

Greinargerð um 105. fund siglingaöryggisnefndar
(Maritime Safety Committee)
sem haldinn var dagana 20.-29. apríl 2022

Fundur siglingaöryggisnefndar (e. Maritime Safety Committee) var haldinn í aðalstöðvum IMO í London dagana 20.-29. apríl 2022. Fund MSC sækja fulltrúar frá 175 aðildarríkjum IMO og frá fjölda alþjóðlegra stofnana, áheyrnarstofnana og frjálsra félagasamtaka. Siglingaöryggisnefnd er yfirnefnd tæknimála um öryggi á sjó. Sérnefndir IMO heyra undir MSC og eru fjölmargar. Sérvið undirnefndanna er siglingaöryggi, fjarskipti, björgunarbúnaður, menntun og þjálfun áhafna og vaktstaða, flutningur á hættulegum varningi, hönnun skipa og búnaður þeirra, eldvarnir, stöðugleiki skipa, hleðslumerki og öryggi fiskiskipa, gámar og farmur skipa og laus farmur kemískra efna. Starfsmenn Samgöngustofu sækja fundi siglingaöryggisnefndar reglulega og undirnefnda eftir þörfum. Sverrir Konráðsson fagstjóri í siglingum og þýðingum hjá Samgöngustofu sat fund siglingaöryggisnefndar fyrir hönd Íslands. Formaður nefndarinnar var Ms. Medina (USA). Í greinargerðinni er farið yfir helstu mál á dagskrá og niðurstöður þeirra.

Siglingaöryggi og siglingavernd í Svartahafi og Asovhafi

Í mars kom IMO-ráðið (e. Council) saman á aukabingi ([C.ES/35](#)) og fór m.a. fram á það við nefndir IMO að íhuga leiðir til að efla viðleitni aðildarríkja og áheyrnarstofnana í því skyni að styðja við farmenn á kaupskipum sem verða fyrir áhrifum af stríðinu í Úkraínu og íhuga hvaða afleiðingar þessi staða hefur á framkvæmd gerninga stofnunarinnar, grípa til viðeigandi aðgerða og gefa IMO-ráðinu skýrslu.

Í framhaldi af aðgerðum framkvæmdastjórans til að bregðast við stöðu farmanna og siglinga skipa á átakasvæðinu, hvatti siglingaöryggisnefnd framkvæmdastjóra IMO og skrifstofuna til að setja málið í forgang og leitast við að koma á öruggum siglingaleiðum, stuðla að öruggum brottflutningi farmanna frá stríðshrjádum svæðum. Samþykkt var ályktun MSC.495(105) - *Aðgerðir til að auðvelda aðkallandi brottflutning farmanna frá stríðssvæðinu í og við Svartahaf og Asovhaf vegna árásar Rússneska sambandsríkisins á Úkraínu.* ([Lesið meira.](#))

Að auki bauð siglingaöryggisnefnd ráðinu að fjalla um fjölda mála sem voru borin upp á MSC 105, þar á meðal umfjöllun og greiningu á skýrslum um vopnuð afskipti ríkja af skipum og gerð leiðbeininga um að koma í veg fyrir slík afskipti. Nefndin taldi nauðsynlegt að taka öll málsmeðferðaratriði með í framkvæmd úttekta samkvæmt ramma og verklagsreglum fyrir IMSAS-úttektarkerfi Alþjóða-siglingamálastofnunarinnar (IMO) (ályktun A.1067(28)).

Samþykkt breytinga

Nútímavædd GMDSS-kerfi samþykkt

Í kjölfar ítarlegrar endurskoðunar á alþjóðlegu neyðar- og öryggiskerfi sjómanna (GMDSS) samþykkti nefndin fjölda breytinga til að ljúka vinnu við nútímavæðingu GMDSS með það að markmiði að unnt sé að nota nútímasamskiptakerfi í GMDSS-kerfinu en fella á brott kröfur um úrelt kerfi.

Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2024. Þær innihalda m.a. breytingar á SOLAS-köflum II-1, III, IV og V og viðauka (skírteini), SOLAS-bókuninni frá 1988, 1994 og 2000 HSC-kóðanum, 1983 og 2008 SPS-kóðunum, og MODU-kóðunum frá 1979, 1989 og 2009.

Siglingaöryggisnefnd samþykkti einnig umtalsverðan fjölda breytinga eða endurskoðanir á tengdum gildum ályktunum og leiðbeiningum, þar á meðal afkastakröfur fyrir viðeigandi búnað. Breytingarnar og tengdar ályktanir og leiðbeiningar voru samþykktar á [MSC 104 fundinum](#) í nóvember 2021.

Breytingar á IMDG og IMSBC kóðum

Siglingaöryggisnefnd samþykkti:

Uppfærslur á alþjóðlegum reglum um hættulegan varning (IMDG) í samræmi við uppfærslur á tilmælum Sameinuðu þjóðanna um flutning á hættulegum varningi. Þetta eru tilmæli til allra aðila í flutningastarfsemi óháð flutningsmáta. Áætlaður gildistökudagur er 1. janúar 2024 og er samningsríkjum SOLAS-samþykktarinnar boðið að beita breytingunum frá 1. janúar 2023 að eigin frumkvæði.

Uppfærslur á alþjóðakóðanum um flutning búlkaferma í föstu formi með skipum (IMSBC-kóðanum) til að bæta við nýjum skilgreiningum (þar á meðal uppfærða skilgreiningu á farmi í A-flokki), tilvísanir og kröfur um farm sem gæti aðskilist í flutningi. Hluta 7 verður breytt þannig að hann taki til farms sem gæti þést í vökva orðið fljótandi (e. liquefaction) eða aðskilist. Þessi hluti miðar að því að vekja athygli á áhættunni sem tengist vökvamyndun eða virkum aðskilnaði og varúðarráðstöfunum til að lágmarka áhættuna. Þetta kemur í kjölfar rannsókna Global Bauxite Working Group, sem benti á nýtt fyrirbæri sem hefur áhrif á suma báxítferma sem gengur undir nafninu virkur aðskilnaður (e. dynamic separation) og getur valdið óstöðugleika farms og skips. Aðrar breytingar á IMSBC-kóðanum tengjast uppfærslum á einstökum áætlunum og nýjum einstökum áætlunum. Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. desember 2023. Samningsríkjum að SOLAS-samningnum er boðið að beita þeim frá 1. janúar 2023 að eigin frumkvæði.

Aðrir dagskrárliðir

Samþykkt fyrirmynd að reglum um innanlandsferjur

Nefndin samþykkti fyrirmynd að reglum um öryggi ferja í innanlandssiglingum. Í reglunum eru rammaákvæði um öryggi ferja í innanlandssiglingum til innleiðingar í landslög. Þau ná yfir margvísleg mál, þar á meðal: útgáfu skírteina; áhafnamál; öryggisstjórnun; leiðsögu- og fjarskiptabúnað og björgunartæki. Ríki geta aðlagð eftir þörfum að aðstæðum í hverju landi og kröfum sínum.

Í [myndbandi](#) er farið yfir þörf á innanlandsreglum um ferjur.

Sjálfvirk yfirborðsskip (MASS)

Nefndin hóf vinnu við þróun markmiðamiðaðs gernings til að halda utan um rekstur sjálfvirkra yfirborðsskipa (MASS).

Hún samþykkti vegvísi sem inniheldur vinnuáætlun um þróun IMO-gernings um sjálfvirk yfirborðsskip (MASS). Vegvísirinn gerir ráð fyrir þróun markmiðsbundins gernings í formi valfrjáls kóða með það fyrir augum að verða samþykktur á seinni hluta ársins 2024 sem fyrsta áfanga. Byggt á þeirri reynslu sem fengist hefur í beitingu valfrjáls MASS-kóða, verður mótaður lögboðinn MASS-kóði sem gert er ráð fyrir að taki gildi 1. janúar 2028.

MASS-samskiptahópurinn var endurskipaður og honum falið:

- að skoða helstu meginreglur og sameiginlegan skilning á tilgangi og markmiðum nýja gerningsins,
- að hefja þróun á valfrjálsum markmiðsbundnum MASS-kóða,
- að skoða algengar gloppur og/eða þemu sem komu fram í umfangskönnun á reglum (RSE) (MSC.1/Circ.1638, 5. kafli), með áherslu á forgangsatridin,
- að setja fram, ef tími leyfir, afstöðu til hinna ýmsu þátta MSC MASS sem yrði lögð fyrir síðari fundi sameiginlega MSC/LEG/FAL vinnuhópsins, þar á meðal hvort breyta eigi skilgreiningunni fyrir MASS og sjálfvirknistig skipa; merking hugtakanna skipstjóri, áhöfn eða ábyrgðarmaður; fjarstýringarstöð/miðstöð; og ákvörðun fjarskiptastjóra sem farmanns og koma með tillögu um næstu skref til að taka á þessum þáttum,
- að takmarka þróun valfrjálsa MASS-kóðans við farmflutningaskip með það fyrir augum að skoða hagkvæmni þess að beita honum við farþegaskip þegar fram líða stundir, og
- að leggja fram skriflega skýrslu á MSC 107 (vorið 2023) og munnlega stöðuskýrslu á MSC 106.

MSC var sammála laganefndinni um stofnun sameiginlegs vinnuhóps MSC/LEG/FAL til að taka á sameiginlegum málum sem koma fram í umfangskönnunum á reglum um MASS sem hver hinna þriggja nefnda framkvæmir. FAL-nefndin mun stofna sameiginlegan vinnuhóp í maí 2022 og er gert ráð fyrir

að hún samþykki að halda fyrsta fundinn dagana 6. til 8. september 2022, með fyrirvara um samþykki IMO-ráðsins (C 127) í júlí 2022. Þessi vinna kemur í kjölfar þess að lokið hefur verið við umfangs-könnun á reglum um rekstur MASS.

Miðlun MSI og SAR-tengdra upplýsinga fyrir milligöngu viðurkenndrar farsímagervihnattaþjónustu á sviði GMDSS

Siglingaöryggisnefnd skoðaði skýrslu samskiptahóps um miðlun siglingaöryggisupplýsinga (MSI) og leitar- og björgunarupplýsinga (SAR), sem sett var á laggir á MSC 103, til að skoða lögboðna notkun allrar viðurkenndrar farsímagervihnattaþjónustu.

MSC samþykkti að miðlun á MSI- og SAR-tengdum upplýsingum væri óaðskiljanlegur hluti GMDSS-þjónustu og mikilvæg til að tryggja öryggi mannlífa á sjó og þar sem færanleg sjófarstöðvaþjónusta um gervihnetti hefur verið viðurkennd af stofnuninni þurfa allir veitendur upplýsinga sem ná yfir þjónustusvæði þess að nota hana. Siglingaöryggisnefnd hvatti veitendur MSI- og SAR-upplýsinga til að grípa til nauðsynlegra aðgerða til að flýta fyrir notkun á allri sjófarstöðvaþjónusta um gervihnetti sem viðurkennd er af stofnuninni og veitir þjónustu innan þjónustusvæða þeirra til að miðla upplýsingum til skipa sem sigla á viðkomandi svæðum.

Undirnefnd um siglingar, fjarskipti og leit og björgun (NCSR) var falið að halda áfram að skoða tæknilegar lausnir fyrir miðlun og móttöku á MSI- og SAR-tengdum upplýsingum um margar þjónustuleiðir, þ.m.t. gagnvirkni og útsendingarvöktun með að markmiði að taka á starfrækslu- og fjárhagsbyrði vegna miðlunar upplýsinganna til skipa. Undirnefnd NCSR var m.a. einnig falið að skoða betur áhrif kostnaðar fyrir upplýsingaveitendur í tengslum við miðlun upplýsinga um viðurkennda farsímagervihnattaþjónustu, greina kosti og galla og veita nefndinni ráðgjöf, eftir því sem við á.

Aukið siglingaöryggi skipa í tengslum við notkun olíuelsneytis

Nefndin tók til skoðunar frekari aðgerðir til að auka öryggi skipa vegna notkunar olíuelsneytis í kjölfar vinnu samskiptahóps og vinnuhóps.

Siglingaöryggisnefnd samþykkti drög að breytingum á SOLAS-kafla II-2 í tengslum við blossamark og verður þeim dreift með það fyrir augum að þau verði samþykkt á MSC 106 haustið 2022.

Með breytingadrögum yrði bætt við nýjum skilgreiningum og nýjum málsgreinum í 4. reglu (kveikjulíkur), þar á meðal að skip sem flytja olíuelsneyti skuli fyrir lestun afhenda yfirlýsing undirritaða og vottaða af fulltrúa eldsneytisólubirgis um að olíuelsneyti sem afhent er sé í samræmi við reglu SOLAS II.2/4.2.1 og prófunaraðferðina sem notuð er til að ákvarða kveikjumark. Afhendingarseðill fyrir eldsneyti sem er lestað í skipið skal innihalda gögn um blossamarkið sem

tilgreint er í samræmi við staðla sem stofnunin samþykkir, eða yfirlýsingu um að blossomarkið hafi mælst við eða yfir 70°C.

Siglingaöryggisnefnd samþykkti endurskoðaða aðgerðaáætlun og endurstofnaði samskiptahópinn með það markmiði: að rita leiðbeiningar um sýnatökuaðferðir, að teknu tilliti til ályktunar MEPC.182(59); að safna upplýsingum um frekari ráðstafanir til að auka öryggi skipa í tengslum við notkun eldsneytisólú og íhuga mögulegar ráðstafanir sem tengjast eldsneytisbreytum öðrum en blossomarki.

Flutningur iðnaðarstarfsmanna

Nefndin samþykkti drög að nýjum SOLAS-kafla XV, ásamt tilheyrandi nýjum kóða fyrir iðnaðarstarfsmenn sem undirnefndin um hönnun og smíði skipa (SDC 8) vann.

Markmiðið er að setja lágmarksöryggisstaðla fyrir skip sem flytja iðnaðarstarfsmenn svo og fyrir starfsfólkið sjálft og takast á við sérstaka áhættu sem fylgir olú- og gasvinnsla á hafi úti, svo sem flutningur iðnaðarstarfsmanna. Slíkir starfsmenn sinna gjarnan byggingu, viðhaldi, niðurlagningu, rekstri eða þjónustu við mannvirki á hafi úti, svo sem vindorkuver, olú- og gasmannvirki hafi úti, fiskeldi, námuvinnslu á hafi út eða sambærilega starfsemi. Drögum að breytingum verður dreift með það fyrir augum að þau verði samþykkt á MSC 106.

Ný verkefni á vinnuáætlun

Siglingaöryggisnefnd tók til umfjöllunar umtalsverðan fjölda tillagna um ný verkefni á fundinum, einkum tillögur sem MSC 104 frestað vegna tímatakmarkana.

Yfirgripsmikil endurskoðun á 1978 STCW-samþykktinni og -kóðanum

Siglingaöryggisnefnd fól undirnefndinni um mannlega þáttinn, þjálfun og vaktstöðu (HTW) að hefja yfirgripsmikla endurskoðun á STCW-samþykktinni og -reglunum, með frest til 2026 til að ljúka málinu.

Undirnefndinni var falið að meta til bráðabirgða umfang þeirrar vinnu sem liggur fyrir, tilgreina tiltekna þætti til endurskoðunar og útbúa vegvísi til samþykktar í siglingaöryggisnefnd áður en hafist er handa við gerð breytingadraga.

Markmiðið er að laga samþykktina og kóðann að nýrri tækniþróun í siglingum, umhverfisvernd og loftslagsbreytingum. Vinnsla þessa verkefnis mun einnig gera kleift að takast á við skilvirka innleiðingu samþykktarinnar við allar aðstæður svo tryggt verði að aðildarríkjum verði séð fyrir alþjóðlega viðurkenndum stöðlum um þjálfun og skírteini farmanna.

Kynferðisofbeldi og -áreitni í siglingageiranum

Siglingaöryggisnefnd skoðaði leiðir til að taka á einelti og áreitni í siglingageiranum, þar með talið kynferðisofbeldi og kynferðislega áreitni, sem og að kveða á um reglur til að setja viðeigandi hegðunarviðmið á vinnustöðum á sjó og nauðsynlega þætti sem varða andlegt öryggi.

Nefndin gerir sér grein fyrir að samræmdar aðgerðir ýmissa stofnana Sameinuðu þjóðanna eru nauðsynlegar til að taka á þessum málum og því samþykkti hún að fela sameiginlegum vinnuhópi ILO/IMO þrífliða vinnuhópnum (JTWG) um málefni sjómanna og mannlega þáttinn að vinna að þessum málum. Vinnuhópnum var falið að „skoða einelti og áreitni í siglingageiranum, þ.m.t. kynferðisofbeldi og kynferðisleg áreitni, að teknu tilliti til upplýsinga sem hagsmunaaðilar hafa lagt fram, með það fyrir augum að leggja fram tillögur um næstu skref, þ.m.t. gerð löggjafar, kerfi og stefnu viðeigandi hagsmunaaðila sem miða að því að tilkynna og taka á þessum málum“ (fyrirmæli til JTWG eru háð samþykki IMO-ráðsins).

Í tengslum við yfirgripsmikla endurskoðun á STCW-samþykktinni og -kóðanum fól nefndin undirnefnd HTW að setja í forgang vinnu og frágang þjálfunarákvæða í samþykktinni sem taka á einelti og áreitni í siglingageiranum, þ.m.t. kynferðislegt ofbeldi og og kynferðisleg áreitni. Slík drög að ákvæðum verða tekin til athugunar áður en lokið verður við endurskoðunina.

Siglingaöryggisnefnd hvatti aðildarríkin til að innleiða kerfi til að tilkynna og hafa eftirlit með eineltis- og áreitnihilfellum og samþykkja viðeigandi stefnu og löggjöf til að vernda farmenn. Jafnframt voru skipafélög hvött til að innleiða innri eftirlits-, tilkynninga- og forvarnarstefnu, sem og verklagsreglur sem miða að því að uppræta hvers kyns einelti og áreitni um borð í skipum og grípa til úrbóta sem beinast gegn einstaklingum sem stunda óviðunandi hegðun og óviðunandi háttarni af þessum toga.

Öryggi skipa sem nota óhefðbundið eldsneyti

Siglingaöryggisnefnd ítrekaði stuðning sinn við að tryggja öryggi siglinga í kjölfar nýrra tæknilausna og nýs eldsneytis sem rannsakað er í samræmi við markmið IMO um að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda.

Nefndin vísaði erindum frá IACS í tengslum við þróun öryggiskrafna til að stuðla að því að ná kolefnislosunarmarkmiði með tilliti til nýrra eldsneytistegunda til undirnefndarinnar um flutning á farmi og gámum (CCC). Undirnefnd CCC var falið að skoða mál tengd gerð öryggiskrafna sem styðja við kolefnislosunarmarkmið og gera ráð fyrir slíkri vinnu í vinnuáætlun um uppfærslu á IGF-kóðanum, gerð öryggisákvæða fyrir óhefðbundið eldsneyti og að ráðleggja siglingaöryggisnefnd um framhaldið.

Á sama tíma var CCC-undirnefndinni falið að hefja vinnu við gerð leiðbeininga um öryggi skipa sem nota ammoníak sem eldsneyti. Markmiðið er að ljúka vinnunni árið 2023. Ennfremur var CCC falið að endurskoða bráðabirgðaleiðbeiningar um flutning á fljótandi vetni í búlka með frest til 2024 til að ljúka vinnunni.

Notkun óhefðbundins eldsneytis gegnir mikilvægu hlutverki við að tryggja að stofnunin innleiði fyrsta hluta áætlunar um að draga úr gróðurhúsalofttegundum með árangursríkum hætti. Endurskoðun áætlunar um að draga úr gróðurhúsalofttegundum er nú til skoðunar í umhverfisnefnd sjávar (MEPC).

Eldur af völdum litúumrafhlaðna

Til að bregðast við fjölgun atvika sem varða eldsvoða tengdum flutningi ökutækjum sem ganga fyrir óhefðbundnum orkugjöfum, þar á meðal bílum með litúumjónarafhlöðum, skoðaði MSC-nefndin tillögu um að meta hvort fyrirkomulag eldvarna, eldskynjunar og slökkvibúnaðar væri fullnægjandi í ekjurýmum fyrir ökutæki til að draga úr brunahættu í skipum sem flytja nýorkuökutæki.

Nefndin samþykkti að setja málið á dagskrá og til vinnslu í áætlun til tveggja ára undir heitinu "Mat á fullnægjandi fyrirkomulagi brunavarna, eldskynjunar og slökkvibúnaðar í ekjurýmum fyrir ökutæki til að draga úr brunahættu í skipum sem flytja nýorkuökutæki". Nefndin taldi að fjórar fundarlotur þyrfti til að vinna málið. Nefndin fól undirnefndinni um skipakerfi og búnað (SSE) að meta hvort semja ætti nýjar ráðstafanir fyrir gömul skip og taka til skoðunar hleðslu rafknúinna ökutækja um borð í skipum.

Aðrar afurðir

Aðrar nýjar afurðir sem samþykktar voru á þessum fundi eru:

- Breytingar á 6. kafla kóðans um smíði og búnað færanlegra borpalla á sjó (MODU-kóðans frá 2009) hvað varðar rafbúnað.
- Breytingar á 15. kafla FSS-kóða um lokuð rými sem innihalda köfnunarefnismóttakara eða millitank framleiðslukerfa köfnunarefnis.
- Endurskoðuð var SOLAS-regla II-2/9 um að halda eldi í skefjum, í því skyni að fella inn í regluna núverandi leiðbeiningar og skýra kröfur.
- Gerð leiðbeininga um notkun rafrænna sjóferðagagna (ENP).
- Breytingar á endurskoðuðum ECDIS-afkastakröfum (ályktun MSC.232(82)) til að auðvelda stöðluð stafræn skipti á leiðaráætlunum skipa.
- Endurskoðun á SOLAS-kafla II-1 (hluta C) og V. kafla og tengdum gerningum um stýris- og knúningskröfur sem taka á bæði á hefðbundnum og óhefðbundnum knúnings- og stýrikerfum.
- Gerð leiðbeininga um öryggi skipa sem nota ammoníak sem eldsneyti.

- Endurskoðun bráðabirgðaleiðbeininga um flutning á fljótandi vetni í búlka.
- Umfangskönnun og efling skilvirkni ákvæða um ofþreytu og vinnu- og hvíldartíma farmanna.
- Endurskoðun leiðbeininga um notkun plaströra á skipum (ályktun A.753(18)).

Frestun dagskrárliða

Siglingaöryggisnefnd frestaði umfjöllun um fjölda dagskrárliða vegna tímaskorts, þar á meðal: óöruggir fólksflutningar af ýmsu tagi á sjó; sjóræningjastarfsemi og vopnuð rán gegn skipum; mál tengd COVID-19.

Listi yfir ályktanir og dreifibréf sem voru samþykkt á MSC 105

Ályktanir siglingaöryggisnefndar

- RESOLUTION MSC.495(105) – ACTIONS TO FACILITATE THE URGENT EVACUATION OF SEAFARERS FROM THE WAR ZONE AREA IN AND AROUND THE BLACK SEA AND THE SEA OF AZOV AS A RESULT OF THE RUSSIAN FEDERATION AGGRESSION AGAINST UKRAINE
- RESOLUTION MSC.496(105) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
- RESOLUTION MSC.497(105) – AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
- RESOLUTION MSC.498(105) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 1994 (1994 HSC CODE)
- RESOLUTION MSC.499(105) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)
- RESOLUTION MSC.500(105) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME SOLID BULK CARGOES (IMSBC) CODE
- RESOLUTION MSC.501(105) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE
- RESOLUTION MSC.502(105) – AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 1983 (1983 SPS CODE)
- RESOLUTION MSC.503(105) – AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 2008 (2008 SPS CODE)
- RESOLUTION MSC.504(105) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 1979 (1979 MODU CODE)

- RESOLUTION MSC.505(105) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 1989 (1989 MODU CODE)
- RESOLUTION MSC.506(105) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 2009 (2009 MODU CODE)
- RESOLUTION MSC.507(105) – SYSTEM PERFORMANCE STANDARD FOR THE PROMULGATION AND COORDINATION OF MARITIME SAFETY INFORMATION USING HIGH-FREQUENCY NARROW-BAND DIRECT-PRINTING
- RESOLUTION MSC.508(105) – PERFORMANCE STANDARDS FOR THE RECEPTION OF MARITIME SAFETY INFORMATION AND SEARCH AND RESCUE RELATED INFORMATION BY MF (NAVTEX) AND HF
- RESOLUTION MSC.509(105) – PROVISION OF RADIO SERVICES FOR THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)
- RESOLUTION MSC.510(105) – PERFORMANCE STANDARDS FOR SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDERS
- RESOLUTION MSC.511(105) – PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE VHF RADIO INSTALLATIONS CAPABLE OF VOICE COMMUNICATION AND DIGITAL SELECTIVE CALLING
- RESOLUTION MSC.512(105) – PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE MF AND MF/HF RADIO INSTALLATIONS CAPABLE OF VOICE COMMUNICATION, DIGITAL SELECTIVE CALLING AND RECEPTION OF MARITIME SAFETY INFORMATION AND SEARCH AND RESCUE RELATED INFORMATION
- RESOLUTION MSC.513(105) – PERFORMANCE STANDARDS FOR INMARSAT-C SHIP EARTH STATIONS CAPABLE OF TRANSMITTING AND RECEIVING DIRECT-PRINTING COMMUNICATIONS
- RESOLUTION MSC.514(105) – GUIDELINES FOR THE AVOIDANCE OF FALSE DISTRESS ALERTS
- RESOLUTION MSC.515(105) – PERFORMANCE STANDARDS FOR SURVIVAL CRAFT PORTABLE TWO-WAY VHF RADIOTELEPHONE APPARATUS
- RESOLUTION MSC.516(105) – AMENDMENTS TO THE PERFORMANCE STANDARDS FOR RADIOCOMMUNICATION EQUIPMENT (RESOLUTION MSC.80(70))
- RESOLUTION MSC.517(105) – PERFORMANCE STANDARDS FOR A SHIPBORNE INTEGRATED COMMUNICATION SYSTEM (ICS) WHEN USED IN THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)

- RESOLUTION MSC.518(105) – MODEL REGULATIONS ON DOMESTIC FERRY SAFETY
- RESOLUTION MSC.188(79)/REV.1 – REVISED PERFORMANCE STANDARDS FOR WATER LEVEL DETECTORS ON SHIPS SUBJECT TO SOLAS REGULATIONS II-1/25, II-1/25-1 AND XII/12

Dreifibréf

- MSC.1/Circ.803/Rev.1 Þátttaka skipa, sem falla ekki undir SOLAS, í alþjóðlega neyðar- og öryggisfjarskiptakerfi skipa (GMDSS) og leiðbeiningar um gerð hjálfunarefnis fyrir GMDSS fjarskiptamenn á skipum sem falla ekki undir SOLAS
- MSC.1/Circ.1645 Leiðbeiningar um móttöku siglingaöryggisupplýsinga og leitar- og björgunartengdra upplýsinga eins og krafist er í Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
- MSC.1/Circ.1600/Rev.1 Leiðbeiningar um framkvæmd prófana MHB (CR)
- MSC.1/Circ.1395/Rev.5 Lists of solid bulk cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective
- MSC.1/Circ.1588/Rev.2 Amendments to the Revised Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (MSC.1/Circ.1588/Rev.1) (EmS Guide)
- MSC.1/Circ.1361/Rev.1 Revised recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo transport units
- MSC.1/Circ.1646 FAL.2/Circ.[...] MEPC.1/Circ.[...] LEG.2/Circ.[...] List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2022 (Note: subject to concurrent decision by MEPC and FAL)
- MSC.1/Circ.1647 Interim guidelines for the safety of ships using fuel cell power installations
- MSC.1/Circ.1648 Amendments to the Guidelines for the acceptance of alternative metallic materials for cryogenic service in ships carrying liquefied gases in bulk and ships using gases or other low-flashpoint fuels (MSC.1/Circ.1622)
- MSC.1/Circ.1599/Rev.2 Revised Guidelines on the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service
- MSC.1/Circ.1649 Guidelines for the implementation of the inspection programmes for cargo transport units
- MSC.1/Circ.1650 List of non-exhaustive voluntary guidance on pest contamination
- MSC.1/Circ.1651 Amendments to MSC.1/Circ.1625 on unified interpretations of the IGC Code (as amended by resolution MSC.370(93))
- MSC.1/Circ.1652 Explanatory notes to the Interim Guidelines on second generation intact stability criteria

- MSC.1/Circ.1653 Unified interpretation regarding timber deck cargo in the context of damage stability requirements
- MSC.1/Circ.1654 Unified interpretation on the noise level limit in workshops on board ships
- MSC.1/Circ.1535/Rev.2 Unified interpretations relating to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966
- MSC.1/Circ.1362/Rev.1 Unified interpretation of SOLAS chapter II-1
- MSC.1/Circ.1164/Rev.25 Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention
- MSC.1/Circ.797/Rev.37 List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code

Sverrir Konráðsson
Samgöngustofu
25. maí 2022