilir.

Tehlike, acil durum ve güvenlik mesajları için ücretlendirme muafiyeti

Alt Komite, IMSO tarafından tehlike aciliyeti ve güvenlik mesajları için Masraflarda değişiklik yapılmasına ilişkin teklifler içeren Ortak IMO-ITU Uzman Grubu (NCSR 6/12) raporunu değerlendirdi (karar A.707 (17)). Değişikliklerin amacı, çok tanınan bir uydu servis sağlayıcısı ortamında ortak bir ücret muafiyeti yaklaşımı oluşturmaktır.

NCSR 6'daki görüşmeler sırasında Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS)'ndeki ilave mobil uydu servis sağlayıcılarının tanınmasının hükümetler üzerindeki maliyet etkisi, bir dizi üye devlet tarafından gündeme getirilmiştir. Bazı durumlarda, bilgilerin dağıtılmasının faydalanıcısı olarak kullanıcıların bazı masrafları karşılaması gerektiği görüşü dile getirilmiştir.

ICS Sekreteryası, hem ücret muafiyeti ile ilgili çalışmaları hem de Telsiz ve Denizcilik Alt Komitesini bilgilendirmek ve ihtiyaç duyulması halinde IMO'ya sunulmak üzere maliyet paylaşımı ile ilgili her iki konuyu da takip edecektir.

ACİL DURUM MEVKİ BELİRLEME RADYO VERİCİSİ (EPIRB) İÇİN REVİZE EDİLMİŞ PERFORMANS STANDARTLARI

Alt Komite, Amerika Birleşik Devletleri (NCSR 6/15) tarafından hazırlanan acil durum mevki belirleme radyo vericisi (EPIRB) performans standartlarındaki değişiklikleri ve IMO-ICAO Arama ve Kurtarma Ortak Çalışma Grubu (JWG) ile Ortak IMO-ITU Uzman Grubu tarafından sağlanan ilgili yorumları dikkate aldı.

Değişiklikler şunları sağlamaktadır;

- COSPAS-SARSAT tarafından hazırlanan ikinci jenerasyon radyo vericisi ve ilgili standartları karşılamak için gerekli güncellemeler;
- Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) yayınları birleştirmek için 121.5MHz ana konum çevrimini azaltmak,
- Küresel Seyir Uydu Sistemi (GNSS) desteği de dahil olmak üzere AIS ile ilgili gerekliliklerin birleştirilmesi; ve
- Referans güncellemeleri,

Sonuç olarak, performans standardı şu şekilde değiştirildi.:

- Performans standardının geriye dönük uygulamalarını kaldırıldı; ve
- Yeni kurulumlar için başvuru tarihleri, değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihten üç yıllık bir süreye kadar ayırıldı.

ICS Sekreteryası, Aralık 2019'da yürürlüğe girecek olan performans standardında yapılacak değişikliklerin MSC 101'de kabul edileceğini öngörmektedir. Aralık 2022'den itibaren yeni tesislere başvuru beklenmektedir.

Batarya Geçerlilik Süreleri

Alt-Komite, batarya kullanım süresinin CIRM (NCSR 6/19/1) tarafından gündeme getirilen yanlış etiketlenmiş ve kullanıcı tarafından değiştirilebilen bataryaların emniyetine ilişkin sonuçları değerlendirmiştir.

Filika/can sallarında kullanılan haberleşme cihazlarının ötesinde Yedek bataryalarda son kullanma tarihlerinin belirtilmesinin önemine değinilmiş ancak süre kısıtlaması nedeniyle konu üzerinde daha fazla görüşülememiştir. Konunun NCSR 7'de daha fazla dikkate alınması beklenmektedir.

DIĞER KONULAR

Sefer veri kayıt cihazları (VDR) için kaydedici serbest yüzer kapsüllerin test edilmesi

Alt Komite, EPIRB (MSC.1 / Circ.1040 / Rev) için yıllık performans testinin ilgili unsurlarını dahil etmek üzere VDR (MSC.1 / Circ.1222) için yıllık performans testleri gerekliliklerine ilişkin değişiklikler hazırlamış ve kabul etmiştir. Bu değişiklikler , (MSC.1 / Circ.1222);

- Üretici veya üretici tarafından yetkilendirilmiş bir kişi tarafından yapılması gereken testler hakkında daha fazla ayrıntı; ve

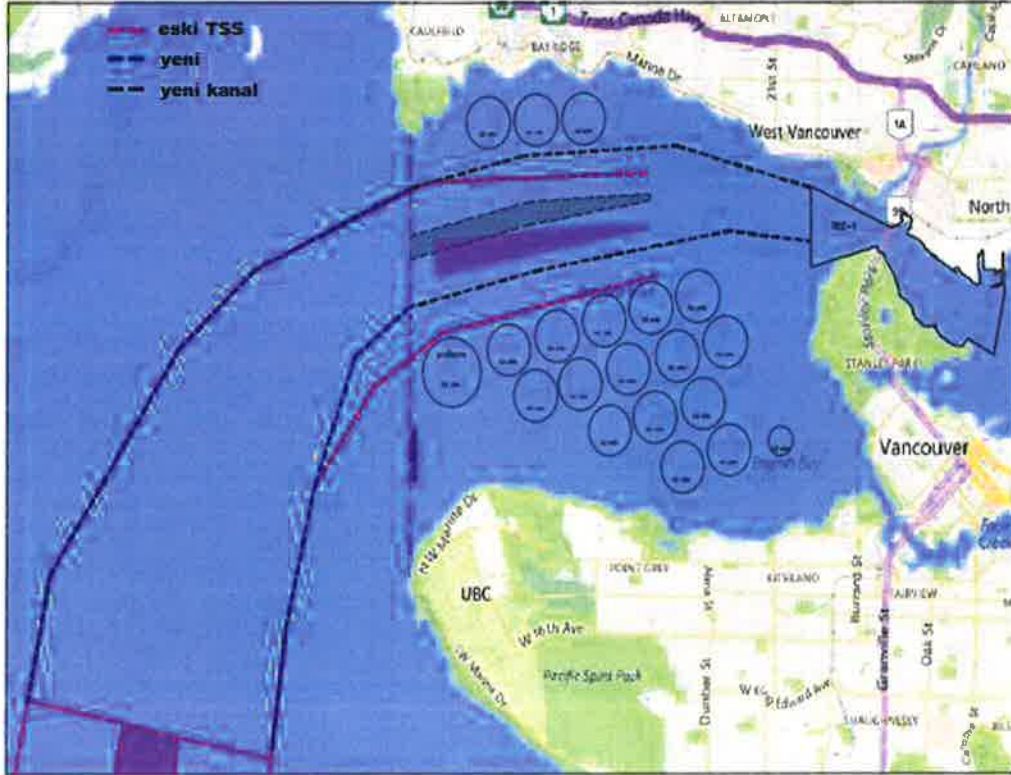
- VDR için en son veri toplama özelliklerini yansıtan güncellemeleri (çözünürlük MSC.333 (90)) içerir.

NCSR 6/INF.2

ROTALAMA ÖNLEMLERİ VE ZORUNLU GEMİ RAPOR SİSTEMLERİ

Canada içsuları içerisinde ulusal Trafik Ayırım Düzeni(TSS) oluşturulması bilgisi

Bölgedeki mevcut Trafik Ayırım Düzeni'nin ; seperasyonu kullanan gemi sayısındaki artış, mevcut parametlerin büyük kapasiteli gemilerin güvenli operasyonlarını gerçekleştirmelerine imkan tanımadığı, düzen içerisinde gelgit akıntılarının da dikkate alınması ve gemilerin manevralarını kolaylaştırıcı önlemlere ihtiyaç duyulduğu ve demirleme sahalarının seperasyona emniyetli bir mesafe çekilmesi konuları dikkate alınarak ayırım düzeninde değişikliğe gidilmesi kararı alındığı bildirilmektedir. Yeni Trafik Düzeninin yerel sular içerisinde kaldığından IMO'nun onayını gerektirmediği Komiteye sadece bilgi amaçlı duyurulduğu ve düzenin 1 Mayıs 2019 tarihinden itibaren uygulama geçirileceği belirtilmektedir.



NCSR 6/INF.7

ROTALAMA ÖNLEMLERİ VE ZORUNLU GEMİ RAPOR SİSTEMLERİ

Tavsiye Edilen Rota “ Izu O Shima Adası'nın Batı Kıyısı Açıkları” üzerinde Sanal Seyir Yardımcısı uygulaması Anketi

Izu O Shima Adası açıklarında 2018 yılı Ocak ayı itibariyle uygulamaya konulan Tavsiye Rota güzergahı üzerinde seyir yapan gemilerin, merkez hattının sancağında seyir yapabilmelerini

kolaylaştırmak için yeni bir sistem olan sanal AIS seyir yardımcısı markalaması kullanıldığı, bahse konu sanal işaretlemelerin gemilerin radarlarında ve Elektronik Seyir Haritaları üzerinde görülmesine yönelik (deniz araçlarında AIS cihazı bulunması ve Elektronik Seyir Haritalarının güncel olması gerekmektedir) deneme çalışmaları yapıldığı bildirilmektedir. Çalışmaların sonuçları bir anketle değerlendirmeye alındığı ve bahse konu ankete göre Sanal Otomatik Tanımlama Sistemi (V-AIS) olarak kullanılan seyir yardımcısının ve Tavsiye edilen rota güzergâhının kullanımından % 80 oranında memnuniyet duyulduğu bildirilmiştir. Benzer metodun uygulama sıklığının artacağı düşünülmektedir.

NCSR 6/3

ROTALAMA ÖNLEMLERİ VE ZORUNLU GEMİ RAPOR SİSTEMLERİ

Gemi güzergah ve rapor sistemleri için teklif önerilerinin erken bildirim.

IMO Üye Devletlerin, bundan böyle gemi güzergâh ve rapor sistemlerine yönelik; yeni düzen kurulumu, mevcut olan düzende değişiklik vb. teklif önerilerinin IMO Sekreterliğine, ön değerlendirmeye tabi tutulmak üzere, Seyir Haberleşme ve Arama Kurtarma Alt Komitesi (NCSR) görüşmelerinden **en az 6 ay önce bildirilmesinin gerektiği**, bu süre zarfı içerisinde bildirimde bulunmayan Devletlerin tekliflerini değerlendirmeye alınmayacağı bildirilmektedir.

NCSR 6/3/1

ROTALAMA ÖNLEMLERİ VE ZORUNLU GEMİ RAPOR SİSTEMLERİ

Mevcut İngiliz Kanalı ve Dover Boğazı Gönüllü Rapor Sisteminin (MAREP) kaldırılması.

1979 Yılında İngiltere ve Fransa tarafından oluşturulan İngiliz Kanalı ve Dover Boğazı Gönüllü Rapor Sistemi sonrasında sırasıyla; Off Ushant (**OUESSREP**), In the Strait of Dover/Pas-de-Calais (**CALDOVREP**) ve Off Les Casquets and the adjacent coastal area (**MANCHERE**P) zorunlu rapor sistemlerinin uygulamaya alınmıştır. Yeni zorunlu rapor sistemlerinin uygulamaya alınmasıyla, gönüllü rapor sistemi MAREP'in kullanımının büyük oranda azaldığı gerekçesiyle uygulamanın kaldırılması teklifi sunulmuştur. Bölgede son 6 yıl içerisinde ortalama günde 160 geminin geçiş yapmasına rağmen MAREP raporu gönderen gemi sayısının 6'yı geçmediği bilgisi verilmiştir.

Çeviren: Serkan İNAL

Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Müdürü

Alican DOĞAN

Kimden: Jade Smith <Jade.Smith@ics-shipping.org>
Gönderme Tarihi: 29 Ocak 2019 Salı 17:34
Konu: RN(19)02 - ICS REPORT ON THE OUTCOME OF THE SIXTH SESSION OF THE IMO SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR 6)
Ekler: RN(19)02 - ICS Report on the Outcome of NCSR 6.docx

To: RADIO AND NAUTICAL SUB-COMMITTEE

**Copy: MARINE COMMITTEE
ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS**

ICS REPORT ON THE OUTCOME OF THE SIXTH SESSION OF THE IMO SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR 6)

Action Required: *Members are invited to note the relevant outcomes of NCSR 6.*

Matthew Williams
Senior Marine Adviser

 [@shippingics](https://twitter.com/shippingics) 

info@ics-shipping.org | ics-shipping.org | shipping-facts.com

38 St Mary Axe | London | EC3A 8BH



ICS respects your data privacy. If you would like to know more about our data privacy policy, please follow this link [<http://www.ics-shipping.org/privacy>].

This email is confidential and may be protected by legal privilege. Access to this email by any person other than the addressee is unauthorised. If you have received this email in error, any disclosure or copying of or reliance upon the information contained in it is prohibited; please contact the sender immediately by return email and delete it from your computer. We do not warrant that this email and any attachments are virus free.

International Chamber of Shipping Limited. No. 2532887.
Maritime International Secretariat Services Limited. No. 02550582.
Registered in England at 38 St Mary Axe London EC3A 8BH



**International
Chamber of Shipping**
Shaping the Future of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org | ics-shipping.org

This Circular and its attachments (if any) are confidential to the intended recipient and may be privileged.
If you are not the intended recipient you should contact ICS and must not make any use of it.

29 January 2019

RN(19)02

To: RADIO AND NAUTICAL SUB-COMMITTEE

**Copy: MARINE COMMITTEE
ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS**

ICS REPORT ON THE OUTCOME OF THE SIXTH SESSION OF THE IMO SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR 6)

Action Required: *Members are invited to note the relevant outcomes of NCSR 6.*

NCSR 6 was held at IMO Headquarters, London, 16 - 25 January 2019. The relevant outcomes of the meeting are summarised below.

ROUTEING MEASURES AND MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEMS

New routeing measures

The Sub-Committee agreed to:

- Establish a new traffic separation scheme (TSS) in the Sunda Strait (NCSR 6/3/3) aligned with archipelagic sea lane 1 (ASL 1). The TSS has an associated precautionary area to accommodate existing crossing traffic patterns, and inshore traffic zone (ITZ) between the western limit TSS and Sumatra Island.

With input from the ICS Secretariat, Indonesia agreed to amend the southern entrance to the TSS to provide adequate sea room for ships existing the south-bound lane to be able to comply with Rule 15 of the COLREGS (crossing situation) given the existing flows of crossing traffic in the vicinity of the termination of the traffic lane. The proposed ITZ between the eastern limit of the TSS and Java Island was not established.

- Establish a new TSS in the Lombok Strait (NCSR 6/3/4) aligned with archipelagic sea lane 2 (ASL 2). The TSS has two associated precautionary areas to accommodate existing crossing traffic patterns, and an ITZ between the western limit of the TSS and Lombok Island.

With input from the ICS Secretariat, Indonesia agreed to amend width and position of the TSS to increase its overall width from 3nm to 5.4 nm. This reflected concerns that the new TSS and ITZ could unnecessarily concentrate traffic and increase the risk of collision. Existing traffic patterns demonstrate that the full navigable width of the Strait is used (9nm).

The proposal from Brazil for the establishment of an area to be avoided (ATBA) in the Santos Basin (NCSR 6/3/5) was not further considered. An amended submission, taking into account comments from the IMO Secretariat on the proposal is anticipated to be submitted to NCSR 7.

Entry into force

The approved new and amended routeing measures described above are anticipated to be adopted at MSC 101. If adopted, the new routeing measures will enter into force in December 2019.

GUIDELINES ON STANDARDIZED MODES OF OPERATION, S-MODE

The Sub-Committee considered the draft *Guidelines for the standardization of user interface design for navigation equipment* developed by the correspondence group (NCSR 6/7). The Guidelines provide for “always on” standardization of user interfaces on radar equipment, ECDIS and integrated navigation systems (INS).

The focus of the work was on finalising icons and symbols, and consequential amendments to the *Guidelines for the Presentation of Navigational-Related Symbols, Terms and Abbreviations* (SN.Circ.243/Rev.1) and the *Performance Standards for the Presentation of Navigation-Related Information on Shipborne Navigational Displays* (resolution MSC.191(79)).

Further to work done by the ICS Secretariat during the correspondence group, consequential amendments to resolution MSC.191(79)) were agreed. This makes compliance with the Guidelines part of the type-approval of new radar equipment, ECDIS and INS from 1 January 2024, and all other bridge displays from 1 July 2025. Whilst ICS, Australia and others expressed the view that more ambition was needed, manufacturers and IEC argued that application any sooner could not be achieved given the work needed to give effect to the amendments to resolution MSC.191(79).

In response to the commenting paper from ICS on the definition of “familiarization” and “generic training” (NCSR 6/7/3), the Sub-Committee agreed to delete both from the draft new Guidelines. Further amendments to the Guidelines were also made to provide for “hints” and “tool-tips” to help users understand the meaning of icons and abbreviations introduced in the appendices to the Guidelines (NCSR 6/7/2).

It is anticipated that the new Guidelines will be approved at MSC 101. Amendments to resolution MSC.191(79) are also expected to be adopted at MSC 101, with any delay likely to also affect the anticipated 1 January 2024 application to new radar equipment, ECDIS and INS.

DEFINITION AND HARMONIZATION OF THE FORMAT AND STRUCTURE OF MARITIME SERVICE PORTFOLIOS

General comment

Notwithstanding extensive discussion on the detail of resolutions and circulars on the definition and harmonization of the format and structure of Maritime Services, the beneficial outcome of the work is unclear. e-Navigation explores the concepts for allowing this to happen, but does not mandate or otherwise encourage it worldwide. The IMO has not initiated a wholesale transition to electronic exchange of information covered by the majority of the Maritime Services. In the absence of such a change, preparing harmonizing non-existent information services is academically interesting but of questionable relevance to international shipping.

The ICS Secretariat will continue to monitor developments, reporting to the Radio and Nautical Sub-Committee as required.

Requirements for tele-medical services (TMAS)

The Sub-Committee considered NCSR 6/8/1 (IMHA) on the need for up-to-date medical care at sea in accordance with the relevant provisions of the ILO Maritime Labour Convention 2006.

ICS expressed concern that the action being requested was outside the scope of the work on Maritime Services and the IMO-IHO Harmonization Group on Data Modelling (HGDM) as it addressed availability of broadband communications, rather than harmonization of the data and technical services required to support TMAS. Whilst this view was not shared during plenary discussions, it was reflected in discussions in the navigation working group. IMHA were invited to make a further submission to a future session to make specific proposals, given the communications aspects of the proposal.

The ICS Secretariat is concerned that this could emerge as a back-door means of establishing a carriage requirement for broadband internet on board ships. For example, it could be used to argue at ILO that the need to require broadband internet connectivity on all ships has been identified by the IMO.

IMHA is expected to make a further submission to NCSR 7, in response to the Sub-Committee's request. The ICS Secretariat will review any such submission and prepare an appropriate commenting document should this be necessary to address proposals which directly, or indirectly, would make broadband internet connectivity a mandatory requirement.

CONSEQUENTIAL WORK RELATED TO THE POLAR CODE

The capabilities of survival craft and rescue boat communications equipment

The Sub-Committee considered the report of the correspondence group (NCSR 6/10) and a related unified interpretation submitted by IACS (NCSR 6/19) on the capabilities of survival

craft and rescue boat communications equipment. The latter submission responded to concerns expressed by ICS and others in the correspondence group.

The Sub-Committee agreed the draft guidance with substantial amendments. ICS, CLIA, Norway, IACS and CIRM proposed substantial changes to the draft Guidelines to provide clear, necessary and appropriate guidance. In this regard:

- Recommendations on temperature testing of portable and exposed navigation and communications equipment were simplified to focus on testing at a specific polar service temperature (PST) and making appropriate use of existing IEC environmental test standards; and
- Recommendations on mechanical shock testing applicable to echo-sounders and speed and distance measuring devices were removed, noting that protection of such devices is required by the Polar Code.

The proposed unified interpretation provided by IACS (NCSR 6/19) was included in a new appendix to the Guidelines. This makes it clear that design, technical and procedural measures can be taken to ensure that mandatory communications equipment on survival craft, including liferafts and rescue boats, is ready for operation. In the case of technical and procedural measures, these should be included in the vessel specific Polar Waters Operational Manual (PWOM).

Echo-sounders with forward looking capability

The Sub-Committee was requested to consider whether one of the two echo-sounders required by the Polar Code should have a forward looking capability. In this regard, the concerns expressed by ICS were generally supported. Consequently, the proposed guidance on echo-sounders with forward looking capability was not included in the Guidelines agreed by the Sub-Committee.

Approval of the Guidelines

The Guidance for navigation and communications equipment intended for use on ships operating in Polar Waters is anticipated to be approved at MSC 101.

REVISION TO SOLAS CHAPTER III AND IV FOR MODERNIZATION OF THE GMDSS

Modernization of the GMDSS

The Sub-Committee agreed in principle to the amendments to SOLAS chapter III and IV for the modernization of the GMDSS. The amendments do not constitute material changes to carriage requirements or the way in which the GMDSS operates. There are no consequential changes identified to the relevant provisions of the STCW Convention and Code.

Multi-sensor displays on the bridge

Germany (NCSR 6/11/6) proposed amendments to the *Performance Standards for the Presentation of Navigation-Related Information on Shipborne Navigational Displays*

(resolution MSC.191(79)) to provide for additional multi-sensor displays on the bridge. The purpose is to enable the displays of individual sensors to be replaced by a single display, with an appropriate back-up arrangement on the bridge.

The proposal was not supported on a matter of principle given that the approach could create a precedent for introducing new carriage requirements / hardware standards. ICS expressed the view that the work could be achieved through a new work item, which in principle could be supported. A proposal for new work on this is expected to be submitted to a future session of the Maritime Safety Committee (MSC).

Phasing out of radar-SART

At NCSR 5, the Sub-Committee considered NCSR 5/11/1 (United States) on the phasing out of radar-Search and Rescue Transponder (SART) in favour of AIS-SART. The matter was further considered by both the IMO-ICAO Joint Working Group on SAR and the Joint IMO-ITU Experts Group. On the basis of the outcome of consideration and the advice of both groups, the Sub-Committee at NCSR 6 agreed in principle to amendments to SOLAS chapter IV which allow both radar-SART and AIS-SART to fulfil the carriage requirements for search and rescue transponders.

COMMUNICATIONS MATTERS¹

Enhanced group calling (EGC) capabilities of Inmarsat Fleet Safety and Iridium

The Sub-Committee agreed an interim circular providing interim information on the enhanced group calling (EGC) capabilities of Inmarsat Fleet. This was in response to concerns expressed by the United Kingdom (NCSR 6/9/6) that amendments to the International SafetyNET Manual would not conclude until 2022; resulting in a knowledge gap for Companies and others.

The same approach was also agreed to be used for providing interim information on the EGC capabilities of Iridium whilst the Iridium EGC Manual is finalised.

In both cases, the ICS Secretariat anticipates that sufficient information will be available to allow Companies to make informed procurement decisions.

Interim information on Fleet Safety is anticipated to be approved at MSC 101. Draft interim information on Iridium is anticipated to be submitted to NCSR 7 for consideration and agreement. Approval could be achieved at MSC 102 in 2020.

Charging exemptions for distress, urgency and safety messages

The Sub-Committee considered the report of the Joint IMO-ITU Experts Group (NCSR 6/12) which included proposals by IMSO for amendments to *Charges for distress urgency and safety messages* (resolution A.707(17)). The purpose of the amendments is to establish a common charging exemptions approach in a multi-recognised satellite service provider environment.

¹ This section draws on the pertinent outcomes of discussions under agenda items 9 and 12.

During discussions at NCSR 6, the cost impact of the recognition of additional mobile satellite service providers in the GMDSS on governments was raised by a number of member States. In some cases, views were expressed that users as the beneficiaries of the distribution of information should meet some of the costs.

The ICS Secretariat will monitor both work related to charging exemptions and for further views expressed on cost sharing, with a view to keeping the Radio and Nautical Sub-Committee informed and preparing informed submissions to IMO should the need arise.

REVISED PERFORMANCE STANDARDS FOR EMERGENCY POSITION INDICATING RADIO BEACONS (EPIRB)

The Sub-Committee considered amendments to the performance standards for Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB) prepared by the United States (NCSR 6/15), and the relevant comments provided by the IMO-ICAO Joint Working Group on Search and Rescue (JWG SAR) and the Joint IMO-ITU Experts Group.

The amendments provide for:

- Updates necessary to accommodate second generation beacons and associated standards prepared by COSPAS-SARSAT;
- To reduce the 121.5MHz homing cycle, to provide for the incorporation of Automatic Identification System (AIS) transmissions;
- Incorporation of requirements related to AIS, including support for GNSS; and
- Editorials and reference updates.

During consideration of NCSR 6/15, the ICS Secretariat and others raised two concerns. The first was the apparent retroactive application of the amendments to the performance standard which would require all existing EPIRB to be replaced. The second was the need for an appropriate period between entry into force of the new performance standard and application to new installations. This is considered necessary to ensure that Companies are not required to comply before EPIRB's that are type approved against the amended performance standard² are actually available. Consequently, the amended performance standard was modified to:

- Remove retroactive applications of the performance standard; and
- Separate the application date for new installations from the entry into force date of the amendments by a period of three years.

The ICS Secretariat anticipates the amendments to the performance standard will be adopted at MSC 101, with entry into force in December 2019. Application to new installations is expected from December 2022.

² The ICS Secretariat noted that NCSR 6/22/3 (IEC) indicated that development of the necessary test standard had not yet started.

UNIFIED INTERPRETATIONS

Battery validity dates

The Sub-Committee considered the implications of not having a unified interpretation of battery expiry, and the potential implications for safety of mislabelled user replaceable batteries raised by CIRM (NCSR 6/19/1).

The importance of having accurate battery expiry dates marked on replacement batteries was recognised, and it was considered necessary for any unified interpretation to apply beyond communications equipment provided in survival craft. Notwithstanding, the communications working group did not consider the issue further due to time constraints. Further consideration is anticipated at NCSR 7.

ANY OTHER BUSINESS

Testing of float-free recording medium capsules for voyage data recorders

The Sub-Committee prepared and agreed amendments to the requirements for annual performance tests for voyage data recorders (MSC.1/Circ.1222) to incorporate relevant elements of the annual performance test for EPIRB (MSC.1/Circ.1040/Rev.1). These amendments ensure that MSC.1/Circ.1222 provides:

- More detail on the testing required to be conducted by the manufacturer or a person authorized by the manufacturer; and
- Updates to reflect the latest data collection capabilities for VDR (resolution MSC.333(90)).

The amendments do not impact on the ability to use the VDR float-free recording medium capsule as one of the Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB) required on board.

Recalling the concerns expressed in the Radio and Nautical Sub-Committee on the quality of annual performance tests, the ICS Secretariat considers that these amendments address some aspects of the concerns regarding the thoroughness of annual performance tests reported by ICS Members.

NCSR 7

For Members planning to attend NCSR 7, the Secretariat advises that it is also expected to be an eight-day meeting. The proposed dates being 15 to 24 January 2020.

Members are requested to forward any questions regarding the outcome of NCSR 6 to the undersigned (matthew.williams@ics-shipping.org).

Matthew Williams
Senior Marine Adviser