



Dato: 2.6.2014
Referanse: 2014/15398

Møtedato: 14. til 23. mai 2014
Møteleder: Christian Breinholdt (DK)

Møtested: IMO, London

Sjøsikkerhetskomiteens 93. sesjon (MSC 93)

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Deltakelse
Seniorrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	WG Polarkoden
Teknisk direktør Lasse Karlsen	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Ove Tautra	Sjøfartsdirektoratet	WG Polarkoden
Fagdirektør Siv Christin Gaalaas	Nærings- og fiskeridepartementet	WG Polarkoden
Seksjonsleder Kjersti Høgestøl	Norges Rederiforbund	WG Polarkoden
Seniorrådgiver Bente Michaelsen	Samferdselsdepartemen- tet	Plenum, WG Polarkoden
Seniorrådgiver Trond Langemyr	Kystverket	WG Polarkoden
Rådgiver Jan Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	Plenum
Juridisk seniorrådgiver Magnar Selnes	Sjøfartsdirektoratet	WG sikkerhet for passasjerskip
Juridisk seniorrådgiver Arild Viddal	Sjøfartsdirektoratet	DG amendments
Chief Scientist Dr Ing Rolf Skjong	DNV GL	Plenum, WG sikkerhet for passasjerskip
Principal Engineer Ove Aastad	DNV GL	WG sikkerhet for passasjerskip
Seniorrådgiver Randi Birkelund	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum
Iver Iversen, Director New Technology and Regulatory Affairs	Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	DG amendments
Juridisk rådgiver Kristine Runde	Kystverket	Plenum

Forberedelser til møtet

Haakon Storhaug og Turid Stemre på EU koordineringsmøte i Brussel 29. april.

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 8. mai. For polarkoden ble det avholdt et eget formøte 9. mai.



I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene, de beslutninger som ble fattet knyttet til disse, og oversikt over resolusjoner og sirkulærer som ble godkjent for oversendelse til hovedkomiteene. I et vedlegg til denne rapporten er resolusjonene og sirkulærene listet opp som ble vedtatt og godkjent av MSC 93.

Forhandlingene

Det ble satt opp to arbeidsgrupper:

- Working Group on Passenger Ship Safety (agenda item 6);
- Working Group on the Development of a Mandatory Polar Code (agenda item 10);

Én drafting gruppe ble opprettet:

- Drafting Group on Consideration and Adoption of Amendments to Mandatory Instruments (agenda items 3 and 17).

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

Agendapunkt 3

En rekke vedtak ble fattet om nytt regelverk som vil tre i kraft 1.1.2016:

- Implementeringskoden (III-Code) og nytt SOLAS kapittel XIII;
- SOLAS regel II-1/29 *Steering Gear*
- SOLAS kapittel II-2
 - Ventilasjonssystemer
 - Rømningsveier blant annet fra maskinrom
 - Ny regel 20-1 om *Requirements for vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo*
- FSS-koden (Fire Safety Systems)
- LSA-koden (Life Saving Appliances)
 - Regelverk om testutstyr (RTD)
- IBC-koden (Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk)
 - Krav til stabilitetsinstrument
 - Inerting
- 2011 ESP-koden (Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers)
- IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code)
- Mm.

IGC koden

Korea hadde foreslått å innføre en tre-dato modell for IGC-koden (Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk), med tanke på at det i gjennomsnitt tar tre år å bygge et gasstankskip. Imidlertid ville forslaget ført til at koden ville blitt fasett inn over en svært lang periode. Det ble derfor utarbeidet et kompromissforslag som medfører at den vil tre i kraft 6 måneder senere enn normalt, nemlig 1. juli 2016.

III-koden (*Implementation of IMO Instruments*)

I forbindelse med vedtaket av III-koden, erklærte USA blant annet at de ikke betraktet teksten i selve koden som bindende, og at IMO-revisorer ikke hadde anledning til å tolke IMO-konvensjoner og deres bestemmelser. IMOs revisjon av medlemsstatene skal gå på etterlevelse av de viktigste IMO-konvensjonene og ikke på revisjonsstandarden i III-koden som sådan. EU-landenes og Japans erklæringer fra MEPC66 ble vedtatt å kopieres inn i rapporten fra MSC93.

Fotnoten IBC-koden kapittel 15 (avsnitt 15.13.5)

En fotnote med referanse til sirkulæret om styrene monomer ble strøket i plenumsbehandlingen av rapporten redaksjonskomiteen, mot Norges ønsker. UK forslag om referanse til sirkulære om oksygen avhengige inhibitorer vil erstatte den. Det må påpekes at fotnoter ikke utgjør en del av kravene i verken konvensjoner eller andre instrumenter, og vedtak av nytt regelverk er derfor ikke avhengig av fotnoter. Det var nok en generell oppfatning om at fotnoten var mer forvirrende og at regelverket i seg selv er klart nok. Saken må eventuelt følges opp under PPR 2.

Service og vedlikehold av livbåter mm.

Utkastet til MSC-resolusjon *REQUIREMENTS FOR PERIODIC SERVICING AND MAINTENANCE OF LIFEBOATS AND RESCUE BOATS, LAUNCHING APPLIANCES AND RELEASE GEAR* måtte sendes tilbake til underkomiteen for *Ship Systems and Equipment* fordi teksten inneholdt uklarheter med tanke på ansvarsforhold.

Agendapunkt 4 Measures to enhance maritime security

Norge og Panama mente at dokumentet fra USA om retningslinjer for utvikling av modellovgivning var altfor detaljert og kunne ikke betraktes som retningslinjer, men som et lovutkast. Forslag fikk imidlertid flertallets støtte. Et relatert forslag fra IFSMA ble også akseptert. USA vil lede en korrespondansegruppe for fremleggelse til MSC 94.

Agendapunkt 5 Goal based new ship construction standards

Det ble ingen diskusjon i plenum ettersom det var få dokumenter og ingen arbeidsgruppe under dette agendapunktet.

Den planlagte norske presentasjonen av NATO Naval Ship Code (som er Goal Based), ble utsatt til MSC94.

Agendapunkt 6 Passenger ship safety

Denne saken er en oppfølging etter Costa Concordia ulykken. Italia kunne informere om at ulykkesrapporten nå er tilgjengelig på IMOs GISIS-database, og underkomiteen III (*Implementation of IMO Instruments*) skal vurdere anbefalingene i denne i juli i år.

CLIA (*Cruise Lines International Association*) hadde sendt inn en rekke forslag myntet på cruiseskip. En utfordring for IMO er at SOLAS ikke definerer cruiseskip, kun passasjerskip. I tillegg pågår det arbeid særlig i SDC-underkomiteen (*Ship Design and Construction*) med tanke på skadestabilitet, som arbeidsgruppen måtte ta høyde for.

Følgende saker bygger ut gjeldende *planned outputs*: Dobbeltbunn i forbindelse med hovedmaskin rom skal tas med i Underkomiteen SDC *planned output 5.2.1.13*. Åpne vanntette dører sammen med overvåking og vurdering av risiko i forbindelse med operasjon av vanntette dører skal tas med under *planned output 5.1.1.5*.

I tillegg besluttet MSC 93 at det skal utvikles krav til skadekontrolløvelser (*damage control drills*) samt revidere MSC.1/Circ.1245. Kravet skal behandles i 2015, mens det øvrige arbeidet ikke skal påbegynnes før tidligst 2016.

Debatten mellom Japan og EU-landene om EMSA/GOALDS-studienes validitet ble avsluttet, og SDC- underkomiteen skal ikke gjenåpne denne diskusjonen. SDC bør arbeide for at en økning av index R går som en enkel fase, og erstatte to-fase tilnærmingen da denne skaper usikkerhet i næringen. EMSA 3 studien skal valideres av FSA ekspertgruppen i løpet av første halvdel av 2015.

Agendapunkt 7 Training and watchkeeping

Gjenværende saker fra STW 44, kun tatt til informasjon.

Agendapunkt 8 Safety of navigation

Norge holdt innlegg om behovet for et eget møte for e-navigasjon for å ferdigstille *Strategic Implementation Plan*. Forslaget fikk ikke nok støtte.

MSC 93 vedtok to nye trafikkseparasjonssystemer,

- «On the Pacific coast of Panama»
- “At the approaches to Puerto Cristobal”

Samt endringer til andre, som vil tre i kraft 1. desember 2014 kl 0000 koordinert universaltid UTC.

Øvrige saker til informasjon.

Agendapunkt 9 Dangerous Goods, solid cargoes and containers

Det var noe diskusjon rundt BIC ACEP databasen, som samler informasjon om container ulykker. Enkelte mente at det ville bli for kostbart, men BIC sa at det var en offentlig database uten kostnader for brukerne.

Det ble etter oppfordring fra Cook Islands laget et "*early implementation*" sirkulære i forbindelse med ny regel 7 i SOLAS kapittel XI-1 for instrumenter som tester atmosfæren i innelukkede rom. Dette skal imidlertid ikke godkjennes før MSC 94, samtidig med vedtaket for den nye regelen. Det var behov for et slikt sirkulære siden den nye SOLAS regel III/19 for *emergency training and drills* trer i kraft 1.1.2015 som krever at hvert lukket rom skal inkludere sjekking og bruk av instrumenter for å måle atmosfæren i de lukkede rommene (MSC.350(92)).

Agendapunkt 10 Ship design and construction

Polarkoden

I det avsluttende arbeidet med skipssikkerhetsdelen av Polarkoden gikk man blant annet gjennom polarskipsertifikatet, operasjonelle begrensninger og *Polar Water Operational Manual (PWOM)*, definisjon og bruk av temperaturer i polarkoden og isklasse. Kapittel 7 *Operational Safety* ble strøket da dette anses å være dekket av ILO-krav. Norge fikk ikke gehør for sitt standpunkt vedrørende omformulering av kravet om mulig isforsterkning av kategori C skip. Kodens kapittel 10 *Safety of Navigation* og 11 *Communication* skal ferdigbehandles av underkomiteen NCSR 1 (Navigation, Communication and Search and Rescue) i juli 2014. Dette arbeidet vil gå rett til MSC 94. MSC 93 godkjente teksten til Polarkoden, med endelig vedtak under MSC 94.

Det var enighet om å legge kartskissene som viser Polarkodens geografiske avgrensninger inn som vedlegg i koden. Imidlertid må det gjøres noen rettelser i kartet som viser avgrensningene i Arktis. I den forbindelse informerte Norge om at vi vil se nærmere på koordinater til «Bjørnøya» for å få en tydeligere beskrivelse av avgrensningene.

Nytt SOLAS kapittel XIV, spesielt om virkeområdet til Polar koden

MSC 93 godkjente utkastet til nytt kapittel XIV i SOLAS som skal gjøre Polarkoden bindende. Etter planen skal MSC 94 vedta endringen og fastsette ikrafttredelsestidspunkt.

Annet

FRP (Fibre Reinforced Plastic): Det ble bekreftet at korrespondansegruppen skal jobbe videre under samme mandat den fikk av FP-underkomiteen (Fire Protection), selv om resultatet av dette arbeidet nok vil bli vurdert ganske kritisk opp mot bestemmelsene i SOLAS.

Et kinesisk dokument vedrørende *Long Lower Holds* og SOLAS regel II-1/8.3 (spesielle krav til stabilitet for passasjerskip) ble sendt til SDC. Beslutningen fra SDC 1 vedrørende IACS forslag til endring av ESP koden vedrørende hydrostatisk testing av tanker ble endret i tråd med IACS' ønske.

Agendapunkt 11 Human element, training and watchkeeping

Under HTW 1 (Human Element, Training and Watchkeeping) ble flere forslag ble forkastet og saker strøket fordi det enten ikke forelå dokumenter eller de innsendte forslagene var for dårlige som grunnlag for videre arbeid. Dette førte til en mer prinsipiell debatt om hvilken rolle hovedkomiteen har i forhold til underkomiteene. Bahamas sa at rollen til hovedkomiteen er å ta stilling til om behov er identifisert, mens underkomiteene skal vurdere det tekniske/faglige innholdet, et standpunkt som vant generell tilslutning.

Agendapunkt 12 Ship systems and equipment

Norge gjentok sin reservasjon fra SSE 1 mot sirkulæret "Recommendation on safety measures for existing vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo.

Agendapunkt 13 technical cooperation activities

Kun informasjon om IMOs bistandsarbeid.

Agendapunkt 14 Capacity building for the implementation of new measures

Det ble ikke behov for å sette opp en arbeidsgruppe under dette punktet, da Vise-formannens foreløpige gjennomgang ble vurdert som tilstrekkelig. Konklusjonen ble at det ikke var nødvendig å iverksette noen tiltak for å bistå IMOs medlemsland i gjennomføringen av nye konvensjonsbestemmelser.

Agendapunkt 15 Formal safety assessment

Den mest interessante diskusjonen gikk på IACS dokumentet som rapporterte i detalj om hvor lite IMO egentlig følger opp Risk Control Options (RCO) som man finner frem til gjennom FSA studier. Det ble besluttet at GBS/FSA-arbeidsgruppen lager utkast til prosedyre for hvordan IMO skal håndtere RCO'er.

Et annet paper som ledet til mye diskusjon dokumenterte hvor dårlig det står til med ulykkesrapportering til IMO, og at IMO's GISIS database er ubrukelig i FSA sammenheng. Dette vil bli diskutert i III i juli, som skal konkret vurdere hvorfor det er så stor underrapportering av ulykker samt hvorfor det er så få endelige ulykkesrapporter, sammenlignet med *initial reports*.

Agendapunkt 16 Piracy and armed robbery

Retningslinjer for hvordan ulike aktører bør bistå sjøfolk som har vært i fangenskap/gisler
Kontaktgruppen, hvor Norge er medlem, sendte inn retningslinjer for hvordan ulike aktører bør bistå sjøfolk som har vært i fangenskap/gisler, og deres familier. Retningslinjene inneholder mye MLC-relatert informasjon slik at det kunne bli vanskelig for MSC å vedta disse retningslinjene uten en videre kvalitetssikring av ILO. Norge påpekte imidlertid at selv om det var nødvendig med en slik kvalitetssikring, har IMO et selvstendig mandat til å utstede slike retningslinjer, jf Assembly resolusjon A.1044(27).

ISO standarden PAS 28007 for PMSC

Den andre store saken var den nye standarden ISO PAS 28007 for PMSC (Privately Managed Security Companies). Det var IMO som opprinnelig hadde bedt ISO om å utvikle standarden. Enkelte land hadde reservasjoner, men det ble til slutt bestemt at standarden skal bli referert i sirkulære 1446, og det inviteres til å sende inn dokumenter til MSC 94 om hvordan dette kan gjøres på beste måte.

Agendapunkt 17 Implementation of instruments and related matters

Retningslinjer for utarbeidelse av endringer til SOLAS og underliggende instrumenter.

MSC 93 godkjente to MSC sirkulærer, det ene med tittelen *Guidance on entry into force of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments*. Dette sirkulæret gjeninnfører en fireårs syklus for endringer av SOLAS, og den første syklusen begynner 1.1.2016 og med tilhørende ikrafttredelsesdato 1.1.2020. Siden SOLAS bestemmer at det skal gå minst 18 måneder mellom vedtak og ikrafttredelse, vil endringer som vedtas i en gitt syklus der det er mindre enn 18 måneder gjenstående bli overført til neste fireårs syklus. En rekke koder vil være unntatt en slik syklus, som IMDG og IMSBC. Sirkulæret definerer også nærmere *exceptional circumstances* som kan benyttes for å fravike fireårs syklusen.

Det andre sirkulæret er midlertidig inntil man har fått forhandlet ferdig alle utestående spørsmål som i hovedsak gjelder forholdet mellom SOLAS og koder hjemlet i denne konvensjonen, samt spørsmålet om anvendelsesdato, om man skal bruke «tre dato»-modellen man finner i Marpol eller kjølstrekingsdato med kun én dato. Sirkulæret får tittelen *Interim guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments*.

Annet

MSC 93 klargjorde at SOLAS regel II-2/10.5.2.2 kun gjelder maskinrom av kategori A.

Agendapunkt 18 Relations with other organizations

Kun informasjon om beslutninger tatt av IMOs Council vedrørende søknader om konsultativ status fra enkelte ikke-statlige organisasjoner (NGO'er).

Agendapunkt 19 Application of the Committee's Guidelines

En rekke forslag til redaksjonelle endringer til Komiteenes retningslinjer (regler for hvordan komiteene skal arbeide) ble akseptert. Imidlertid valgte MSC 93 å beholde kravet om enstemmighet ved dannelsen av splinter grupper.

Agendapunkt 20 Work programme

Nye forslag som ble akseptert

- EU forslaget om å få Galileo med i World Wide Radio Navigation System ble akseptert og vil førstegangsbehandles av NCSR 2 i 2015.
- Forslaget om obligatorisk evakueringsanalyse for passasjerskip ble akseptert, men det ble presisert at det skal gjelde kun for nye skip, og eksisterende skip som bygges om.
- forslaget om revisjon av 2009 MODU koden og LSA koden på bakgrunn av Deepwater Horizon ulykken akseptert. Her ble imidlertid koordinerende organ SSE og ikke SDC som opprinnelig foreslått, fordi det er mye LSA saker og SDC har forøvrig et overbelastet arbeidsprogram.

Nye forslag som ikke ble akseptert

- Et tyrkisk forslag om eget modellkurs for Colreg (Sjøveisreglene) ble forkastet, men det ble presisert at det ikke er nødvendig med søknad om *unplanned output* for modellkurs fordi dette allerede står på arbeidsplanen.

Agendapunkt 21 Any Other Business

IGF-koden

Frankrike hadde sendt inn to dokumenter om IGF koden. Det første dokumentet som gjaldt kommentarer i forhold til plasseringen av drivstofftanker, ble oversendt CCC underkomiteen. Det andre dokumentet ble påpekt av Tyskland at dette hadde vært diskutert før og derfor måtte følge den oppsatte planen med å bli sendt til MSC 94. Norge er forøvrig sterkt uenig i dette dokumentet, og mener at analysen er feil.

"Out of spec" fuels

Det ble mye diskusjon om et INF.- dokument sendt inn av IPTA og ICS om "out of spec" fuels. Det ble hevdet at IMO "må gjøre noe" da dårlig bunkerskvalitet går ut over sikkerheten til skip. Forøvrig pågår det et arbeid i MEPC. Det var enighet om en erklæring i rapporten om at administrasjoner oppfordres til å styrke sin overvåking av bunkers leverandører, men saken blir nok videre diskutert under MSC 94.

Safety evaluation of the interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships under adverse weather conditions

En studie fra Hellas om effektene av nedsatt hastighet som resultat av EEDI (Energy Efficiency Design Index) fikk en del kritiske bemerkninger, blant annet på grunn av svakt statistisk grunnlag. Dokumentet blir oversendt MEPC 67 som rette instans.

Oppfølging

Sjøsikkerhetskomiteens neste sesjon, *MSC 94*, avholdes 17. til 21. november 2014. Arbeidsgrupper og andre grupper under *MSC 94* skal dekke:

- *Passenger ship safety*
- *Goal-based standards and formal safety assessment*
- *Application of amendments to SOLAS and related Codes*
- *Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments.*

Haugesund, 2.6.2014

Haakon Storhaug
Fung. delegasjonsleder

Vedlegg

Liste over vedtatte resolusjoner

RESOLUTION MSC.365(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS), 1974, AS AMENDED (chapters II-1 and II-2)

RESOLUTION MSC.366(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS), 1974, AS AMENDED (new chapter XIII)

RESOLUTION MSC.367(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)

RESOLUTION MSC.368(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE (LSA) CODE

RESOLUTION MSC.369(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (IBC CODE)

RESOLUTION MSC.370(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK (IGC CODE)

RESOLUTION MSC.371(93) – 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.372(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE

RESOLUTION MSC.373(93) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW), 1978

RESOLUTION MSC.374(93) – AMENDMENTS TO THE SEAFARERS' TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) CODE

RESOLUTION MSC.375(93) – AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966 (1988 LOAD LINES PROTOCOL)

RESOLUTION MSC.376(93) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (BCH CODE)

AMENDMENTS TO THE CODE FOR EXISTING SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK (EGC CODE)

RESOLUTION MSC.377(93) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK (GC CODE)

RESOLUTION MSC.378(93) – AMENDMENTS TO THE REVISED RECOMMENDATION ON TESTING OF LIFE-SAVING APPLIANCES (RESOLUTION MSC.81(70)), AS AMENDED

RESOLUTION MSC.379(93) – PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE BEIDOU SATELLITE NAVIGATION SYSTEM (BDS) RECEIVER EQUIPMENT

LIST OF CIRCULARS APPROVED BY MSC 93

MSC.1/Circ.1470	Guidelines for validating the construction of a completed adult lifejacket reference test device (RTD)
MSC.1/Circ.1471	Recommendation on safety measures for existing vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas in their tanks for their own propulsion as cargo
MSC.1/Circ.1472	Guidelines for the design, performance, testing and approval of mobile water monitors used for the protection of on-deck cargo areas of ships designed and constructed to carry five or more tiers of containers on or above the weather deck
MSC.1/Circ.1473	Policy on use of AIS aids to navigation
MSC.1/Circ.1474	Guidance on the Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) auto function
MSC.1/Circ.1475	Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo
MSC.1/Circ.1476	Amendments to the Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS) Guide
MSC.1/Circ.1477	Guidelines to facilitate the selection of portable atmosphere testing instruments for enclosed spaces as required by SOLAS regulation XI-1/7
MSC.1/Circ.1478	Unified interpretation on the application of the Performance standard for alternative means of corrosion protection for cargo oil tanks of crude oil tankers (resolution MSC.289(87))
MSC.1/Circ.1479	Unified interpretation on the application of the Performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers (resolution MSC.288(87))
MSC.1/Circ.1480	Unified interpretation on SOLAS regulation II-2/9.7.1.1
MSC.1/Circ.1481	Guidance on entry into force of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments
MSC.1/Circ.1482	Early implementation of the amendments to SOLAS regulation II-1/29
MSC.1/Circ.1483	Interim Guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments
MSC.1/Circ.1260/Rev.1	Unified Interpretations of COLREG 1972, as amended
MSC.1/Circ.1164/Rev.13	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, as amended, 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.25	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code

Andre sirkulærer

MSC-MEPC.2/Circ.14	Products requiring oxygen-dependent inhibitors
MSC-MEPC.7/Circ.9	Guidelines for the reactivation of the Safety Management Certificate following an operational interruption of the SMS due to lay-up over a certain period
MSC-MEPC.7/Circ.10	Guidance on safety when transferring persons at sea
COLREG.2/Circ.65	New traffic separation schemes
COLREG.2/Circ.64/Corr.2	New and amended traffic separation schemes
SN.1/Circ.326	Routeing measures other than traffic separation schemes
SN.1/Circ.243/Rev.1	Amended Guidelines for the presentation of navigational-related symbols, terms and abbreviations
TM.5/Circ.6	Unified interpretations of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969
STCW.7/Circ.21	Advice for port state control officers, recognized organizations and recognized security organizations on action to be taken in cases where seafarers do not carry certification required in accordance with regulation VI/6 of the STCW Convention and section A-VI/6
STCW.7/Circ.22	Advice for port state control officers, recognized organizations and recognized security organizations clarifying training and certification requirements for ship security officers and seafarers with designated security duties