

Greinargerð um 106. fund siglingaöryggisnefndar IMO (MSC) dagana 2.-11. nóvember 2022

Siglingaöryggisnefnd (MSC) kom saman á 106. fundi sínum með fjarþátttöku þeirra sem það vildu. Fyrir Íslands hönd mættu Kristín Helga Markúsdóttir og Sverrir Konráðsson frá Samgöngustofu. Áður en fundur MSC hófst var haldinn tveggja daga málþing um siglingaöryggi á heimskautasvæðum. Ísland var með innlegg á þinginu, fjallaði um árangur í sjóslysavörnum og tók þátt í umræðum og pallborði þar að lútandi.

Samþykkt breytinga

Nýr XV. kafli SOLAS um nýjan lögboðinn kóða um öryggi iðnaðarstarfsmanna

Nefndin samþykkti nýjan XV. kafla SOLAS tilheyrandi nýja alþjóðakóða fyrir skip sem flytja iðnaðarstarfsmenn sem starfa m.a. á olíu- og gasvinnslu á hafi úti (IP-kóðinn) sem undirnefnd 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 orkuvinnslu á hafi úti, svo sem flutningur iðnaðarstarfsmanna til og frá slíkum mannvirkjum. Slíkir starfsmenn sinna gjarnan byggingu, viðhaldi, niðurlagningu, rekstri eða þjónustu við mannvirki á hafi úti, svo sem vindorkuver, svo og olíu- og gasmannvirki hafi úti, fiskeldi, námuvinnslu á hafi út eða sambærilega starfsemi. Búist er við að breytingarnar og kóðinn öðlist gildi 1. júlí 2024.

SOLAS-kafli II-2 í tengslum við blossamark

Nefndin samþykkti drög að breytingum á SOLAS kafla II-2, sem ætlað er að koma í veg fyrir afgreiðslu á eldsneytisolíu sem uppfyllir ekki kröfur SOLAS um blossamarka (60°C) og eykur öryggi skipa sem nota eldsneytisolíu.

Með breytingunum yrði nýjum skilgreiningum og nýjum ákvæðum bætt við SOLAS-reglu II-2/4 (kveikjulíkur), þar á meðal krafa um að skip sem flytja eldsneytisolíu skuli fyrir lestun afhendi yfirlýsingu undirritaða og vottaða af fulltrúa eldsneytisolíubirgis 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. Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2026.

SOLAS-bókunin frá 1978

Breytingarnar á SOLAS-bókuninni frá 1978 varða form öryggisbúnaðarskírteinis fyrir flutningaskip, sem tryggir samræmingu skírteiniseyðublaða við viðaukann við SOLAS-samninginn frá 1974 (Skírteini), breytt með ályktun MSC.496(105) í samræmisskyni og er afleiðing af nútímavæðingu GMDSS. Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2026.

Breytingar á IGC- og IGF-kóðunum

Breytingarnar á 6. kafla alþjóðakóðans um smíði og búnað skipa sem flytja fljótandi lofttegundir í lausu (IGC kóða) og á 7. kafla alþjóðlegra öryggisreglna fyrir skip sem nota lofttegundir eða annað eldsneyti með lágan klossapunkt (IGF kóða) varða notkun ryðfrís ástenít-stáls með miklu mangan-innihaldi til að nota í frystiþjónustu í farm- og eldsneytisgeymum LNG-flutningaskipa og skipa sem eru knúin með LNG. Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2026.

ESP-kóðinn frá 2011

Breytingarnar á alþjóðakóðanum um víðtæka áætlun vegna skoðunar á búlkaskipum og olíuflutningaskipum, (ESP-kóðinn frá 2011) fela í sér þær sem taka á ósamræmi við skoðun á kjölfestutönkum við ársskoðanir búlkaskipa og olíuflutningaskipa. Búist er við að breytingarnar öðlast gildi 1. júlí 2024.

IBC-kóðinn

Breytingarnar á alþjóðakóða um smíði og búnað skipa sem flytja hættuleg efni í lausu (IBC-kóðanum). Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. júlí 2024.

Frumkvæðisverkefni um sjóflutning á korni á Svartahafi

Nefndin fékk fréttir af stöðu velheppnaðs frumkvæðisverkefnis um sjóflutning á korni á Svartahafi. Í samhæfingarmiðstöðinni í Istanbúl í Tyrklandi eru fulltrúar frá Sameinuðu þjóðunum (þar á meðal frá IMO), Úkraínu, Rússlandi og Tyrklandi (upplýsingar um umferð skipa má finna á vefsíðu BSGI: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/vessel-movements>)

Kafli XI-2 SOLAS og ISPS-kóðinn heimila skoðanir skipa og er grundvöllur fyrir innleiðingu frumkvæðisverkefnisins um sjóflutning á korni á Svartahafi (BLSGI). Verkefnið hefur til þessa stuðlað að því að draga úr fæðuskorti á heimsvísu af völdum átakanna í Úkraínu. Nefndin komast að eftirfarandi niðurstöðu að athuguðu máli:

1. að hvetja framkvæmdastjóra Sameinuðu þjóðanna og framkvæmdastjóra IMO til að halda áfram að sinna mannúðarverkefnum til að stuðla að brottför skipa og farmanna sem eru strandaglópar á átakasvæðinu. Einnig var framkvæmdastjóri SP hvattur til að færa út framtaksverkefnið svo það nái til annarra tegunda skipa og fleiri hafna;
2. að þakka framkvæmdastjóra Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og skrifstofunni fyrir mikilvægt framlag til verkefnisins, einkum framlag framkvæmdastjóra lagaskrifstofu IMO og sérstaks ráðgjafa framkvæmdastjórans um siglingaverndarmál;
3. að benda á þann árangur sem hefur náðst með frumkvæðisverkefninu með samræmdu átaki hlutaðeigandi stofnana Sameinuðu þjóðanna, þar á meðal IMO, aðrar alþjóðlegar stofnanir, frjáls félagasamtök og aðildarríkja sem í hlut eiga;
4. að leggja áherslu á mikilvægi frumkvæðisverkefnisins um sjóflutning á korni á Svartahafi við að draga úr fæðuskorti á heimsvísu af völdum yfirstandandi átaka í Úkraínu;
5. að áréttu að framkvæmdastjóri Sameinuðu þjóðanna hafi skilgreint frumkvæðisverkefnið sem tímamótasamning til að hjálpa fólki í viðkvæmri stöðu um allan heim, og
6. að samþykkja ályktun MSC um skyldur aðildarríkja í tengslum við leitar- og björgunarþjónustu samkvæmt SOLAS- og SAR-samningunum í tengslum við vopnuð átök.

Sjálfvirk yfirborðsskip (MASS)

Nefndin samþykkti að setja reglur um rekstur sjálfvirkra yfirborðsskipa (MASS). Þetta kemur í kjölfar þess að vinna við umfangskönnun á reglum IMO er lokið. Stefnt er að því að taka upp valfrjálsan MASS-kóða sem taki gildi árið 2025. Hann yrði grundvöllur að lögboðnum markmiðsmiðuðum MASS-kóða sem áætlað er að taki gildi 1. janúar 2028.

Nefndinni varð gerð grein fyrir niðurstöðum fyrsta fundar (september 2022) í sameiginlegum vinnuhópi MSC/LEG/FAL-nefndanna að því er varðar MASS. Hópurinn var stofnaður til að taka á sameiginlegum málum sem koma fram í umfangskönnunum á reglum um MASS á vegum siglingaöryggisnefndar (MSC), laganefndar (LEG) og nefndar um einföldum formsatriða (FAL).

Sameiginlegi vinnuhópurinn setti upp töflu sem verður lifandi skjal til að finna ákjósanlega leið til að takast á við sameiginleg vandamál, svo sem: hlutverk skipstjóra og áhafnar tengt MASS, ábyrgð skipstjóra og áhafnar tengd MASS, hæfni sem krafist er af hálfu skipstjóra og áhafnar tengd MASS, merking hugtakanna „fjarstjórnandi“ og „fjarstjórnarmiðstöð“.

Nefndin samþykkti starfsáætlun hópsins og samþykkti, með fyrirvara um samþykki LEG 110 og FAL 47, að halda tvo sameiginlega fundi á árunum 2022 og 2023. Ætlunin er að næsti fundur verði blandaður (e. hybrid) fimm dagar fundur (17. til 21. apríl 2023), með fyrirvara um samþykki IMO-ráðsins.

Nefndin upplýsti um uppbyggingu og efnisdrög MASS-kóðans eins og hann var settur upp af MASS-vinnuhópnum á fundinum, einkum ný drög að kafla um brunaöryggi, sem byggir á leiðbeiningum og þróun krafna um notagildi fyrir MASS-kóðann.

Viðurkenning á BeiDou skilaboðþjónustukerfinu til notkunar í GMDSS

Eftir mat á umsókn frá China Transport Telecommunication Information Group Co. Ltd. (CTTIC) um að viðurkenna BeiDou Message Service System (BDMSS) til notkunar í GMDSS-kerfinu samþykkti nefndin ályktun MSC um viðurkenningu á farsímgervihnattaþjónustu á sjó sem CTTIC veitir í gegnum BDMSS.

BDMSS var metið með hliðsjón af gildandi kröfum viðmiðanna um útvegum fargervihnattasamskiptakerfa í GMDSS (ályktun A.1001(25)).

Viðurkenningin takmarkast eins og er við starfrækslusvæði sem takmarkast við 75°A lengdar til 135°A lengdar og 10°N breiddar til 55°N breiddar.

IMSO mun halda áfram að fylgjast með framkvæmd BDMSS og mun gefa nefndinni skýrslu þegar samningur um opinbera þjónustu við CTTIC hefur verið gerður og samræmisbréfið hefur verið gefið út til að marka upphaf þjónustunnar.

Öruggir blandaðir fólksflutningar á sjó – ályktun samþykkt

Nefndin samþykkti ályktun MSC um samstarf til að tryggja öryggi mannlífa á sjó, björgun fólks í neyð á sjó og öruggi þess við að komast frá borði. Lögð er áhersla á mikilvægi þess að stjórnvöld taki virkan þátt í björgunaraðgerðum kaupskipa á farandfólki á sjó.

Skrifstofa Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar hefur tekið þátt í störfum millistofnanahóps um vernd flóttafólks og farandfólks á sjó undir forystu Flóttamannastofnunar SP (UNHCR), sem settur var á laggirnar til að skiptast á upplýsingum, reynslu og góðum starfsháttum varðandi blandaða fólksflutninga á sjó, leit og björgun og öryggi þess fólks sem bjargað hefur verið við að komast frá borði.

Nefndin benti á að Flóttamannastofnunin hafi beitt sér í málinu með því að hvetja öll aðildarríkin til að koma á skilvirku samstarfsfyrirkomulagi sem gerir flóttafólki kleift að komast örugglega og fjárféðanlega frá borði á sama hátt og krafist er af þeim sem stunda björgun á sjó, þ.m.t. sjóflutningageirinn. Einnig að standa fyrir umræðum ríkja til að skilgreina frekar hugtakið „örugg höfn“ og íhuga þróun nýrra ákvæða eða breytinga á ákvæðum alþjóðahafaréttar.

Öryggi lyftibúnaðar um borð og vindur til að meðhöndla akkeri

Nefndin samþykkti í meginatriðum tvö drög að leiðbeiningum um lyftibúnað og um vindur til að meðhöndla akkeri. Er þetta gert til að styðja við innleiðingu nýrra draga að SOLAS-reglugerð II-1/3-13 sem tekur til krafna um notkun, hönnun og smíði, rekstur, skoðun, prófun og viðhald á lyftibúnaði um borð og vinda til að meðhöndla akkeri. Drög að SOLAS-breytingunum voru samþykkt í meginatriðum af MSC 102, með það fyrir augum að þau verði samþykkt á MSC 107, ásamt tilheyrandi leiðbeiningum.

Markmið reglugerðardraganna og tvennra draga að leiðbeiningum er að koma í veg fyrir slys sem tengjast lyftibúnaði og vindum til að meðhöndla akkeri, en þau hafa valdið tjóni hjá rekstraraðilum og skemmdum á skipum, farmi, landvirkjum og neðansjávarmannvirkjum svo og á lífríki sjávar.

Öryggisráðstafanir fyrir skip sem falla ekki undir SOLAS og eru starfrækt á heimskaudahafsvæðum - breytingar á pólkóðanum

Nefndin samþykkti fyrstu drög að breytingum á pólkóðanum, ásamt tilheyrandi breytingum á SOLAS-samþykktinni, með það fyrir augum að þær verða samþykktar á næsta fundi nefndarinnar sem miða að því að fella inn í gerningana nýjar kröfur fyrir tiltekin skip sem falla ekki undir SOLAS um siglingaöryggi og gerð sjóferðaráætla. Breytingarnar munu gilda um fiskiskip sem eru 24 m eða lengri að mestu lengdi, skemmtisnekkjur 300 BT og stærri sem eru ekki gerðar út í atvinnuskyn og flutningaskipum 300 BT og stærri en undir 500 BT.

Breytingarnar miða að því að auka öryggi skipa sem starfa við hinar sérstöku aðstæður sem ríkja á heimskaudasvæðum, sem og þeirra einstaklinga sem eru um borð.

Pólkóði IMO kveður á um að skip sem eru starfrækt á óblíðum heimskaudahafsvæðum taki mið af öfgum hitastigs og að unnt verði áfram að starfrækja mikilvægan búnað við þær aðstæður.

Skip sem sigla á heimskaudahafsvæðum - endurskoðun bráðabirgðaleiðbeininga um um búnað til björgunar mannlífa og fyrirkomulag

MSC samþykkti breytingar á bráðabirgðaleiðbeiningum um búnað til björgunar mannlífa og fyrirkomulag skipa sem starfa á heimskaudahafsvæðum (MSC.1/Circ.1614). Í bráðabirgðaleiðbeiningunum er bent á mögulegar leiðir til að draga úr hættum við að uppfylla Pólkóðann í því skyni að aðstoða skipahönnuði og útgerðir/rekstraraðila, sem og yfirvöld, við samræmda útfærslu á viðeigandi ákvæðum kóðans til viðbótar gildandi kröfum skv. kóðanum um björgunarbúnað (LSA).

Með breytingunum á bráðabirgðaleiðbeiningunum er innleidd aðferðafræði við útreikning á hámarkstíma björgunar eins og kemur fram í viðauka. Þannig geta skip fundið út birgðastöðu matvæla og ferskvatns. Einnig hjálpa leiðbeiningarnar við að meta hvaða búnað þau eiga að hafa um borð.

Endurskoðun leiðbeininga um skipaafdreyp fyrir skip sem þurfa aðstoðar við

Nefndin samþykkti endurskoðun á leiðbeiningum um skipaafdreyp fyrir skip sem þurfa aðstoð (ályktun A.949(23)). Drög að endurskoðaðri ályktun þingsins verða í kjölfarið lögð fyrir umhverfisnefnd sjávar (MEPC) og laganefnd (LEG) til samþykkis, með það fyrir augum að þingið samþykki hana á 33. þingi (A 33) árið 2023.

Leiðbeiningarnar voru fyrst samþykktar árið 2003 til leiðsagnar fyrir skip sem þarfnast aðstoðar en er ekki ætlað að taka á aðgerðum til björgunar fólks í sjávarháská (þar sem ákvæðum SAR skal fylgja).

Í fyrirhugaðri endurskoðun er bent á að mikil skipulags-, rekstrar- og tækniþróun hefur átt sér stað á sviði siglinga á heimsvísu og breytingar eru örar. Aukin reynsla af aðgerðastjórn þar sem í hlut eiga skip sem þurfa aðstoð hefur komið að góðum notum og varð í raun tilefni endurskoðunar leiðbeininganna.

Leiðbeiningarnar miða að því að leggja grunn að rekstrarumgjörð fyrir strandríki, skipstjóra, útgerðir/eigendur og/eða björgunaraðila sem og aðra hlutaðeigandi aðila um hvernig eigi að meðhöndla og taka ákvörðun þegar skip þarfnast aðstoðar og leita skipaafdreyps.

Meðal annarra breytinga er gerð tillaga að nýjum kafla um fjölmiðlaupplýsingar og stjórnun þar sem mælt er með því að ríki búi yfir þekkingu og þjálfun til að sinna fjölmiðlum og svara beiðnum um upplýsingar í tengslum við meðferð skips sem þarf aðstoð sem leitar aðstoðar og skipaafdreyps.

Sjóræningjastarfsemi og vopnuð rán gegn skipum

Nefndin tók til skoðunar nýjar upplýsingar um þróun á alþjóðavettvangi á sjóránum og vopnuðu ráni gegn skipum. Tölur, byggðar á skýrslum til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, sýna samtals 69 tilvik sjórána og vopnaðra rána gegn skipum sem hafa átt sér stað eða verið reynd frá janúar til júní 2022. Þetta er um það bil 22% fækkun á heimsvísu miðað við sama tímabil í fyrra.

Hins vegar hefur atvikum í Malakka- og Singapúr-sundi fjölgað en þar voru 36 atvik tilkynnt frá janúar til júní 2022, samanborið við 27 atvik á sama tímabili í fyrra. Atvikum sem áttu sér stað á Gíneuflóa fækkaði úr 27 atvikum í 13 á sama tímabili í fyrra. Þessu má þakka starf löggæslustofnana strandríkja á svæðinu og alþjóðlegum stuðningi. Engin sjórán og vopnuð rán í Suður-Kínahafi gegn skipum voru tilkynnt, samanborið við 11 atvik á sama tímabili árið 2021. Atvikum hefur smám saman fækkað á svæðinu síðan 2013 þegar tilkynnt var um 142 atvik. Engin atvik voru tilkynnt undan ströndum Sómalíu á skýrslutímabilinu.

MSC bað aðildarríkin um að halda áfram að tilkynna atvik um sjórán og vopnuð rán gegn skipum til Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og að fylla út og færa inn að staðaldri upplýsingar á spurninga-listann um kröfur hafnar- og strandríkja sem tengjast einkasamningi um vopnaða öryggisstarfsmenn um borð í skipum (PCASP) ([MSC-FAL](#) .1/Circ.2).

MSC vakti athygli á þeim aðgerðum sem gripið hefur verið til í því skyni að tryggja áframhaldandi innleiðingu á siðareglunum sem kenndar eru við [Djibúti](#) og hvatti aðildarríkin til að halda áfram að styðja við styrktarsjóð DCoC; Nefndin hvatti aðildarríkin, í samræmi við ályktun [A.1159\(32\)](#), í samvinnu við stofnunina og að ósk aðildarríki í svæðinu, að leggja aðgerðum í Gíneuflóa lið og íhuga að leggja fram fé til tryggingasjóðs Vestur- og Mið-Afríku.

Aðgangur sjómanna að bólusetningu fyrir COVID-19 og læknishjálp

Nefndin hvatti aðildarríki og alþjóðastofnanir til að taka þátt í átaki um bólusetningar sjómanna eftir fyrirmynd Panama sem býður öllum farmönnum bólusetningu við COVID-19. Nefndin samþykkti að IMO myndi setja á stofn svæðisbundnar mannúðarmiðstöðvar siglinga þar sem þörfin væri brýn vegna stöðugar komu skipa og sjómanna, auk þess að styðja við aðgerðir SP undir forystu Alþjóðaheilbrigðisstofnunarinnar sem miða að því að útvega bóluefni fyrir sjómenn í þessum svæðisbundnu miðstöðvum.

MSC hvatti öll aðildarríki sem reka kerfi staks glugga (e. single window system) á sjó til að innleiða beiðnina um bóluefnisskammta inn í kerfið til að flýta fyrir alþjóðlegu bólusetningarferli á sjó. Aðildarríki og aðilar í lykilgeira alþjóðasiglinga voru hvött til að halda áfram að kynna stefnu og ráðstafanir sem auðvelda farmönnum forgang að bóluefni, auk þess að bæta samhæfinguna sem þarf að vera fyrir hendi til að tryggja hraðari áhafnaskipti, í samræmi við ákvæði heilbrigðisreglna svæðisins eða lands þar sem þau eiga sér stað.

Í tengslum við skýrslur berast að staðaldri um neitun farmanna um lækniástoð í höfnum, þar með talið tannlækna- og sjónlækniþjónustu, fór nefndin þess á leit við aðildarríkin að:

- þau tryggðu að farmenn, sem lykilstarfsmenn, eigi rétt á að komið sé fram við sig af reisn og virðingu, að teknu tilliti til þess að þeir verja stórum hluta tíma sínum í ferðalög og vinnu á sjó með tilheyrandi prófum og reglubundnu lækniástoðunum. Þeir geta aðeins farið í land í stuttan tíma og því þarf að koma til móts við þarfir þeirra hvað varðar lækniþjónustu og -meðferð; og
- þau viðurkenni lykilhlutverk sjómanna og auðveldi heimsendingu þeirra, aðgang að læknishjálpi og vernd að því er varðar siðareglur útgerðarmanna til að forðast smit, sérstaklega meðan á hægfara slökun á COVID-19 takmörkunum stendur.

Tillögur um ný verkefni á vinnuáætlun

Nefndin fjallaði um fjölda tillagna um ný verkefni og samþykkti að setja á dagskrá eftirfarandi:

- hjá NCSR-undirnefnd fyrir árin 2022-2023 og bráðabirgðadagskrá fyrir NCSR-10 dagskrárliðinn "endurskoðun SOLAS-reglu V/23 um búnað fyrir leiðsögumenn til að fara um borð og frá borði". Markmiðið er að ljúka vinnunni árið 2024;
- hjá III-undirnefndinni fyrir 2022-2023 og bráðabirgðadagskrá fyrir III-9 dagskrárliðinn "gerð leiðbeininga til að aðstoða lögbær yfirvöld við innleiðingu Höfðaborgarsamkomulagsins frá 2012 (Cape Town Agreement)". Markmiðið er að ljúka vinnunni ári 2024;
- hjá CCC-undirnefndinni fyrir 2022-2023 og bráðabirgðadagskrá CCC-9 dagskrárliðinn "endurskoðun á ályktun A.1050(27) til að tryggja öryggi starfsmanna sem fara inn í lokuð rými um borð í skipum". Markmiðið er að ljúka vinnunni árið 2024, í tengslum við aðrar undirnefndir, í samræmi við óskir.

Á döfinni að lokinni dagskrá til tveggja ára:

- "Vinna að gerð ráðstafana til að tryggja öruggan rekstur lyfta um borð í skipum" fyrir undirnefnd SSE;
- "Breytingar á leiðbeiningum um smíði, uppsetningu, viðhald og skoðun/könnun á aðferðum til að fara um borð og frá borði (MSC.1/Circ.1331) varðandi uppsetningu öryggisneta á landgöngustigum og landgöngum", fyrir undirnefnd SDC; og
- "Endurskoðun á því hvort SOLAS-regla IV/5 sé viðeigandi eða skilvirk (útvegum fjarskiptaþjónustu)", fyrir undirnefnd NCSR.

Önnur mál

Eftir að hafa farið yfir skýrslur undirnefndanna samþykkti MSC:

- Fjölda leiðarstjórnunnarráðstafana sem samþykktar voru af [undirnefnd um siglingar, fjarskipti og leit og björgun \(NCSR\)](#). Ráðstafanirnar sem samþykktar voru koma til framkvæmda 1. júní 2023.
- Ályktun MSC.263(84)/Rev.1 um frammistöðustaðla og virknikröfur fyrir kerfi auðkennis- og fjarvöktunar skipa (LRIT); og samþykkt drög að breytingum á fjölda dreifibréfa sem tengjast LRIT.
- Til framlagningar á fundi MSC 107 drög að breytingum á SOLAS-kafla II-2 og HSC kóðunum frá 1994 og 2000 um að banna notkun slökkvifroðu sem inniheldur perflúoróktan súlfónsýru (PFOS). Í reglugerðinni segir að slökkviefni sem innihalda slíka froðu skuli afhent hjá viðeigandi móttökuaðstöðu í landi þegar þau eru fjarlægð úr skipinu. [PFOS](#) er skaðlegt heilsu manna og umhverfinu.
- Endurskoðaðar leiðbeiningar um samþykki á föstum slökkvikerfum með þurrefnadufti til verndar skipum sem flytja fljótandi lofttegundir í lausu (MSC.1/Circ.1315/Rev.1) í því skyni að auka öryggi.
- Breytingar á endurskoðuðum stöðluðum mats- og prófunarskýrslueyðublöðum fyrir björgunartæki (MSC.1/Circ.1630) sem ætluð eru til dreifingar sem MSC.1/Circ.1630/Rev.1
- Drög að breytingum á formum búnaðarskráa fyrir björgunarbúninga og hlífðarbúninga sem fylgja skírteinum háhraðakóðans (HSC-kóðans) og SOLAS-samningsins, til samþykktar MSC 107.
- Breytingar á leiðbeiningum um þróun, endurskoðun og fullgildingu viðmiðunarnámskráa sem gefnar eru út sem MSCMEPC.2/Circ.15/Rev.2.

- Til umfjöllunar á MSC 107 drög að breytingum á STCW-reglum I/1 og I/2 um innleiðingu nýrrar skilgreiningar á "upprunalegu formi hvers skírteinis sem krafist er í samningnum" sem stafar af notkun rafrænna skilríkja.
- Til umfjöllunar á MSC 107 drög að breytingum á kafla A1/2 í STCW-kóðanum þar sem leitast er við að skýra beitingu gildandi skilmála og hugtaka á skírteinum og áritunum á rafrænu formi til samþykktar af hálfu nefndarinnar í tengslum við samþykkt tengdra breytinga á STCW-samþykktinni frá 1978.
- Til umfjöllunar á MSC 107 drög að breytingum á V. kafla SOLAS og viðauka (Skírteini), SOLAS-bókuninni frá 1978 og SOLAS-bókuninni frá 1988 um kröfur um að hafa um borð rafræna hallamæla fyrir gámaskip og búlkaskip sem eru 3.000 BT og stærrí.
- Dreifibréf MSC um leiðbeiningar um miðlun leitar- og björgunartengdra upplýsinga í gegnum alþjóðlegt kerfi um hópallsþjónustu.
- Endurskoðaða NAVTEX-handbók sem gefin verður út í formi MSC.1/Circ.1403/Rev.2-skjals með gildistökudag 1. janúar 2023.
- Endurskoðun á ECDIS-leiðbeiningum um góða starfshætti, sem gefnar verða út sem MSC.1/Circ.1503/Rev.2. Uppfærðu leiðbeiningarnar fela einkum í sér nýjan hluta uppfærslna á ECDIS um borð.
- MSC ályktun um afkastakröfur fyrir rafræna kortaskjái og ECDIS-upplýsingakerfið sem endurskoðar ályktun MSC.232(82) og kynnir innleiðingu í áföngum á nýjum IHO vörulýsingum (þ.e. S-98, S-100 og S-101) fyrir ECDIS frá og með 1. janúar 2026.
- Drög að afstöðu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um viðeigandi dagskrárliði ITU WRC-23 varðandi mál sem tengjast siglingaþjónustu og lagt verður fram á undirbúningsfundi ITU fyrir WRC-23. Næsta alþjóðafjarskiptaráðstefnan (World Radiocommunication Conference (WRC-23)) verður haldin í Sameinuðu arabísku furstadæmunum frá 20. nóvember til 15. desember 2023.
- Dreifibréf MSC um leiðbeiningar um þjálfun á og notkun persónulegra neyðarsenditækja.
- Upplýsti um stöðuskýrslunum sem fjalla um endurskoðun og uppfærðan lista yfir allar niðurstöður úr úttektum á markmiðsbundnum stöðlum (GBS).

Kosning formanns og varaformanns

Frú Mayte Medina (Bandaríkin) var einróma endurkjörin formaður siglingaöryggisnefndar og Theofilos Mozas (Grikkland) var endurkjörinn varaformaður, bæði fyrir árið 2023.

Ályktanir samþykktar (sjá heiti á ensku):

- Resolution.MSC.519(106) – Member States' obligations in connection with search and rescue services under the SOLAS and SAR conventions in the context of armed conflicts
- Resolution.MSC.520(106) – Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (chapter ii-2)
- Resolution.MSC.521(106) – Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (chapter xv)
- Resolution.MSC.522(106) – Amendments to the Protocol of 1978 relating to the Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974
- Resolution.MSC.263(84)/rev.1 – Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships
- Resolution.MSC.529(106) – Statement of recognition of maritime mobile satellite services provided by CTTIC through BDMSS

- Resolution.MSC.530(106) – Performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS)
- Resolution.MSC.523(106) – Amendments to the international code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC code)
- Resolution.MSC.524(106) – Amendments to the International Code Of Safety For Ships Using Gases Or Other Low-Flashpoint Fuels (IGF code)
- Resolution.MSC.525(106) – Amendments to the International Code On The Enhanced Programme Of Inspections During Surveys Of Bulk Carriers And Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)
- Resolution.MSC.526(106) – Amendments to the International Code For The Construction And Equipment Of Ships Carrying Dangerous Chemicals In Bulk (IBC Code)
- Resolution.MSC.527(106) – International Code Of Safety For Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code)
- Resolution.MSC.528(106) – Recommended cooperation to ensure the safety of life at sea, the rescue of persons in distress at sea and the safe disembarkation of survivors

Dreifibréf samþykkt (Circulars)

- MSC.1/Circ.1500/Rev.2 Guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments
- MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2 Guidelines for the development, review and validation of model courses
- MSC.1/Circ.1164/Rev.26 Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the 1978 STCW Convention 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.38 List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code
- MSC.1/Circ.1614/Rev.1 Revised interim guidelines on life-saving appliances and arrangements for ships operating in polar waters
- MSC.1/Circ.1315/Rev.1 Revised guidelines for the approval of fixed dry chemical powder fire-extinguishing systems for the protection of ships carrying liquefied gases in bulk
- MSC.1/Circ.1655 Unified interpretations of SOLAS chapter II-2
- MSC.1/Circ.1630/Rev.1 Revised standardized life-saving appliance evaluation and test report forms
- COLREG.2/Circ.78 Traffic separation schemes and associated measures
- SN.1/Circ.342 Routing measures other than traffic separation schemes
- MSC.1/Circ.1259/Rev.9 Long-range identification and tracking system – Technical documentation (part I)
- MSC.1/Circ.1307/Rev.1 Guidance on the survey and certification of compliance of ships with the requirement to transmit LRIT information
- MSC.1/Circ.1376/Rev.5 Continuity of service plan for the LRIT system
- MSC.1/Circ.1656 GMDSS operating guidance for ships in distress situations
- MSC.1/Circ.1657 Procedure for responding to DSC distress alerts by ships
- MSC.1/Circ.1658 Guidance on distress alerts
- MSC.1/Circ.892/Rev.1 Guidance on alerting of search and rescue authorities

- MSC.1/Circ.1659 Guidance for the dissemination of search and rescue related information through the international enhanced group call service
- MSC.1/Circ.1403/Rev.2 NAVTEX Manual
- MSC.1/Circ.1660 Guidance on the training on and operation of emergency personal radio devices in multiple casualty situations
- MSC.1/Circ.1503/Rev.2 ECDIS – Guidance for good practice
- MSC.1/Circ.1661 Guidance framework for the application of casualty cases and lessons learned to seafarers' education and training
- MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4 Organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection.
