



## Требования ИМО, МАКО и иных организаций, вступающие в силу после 1 октября 2024 года

Резолюция ИМО, МАКО и др. <sup>1</sup>	Краткое описание документа / поправок к документу	Вступает в силу	Применимость	Основной инструмент
<b>ИМО</b>				
<a href="#">MEPC.203(62)-E</a> <a href="#">MEPC.203(62)-R</a>	В соответствии с Правилем 21 "Требуемый EEDI", балкеры, газовозы, танкеры, контейнеровозы, суда для перевозки генеральных грузов, рефрижераторы и комбинированные перевозчики попадают в фазу 3 (с 1 января 2025 года и далее) для расчета понижающего коэффициента X требуемого EEDI, если, как указано в циркуляре MEPC.1/Circ.795/Rev.8: – контракт на строительство заключен на этапе 3; или – киль заложен или находится на аналогичной стадии строительства на 1 июля 2025 года или после этой даты; или – поставка запланирована на 1 января 2029 года или после этой даты. Если конструкция судна позволяет отнести его к более чем одному из перечисленных выше типов судов, требуемый EEDI для данного судна должен быть самым строгим (т.е. самым низким).	01.01.2025	См. Резолюцию	<a href="#">MARPOL 73/78</a>
<a href="#">MEPC.381(80)-E</a> <a href="#">MEPC.381(80)-R</a>	Установление даты, с которой вступают в силу правила 15.3,15.5 и 34.3-34.5 Приложения I МАРПОЛ, касающиеся особых районов Красного моря и Аденского залива. Эти районы были признаны особыми в соответствии с Приложением I (правило 1.11.4) к МАРПОЛ. Однако для того, чтобы статус особого района вступил в силу, во всех соответствующих портах прибрежных государств, должны быть предусмотрены надлежащие приемные сооружения.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<a href="#">MARPOL 73/78</a>
<a href="#">MEPC.382(80)-E</a> <a href="#">MEPC.382(80)-R</a>	Установление даты, с которой вступает в силу правило 6 Приложения V МАРПОЛ, касающиеся особых районов Красного моря и Аденского залива. Эти районы были признаны особыми в соответствии с Приложением V (правило 1.11.4) к МАРПОЛ. Однако для того, чтобы статус особого района вступил в силу, во всех соответствующих портах прибрежных государств, должны быть предусмотрены надлежащие приемные сооружения.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<a href="#">MARPOL 73/78</a>
<a href="#">MSC.436(99)-E</a> <a href="#">MSC.436(99)-R</a>	Ретроактивно применяет требования Правила II-1/8-1 к пассажирским судам, построенным на 1 января 2009 года или после этой даты, но до 1 января 2014 года, которые должны быть оснащены бортовым компьютером остойчивости или береговой системой поддержки не позднее первого возобновляющего освидетельствования после 1 января 2025 года.	01.01.2025	См. Резолюцию	<a href="#">SOLAS74</a>
<a href="#">MSC.539(107)-E</a> <a href="#">MSC.539(107)-R</a>	Поправки к Международному морскому кодексу по перевозке навалочных грузов (Кодекс IMSBC) № 07-23. Кодекс IMSBC дополняет положения частей A и B главы VI конвенции SOLAS и части A-I главы VII.	01.01.2025	См. Резолюцию	<a href="#">SOLAS74</a>
<a href="#">MSC.540(107)-E</a> <a href="#">MSC.540(107)-R</a>	Правило I/1 "Определения и разъяснения", включает в определение "оригинальной формы" также "электронную форму любого сертификата"; Положение I/2 "Сертификаты и подтверждения" указывает, что при использовании электронной формы должны быть доступны минимально необходимые данные, определенные Администрацией в соответствии с Кодексом ПДНВ, которые необходимы для процедуры проверки. Делается ссылка на утвержденное Руководство по использованию электронных удостоверений моряков (MSC.1/Circ.1665).	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<a href="#">STCW78</a>
<a href="#">MSC.541(107)-E</a> <a href="#">MSC.541(107)-R</a>	Секция A-I/2 "Сертификаты и подтверждения", разрешает использование электронных сертификатов.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<a href="#">STCW78</a>
<a href="#">MEPC.369(80)-E</a> <a href="#">MEPC.369(80)-R</a>	Поправка устраняет дублирование информации, содержащейся в Международном сертификате управления балластными водами, и пересматривает пункты Журнала учета балластных вод (BWRB),	01.02.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<a href="#">BWM 2004</a>

<sup>1</sup> Приведены наименования резолюций и гиперссылки на англоязычную ("-E") и, если доступна, русскоязычную ("-R") версии.



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

чтобы повысить ясность в отношении того, как регистрировать эксплуатацию судна.  
Соответствующее "Руководство по вопросам, касающимся учета и отчетности по балластным водам", было выпущено в качестве циркуляра BWM.2/Circ.80.

существующие)

<b>MEPC.361(79)-E</b> <b>MEPC.361(79)-R</b>	Правило 14 "Оксиды серы (SOX) и твердые частицы", определяющее Средиземное море в качестве новой зоны контроля выбросов оксидов серы (Med SOX ECA), вступает в силу с 1 мая 2025 года. Координаты района включены в новый пункт 4 Приложения VII "Зоны контроля выбросов".	01.05.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>MARPOL 73/78</b>
<b>2009 SR/CONF/45</b> <b>NB</b>	Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов (Гонконгская конвенция). Гонконгская конвенция, принятая в 2009 году, вступит в силу 26 июня 2025 года. Документ направлен на то, чтобы суда, подлежащие утилизации после окончания срока эксплуатации, не представляли рисков для здоровья человека и безопасности окружающей среды. Конвенция возлагает ответственность и обязательства на все заинтересованные стороны, включая судовладельцев, верфи, предприятия по утилизации, государства флага, государства порта. Суда, должны будут иметь перечень опасных материалов. Предприятия по переработке должны будут предоставлять План работ, подготовленный для каждого отдельного судна. Кроме того, правительства стран-подписантов должны будут обеспечить соответствие предприятий, занимающихся утилизацией судов, требованиям Конвенции. См. также резолюции: MEPC.196(62), MEPC.210(63), MEPC.211(63), MEPC.222(64), MEPC.223(64), MEPC.379(80)	26.06.2025	См. Резолюцию	<b>HKRS 2009</b>
<b>MEPC.379(80)-E</b> <b>MEPC.379(80)-R</b>	Новое судно - определяется как судно: – контракт на строительство которого заключен 26 июня 2025 года или после этой даты; или – при отсутствии контракта на строительство, корпус которого заложен или который находится на аналогичной стадии строительства 26 декабря 2025 года или после этой даты; или – поставка которого запланирована на 26 декабря 2027 года или после этой даты. Судно должно иметь на борту Перечень опасных материалов, проверенный Администрацией или любым уполномоченным ею лицом или организацией, принимая во внимание Руководство 2023 года по разработке перечня опасных материалов, принятый Резолюцией MEPC.379(80).	26.12.2025	См. Резолюцию	<b>HKRS 2009</b>
<b>MSC.520(106)-E</b> <b>MSC.520(106)-R</b>	Поправки к главе II-2 СОЛАС, направленные на предотвращение поставок нефтяного топлива, не соответствующего требованиям СОЛАС по температуре воспламенения (60°C), что повышает безопасность судов, использующих нефтяное топливо. Поправки добавляют новые определения и положения в правило II-2/4 (Вероятность воспламенения), в том числе требуют, чтобы суда, имеющее нефтяное топливо, перед бункеровкой получали декларацию, подписанную и заверенную представителем поставщика, о том, что поставляемое нефтяное топливо соответствует требованиям правилами СОЛАС II.2/4.2.1 и методом испытания, используемым для определения температуры вспышки.	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>
<b>MSC.522(106)-E</b> <b>MSC.522(106)-R</b>	Поправки к Протоколу СОЛАС 1978 года касаются формы сертификата на оборудование для обеспечения безопасности грузовых судов, обеспечивая гармонизацию с формами сертификатов, приведенными в добавлении (сертификатах) к приложению к Конвенции СОЛАС 1974 года, с поправками, внесенными резолюцией MSC.496(105) для обеспечения единообразия, в результате модернизация ГМССБ.	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>
<b>MSC.523(106)-E</b> <b>MSC.523(106)-R</b>	Поправки к Кодексу IGC - Аустенитная сталь с высоким содержанием марганца. Поправки изменяют таблицу 6.3 в Кодексе IGC, включив новую позицию для аустенитной стали с высоким содержанием марганца.	01.01.2026	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>IGC Code</b>
<b>MSC.524(106)-E</b> <b>MSC.524(106)-R</b>	Поправки к Кодексу IGF - Аустенитная сталь с высоким содержанием марганца. Поправки вносят изменения в таблицу 7.3, включая новую позицию для аустенитной стали с высоким содержанием марганца.	01.01.2026	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>IGF Code</b>
<b>MSC.532(107)-E</b> <b>MSC.532(107)-R</b>	Поправки к главам II-1, II-2 и XIV Конвенции СОЛАС.	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>



## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Якорные лебедки, установленные 1 января 2026 года или после этой даты, должны быть спроектированы, изготовлены, смонтированы и испытаны в соответствии с требованиями Администрации на основе Руководства по якорным лебедкам (MSC./Circ.1662) и иметь постоянную маркировку и документальное подтверждение безопасной рабочей нагрузки (SWL).

Подъемные устройства, установленные до 1 января 2026 года, должны быть протестированы и тщательно осмотрены в соответствии с Руководящими принципами для подъемных устройств (MSC./Circ.1663) и должны иметь постоянную маркировку и документальное подтверждение безопасной рабочей нагрузки (SWL) не позднее даты первого возобновляющего освидетельствования на 1 января 2026 года или после этой даты.

Якорные подъемные лебедки, установленные до 1 января 2026 года, должны быть протестированы и тщательно исследованы в соответствии с Руководящими принципами для якорных подъемных лебедок (MSC./Circ.1662) не позднее даты первого возобновляющего освидетельствования на 1 января 2026 года или после этой даты.

Администрациям необходимо будет определить, в какой степени новые правила применяются к тем подъемным устройствам, грузоподъемность которых составляет менее 1000 кг.

Использование или хранение средств пожаротушения, содержащих перфтороктановую сульфокислоту (ПФОС), должно быть запрещено.

Контейнеровозы и сухогрузы валовой вместимостью 3000 тонн и более, построенные 1 января 2026 года или после этой даты, должны быть оснащены электронным инклинометром или другими средствами для определения, отображения и регистрации крена судна.

Рыболовецкие суда общей длиной 24 метра и выше, прогулочные яхты валовой вместимостью 300 тонн и выше, не задействованные в торговле, и грузовые суда валовой вместимостью 300 тонн и выше, но менее 500 тонн во всех рейсах в районе Антарктики и рейсах в арктических водах за пределами внешней границы территориального моря Договаривающегося правительства, под флагом которого судно имеет право плавать, должно соответствовать положениям глав 9-1 и 11-1 части I-A Полярного кодекса, принимая во внимание введение и связанные с безопасностью положения пунктов 1.2, 1.4 и 1.5 главы 1 части I-A Полярного кодекса.

<b>MSC.533(107)-E</b> <b>MSC.533(107)-R</b>	Поправки к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года После "Газовоза" добавлена следующая новая запись: "Контейнеровоз".	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS</b> <b>PROT78</b>
<b>MSC.534(107)-E</b> <b>MSC.534(107)-R</b>	Поправки к Протоколу 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. После "Газовоза" добавлена следующая новая запись: "Контейнеровоз".	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS</b> <b>PROT88</b>
<b>MSC.535(107)-E</b> <b>MSC.535(107)-R</b>	Поправки к Кодексу LSA и резолюции MSC.81(70) "Пересмотренная рекомендация по испытанию спасательных средств", касающаяся вентиляции полностью закрытых спасательных шлюпок. Поправки к Кодексу LSA и резолюции MSC.81(70) включают следующее: - В полностью закрытую спасательную шлюпку должно постоянно поступать достаточное количество воздуха, предотвращающее долговременную концентрацию CO2 более 5000 частей на миллион для того количества человек, которое разрешено размещать в спасательной шлюпке, даже при закрытых входах. - Средства вентиляции должны приводиться в действие изнутри спасательной шлюпки и быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать вентиляцию спасательной шлюпки без расслоения или образования непроветриваемых карманов. - Если средства вентиляции приводятся в действие неким механизмом, должно быть обеспечено достаточное количество энергии для работы этого механизма на период не менее 24 часов. - Требования к вентиляции полностью закрытых спасательных шлюпок включают требования к отверстиям вентиляционной системы и средствам их закрытия. Поправки к MSC.81(70) касаются испытаний вентиляционных систем. Как только эти поправки вступят в силу, все новые полностью закрытые спасательные шлюпки должны будут проектироваться и оснащаться средствами вентиляции в соответствии с новыми требованиями.	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>



## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Поправки к Кодексу LSA и MSC.81(70) вступят в силу 1 января 2026 года и будут применяться ко всем новым полностью закрытым спасательным шлюпкам, установленным на борту судов 1 января 2029 года или после этой даты.				
<b>MSC.536(107)-E</b> <b>MSC.536(107)-R</b>	<p>Положения, запрещающие использование противопожарных пеноматериалов, содержащих перфтороктановую сульфокислоту (ПФОС), для тушения пожаров на борту судов (поправки к главе II-2 МК СОЛАС и к главе 7 Правил для высокоскоростных судов 1994 и 2000 годов).</p> <p>Запрет распространяется как на стационарные, так и на переносные системы, поскольку цель состоит в том, чтобы запретить использование всех огнетушащих средств, содержащих ПФОС, которые могут быть использованы в системах и оборудовании пожаротушения.</p>	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>
<b>MSC.537(107)-E</b> <b>MSC.537(107)-R</b>	<p>Положения, запрещающие использование противопожарных пеноматериалов, содержащих перфтороктановую сульфокислоту (ПФОС), для тушения пожаров на борту судов (поправки к главе II-2 МК СОЛАС и к главе 7 Правил для высокоскоростных судов 1994 и 2000 годов).</p> <p>Запрет распространяется как на стационарные, так и на переносные системы, поскольку цель состоит в том, чтобы запретить использование всех огнетушащих средств, содержащих ПФОС, которые могут быть использованы в системах и оборудовании пожаротушения.</p>	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>
<b>MSC.538(107)-E</b> <b>MSC.538(107)-R</b>	<p>Поправки к главе XIV МК СОЛАС и соответствующие поправки к Полярному кодексу.</p> <p>Суда, перечисленные в главе 1/3 МК СОЛАС (исключения) (т.е. "суда, не относящиеся к МК СОЛАС", такие как рыболовные суда и прогулочные катера), в настоящее время не подпадают под действие положений Полярного кодекса.</p> <p>Таким образом, при работе в полярных водах от них не требуется принятия каких-либо дополнительных мер безопасности, навигации, связи или контроля за планированием рейса, даже если они подвергаются тем же рискам, что и суда, подпадающие под МК СОЛАС.</p> <p>После рассмотрения технического анализа осуществимости и последствий применения глав 9 и 11 Полярного кодекса к судам, не относящимся к МК СОЛАС, ИМО доработала проект поправок к главе XIV МК СОЛАС вместе с проектом поправок к Полярному кодексу.</p> <p>Резолюция MSC.532(107) вносит поправки в правило 2 главы XIV МК СОЛАС (Применение) чтобы включить в Полярный кодекс суда, не подпадающие под МК СОЛАС, и добавить новые главы 9-1 (Безопасность мореплавания для судов, не подпадающих под МК СОЛАС) и 11-1 (Планирование рейса для судов, не подпадающих под МК СОЛАС).</p> <p>Новые правила будут применяться к следующим типам судов во время всех рейсов в полярных водах:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Рыболовные суда длиной 24 метра и выше;</li><li>- Прогулочные яхты, не участвующие в торговле, водоизмещением 300 тонн и выше;</li><li>- Грузовые суда водоизмещением 300 тонн и выше, но менее 500 тонн.</li></ul> <p>Поправки будут применяться следующим образом:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Суда, построенные 1 января 2026 года и после этой даты, должны будут соответствовать новым требованиям;</li><li>- Суда, построенные до 1 января 2026 года, должны будут соответствовать новым требованиям правил 9-1 и 11-1 Полярного кодекса с 1 января 2027 года.</li></ul> <p>Администрации могут определять степень, в которой положения правил 9-1.3.1 и 9-1.3.2 применяются к рыболовным судам длиной 24 м и выше и к грузовым судам водоизмещением 300 тонн и выше, но менее 500 тонн.</p>	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>
<b>MSC.544(107)-E</b> <b>MSC.544(107)-R</b>	<p>Поправки к Кодексу LSA и резолюции MSC.81(70) "Пересмотренная рекомендация по испытанию спасательных средств", касающаяся вентиляции полностью закрытых спасательных шлюпок.</p> <p>Поправки к Кодексу LSA и резолюции MSC.81(70) включают следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- В полностью закрытую спасательную шлюпку должно постоянно поступать достаточное количество воздуха, предотвращающее долговременную концентрацию CO<sub>2</sub> более 5000 частей на миллион для того количества человек, которое разрешено размещать в спасательной шлюпке, даже при закрытых входах.</li></ul>	01.01.2026	См. Резолюцию	<b>SOLAS74</b>



- Средства вентиляции должны приводиться в действие изнутри спасательной шлюпки и быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать вентиляцию спасательной шлюпки без расслоения или образования непроветриваемых карманов.  
- Если средства вентиляции приводятся в действие неким механизмом, должно быть обеспечено достаточное количество энергии для работы этого механизма на период не менее 24 часов.  
- Требования к вентиляции полностью закрытых спасательных шлюпок включают требования к отверстиям вентиляционной системы и средствам их закрытия.  
Поправки к MSC.81(70) касаются испытаний вентиляционных систем.  
Как только эти поправки вступят в силу, все новые полностью закрытые спасательные шлюпки должны будут проектироваться и оснащаться средствами вентиляции в соответствии с новыми требованиями.  
Поправки к Кодексу LSA и MSC.81(70) вступят в силу 1 января 2026 года и будут применяться ко всем новым полностью закрытым спасательным шлюпкам, установленным на борту судов 1 января 2029 года или после этой даты.

**MSC.474(102)-E**  
**MSC.474(102)-R**

Суда водоизмещением 3000 тонн и выше, поставленные 1 января 2027 года или после этой даты, должны быть оснащены причальными устройствами и швартовным оборудованием, включая тросы, способные обеспечить безопасную швартовку судна, на основе Рекомендаций по проектированию швартовых устройств и выбору соответствующего швартового оборудования и приспособлений для безопасной швартовки (MSC.1/Circ.1619).  
Информация, относящаяся к конкретному судну, должна предоставляться и храниться на борту (MSC.1/Circ.1175/Rev.1).

01.01.2027

См.  
Резолюцию

**SOLAS74**

**MSC.458(101)-E**  
**MSC.458(101)-R**

Изменённые требования к системам хранения топлива и его подачи потребителям.  
Резолюция применяется только к новым судам (т.е. для которых контракт на постройку заключен 1 января 2024 года или после этой даты; или при отсутствии контракта на строительство, кили которых заложены или находились на аналогичной стадии строительства на 1 июля 2024 года или после этой даты; или поставка которых запланирована на 1 января 2028 года или после этой даты).

01.01.2028

См.  
Резолюцию

**IGF Code**

**MEPC.329(76)-E**  
**MEPC.329(76)-E**

Поправки вводят новое правило 43А, запрещающее – с 1 июля 2024 года или после этой даты - использование и перевозку в арктических водах топлив, отличных от сырой нефти, плотность которых при температуре на 15°C превышает 900 кг/м<sup>3</sup> или кинематическая вязкость при температуре на 50°C превышает 180 мм<sup>2</sup>/с.  
Суда, соответствующие требованиям пункта 12А Приложения I к Конвенции МАРПОЛ или пункта 1.2.1 Полярного кодекса, должны соблюдать такой запрет с 1 июля 2029 года или после этой даты.

01.07.2029

См.  
Резолюцию

**MARPOL**  
**73/78**

## MOT

**AMENDMENTS**  
**2022 TO THE**  
**CODE OF MLC**  
**2006**

Поправки 2022 года должны обеспечить, чтобы:  
- Моряки были проинформированы, до или в процессе найма, об их правах в рамках системы финансовой защиты, которая будет создана, чтобы компенсировать морякам денежные потери;  
- Государства-члены содействовали скорейшей репатриации брошенных моряков и сотрудничали в обеспечении того, чтобы морякам были предоставлены их права в соответствии с КТМС-2006;  
- Морякам предоставлялись соответствующие социальные возможности на борту, в портах и якорных стоянках, в частности, доступ в Интернет за разумную плату;  
- Морякам предоставлялась бесплатная питьевая вода хорошего качества и сбалансированное питание;  
- Морякам незамедлительно предоставляли доступ к медицинским учреждениям на берегу, в частности, в случае любой серьезной травмы или заболевания, с которыми невозможно справиться на борту судна;  
- Морякам предоставлялись средства индивидуальной защиты соответствующего размера, в частности, для удовлетворения потребностей растущего числа женщин-моряков;  
- Государства-члены содействовали репатриации судовладельцем тел моряков, погибших на борту судна. При этом все случаи гибели моряков должны регистрироваться и ежегодно представляться в MOT, а соответствующие данные - публиковаться.

23.12.2024

См.  
Резолюцию

**MLC 2006**



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

<b>МАКО</b>				
<b>UR Z1 (Rev.10 July 2024)</b>	“Охват ежегодных и промежуточных классификационных освидетельствований в Резолюции ИМО А.1186(33)” Объекты освидетельствования пересмотрены в связи с публикацией Резолюции ИМО А.1186(33).	-	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR Z1</b>
<b>UI MPC131 (New July 2024)</b>	“Унифицированная интерпретация по применению поправок к Дополнению IX к Приложению VI МАРПОЛ, принятых резолюцией МЕРС.385(81)” Целью интерпретации является обеспечение единообразного применения поправок, независимо от времени внедрения, поддержания постоянного уровня детализации сообщаемых данных в течение календарного года и предотвращения различий в уровнях детализации в данных судна, собранных и представленных за один и тот же год. Унифицированная интерпретация содержит дополнительные руководящие указания для обеспечения своевременного пересмотра Плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС).	01.11.2024	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UI MPC131</b>
<b>UR F15 (Rev.7 Sep 2023)</b>	“Усиленная толщина балластных и топливных трубопроводов” Из пункта F15.1.1 удалены слова “ <i>not glands</i> ”, так как было решено, что термин «уплотнения» ( <i>gland</i> ) является неподходящим. Были добавлены определения «гнутые компенсаторы» ( <i>expansion bends</i> ) и «жесткие приварные патрубки» ( <i>heavy flanges joints</i> ) во избежание возможного недопонимания и путаницы.	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR F15</b>
<b>UR G3 (Rev.8 Oct 2023)</b>	“Грузовые и технологические трубопроводы сжиженного газа” В данной редакции содержатся пересмотренные требования к грузовым насосам и газовым/холодильным компрессорам / компрессорам повторного сжижения в отношении оценки конструкции и различных видов испытаний.	01.01.2025	Газовозы (новые и существующие)	<b>UR G3</b>
<b>UR L2 (Rev.3 Nov 2023)</b>	“Остойчивость в неповрежденном состоянии – вопрос класса” Учтены поправки к Резолюции MSC.267(85), которой был принят Международный кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии, вышедшие с момента утверждения предыдущей редакции УТ (апрель 2013 г.)	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR L2</b>
<b>UR M24 (Rev.2 Aug 2023)</b>	“Требования к использованию сырой нефти или нефтяных остатков в качестве топлива для котлов нефтеналивных судов” В данном унифицированном требовании (УТ) содержатся требования к нефтеналивным судам, на которых сырая нефть или нефтяные остатки используются в качестве топлива для котлов. В данной редакции дается пояснение, что данное УТ не применимо, если используется сырая нефть с низкой температурой вспышки и на конструкцию распространяются требования правила 55 главы II-1 МК СОЛАС.	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR M24</b>
<b>UR M46 (Rev.3 Aug 2023)</b>	“Условия окружающей среды – наклона, ускорение и качка” Опыт эксплуатации, обратная связь со стороны потребителей и обсуждения с представителями отрасли показали, что приведенное в унифицированном требовании M46 определение динамического дифференциала является нечетким и неполным, а потому требует уточнения. Стало также очевидно, что существует неясность в отношении того, как изготовители механизмов и оборудования, а также судостроители должны демонстрировать соответствие требованиям в рамках своего объема поставок. Эти пробелы были устранены в новой редакции УТ.	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR M46</b>
<b>UR M61 (Rev.2 Aug 2023)</b>	“Пусковые устройства двигателей внутреннего сгорания” Уточнено допустимое процентное значение ёмкости воздушного компрессора, используемого для пуска главного двигателя.	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR M61</b>
<b>UR M83 (New Oct 2023)</b>	“Испытания системы управления винтов регулируемого шага, установленных в качестве главного движителя” В данном УТ приведены требования к испытаниям системы управления винтов регулируемого шага, установленных в качестве главного движителя.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR M83</b>
<b>UR P2.1 (Rev.3 Oct 2023)</b>	“Применение” Уточнены вопросы применимости УИ P2 в отношении инструментов ИМО, таких как Кодекс МКХ, Кодекс МКГ и Кодекс МГТ.	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR P2.1</b>
<b>UR P2.2 (Rev.5 Oct 2023)</b>	“Классы труб” Внесены изменения в таблицу 1, в которой приведены три класса труб.	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR P2.2</b>



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

<b>UR P2.7.3</b> (Rev.3 Oct 2023)	“Сварные муфтовые резьбовые соединения” Исследовано и прояснено использование резьбовых соединений для контрольно-измерительных приборов малого диаметра в трубопроводных системах, проводящих воспламеняющиеся среды.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR P2.7.3</b>
<b>UR P2.7.4</b> (Rev.11 Oct 2023)	“Механические соединения” Требования к механическим соединениям пересмотрены в отношении определений, применимости и ограничения размера.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR P2.7.4</b>
<b>UR P2.9</b> (Rev.3 Oct 2023)	“Испытание давлением трубопроводов после установки на судне” В качестве альтернативного вида испытания давлением приводится испытание на герметичность сжатым воздухом для чувствительных к воде систем.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR P2.9</b>
<b>UR P2.11</b> (Rev.6 Oct 2023)	“Типовое одобрение механических соединений” Требования к механическим соединениям пересмотрены для приведения в соответствие с унифицированным требованием P2.7.4	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR P2.11</b>
<b>UR W24</b> (Rev.5 Sep 2023)	“Литые гребные винты из медных сплавов” В данном унифицированном требовании содержатся требования к изготовлению, контролю и ремонту литых винтов, лопастей и ступиц из медных сплавов. В новую редакцию внесено следующее техническое изменение: из пункта 11.3, касающегося ремонта дефектов в зоне А, удалено положение, предусматривавшее возможность модифицированной зоны А. Также внесены небольшие редакционные правки и актуализированы определения для приведения в соответствие со стандартом ИСО 23277:2015.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR W24</b>
<b>UR W27</b> (Rev.3 Sep 2023)	“Литые стальные гребные винты” В данном унифицированном требовании содержатся требования к изготовлению, контролю и ремонту литых стальных винтов, лопастей и ступиц. В новую редакцию внесено следующее техническое изменение: из пункта 11.5, касающегося ремонта дефектов в зоне А, удалено положение, предусматривавшее возможность модифицированной зоны А. Также внесены небольшие редакционные правки и актуализированы определения для приведения в соответствие со стандартом ИСО 23277:2015.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR W27</b>
<b>UR W35</b> (Rev.1 Oct 2023)	“Требования к поставщикам услуг неразрушающего контроля” В новой редакции учтены вопросы, поднятые поставщиками услуг неразрушающего контроля в отношении применения УТ W35, особенно в отношении супервизора уровня 3. УТ было пересмотрено с учетом этого аспекта. Другие изменения: <ul style="list-style-type: none"><li>• актуализированы ссылки на стандарты;</li><li>• внесены изменения в область распространения, применимость и определения;</li><li>• внесены изменения в раздел 2.4 «Супервизор»;</li><li>• введено требование проверки соответствия этому УТ классификационным обществом.</li></ul>	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR W35</b>
<b>UR H1</b> (New Jan 2024)	“Контроль выбросов аммиака на судах, использующих аммиак в качестве топлива” Данное унифицированное требование содержит требования, которые должны выполняться в случаях выброса аммиака из судовых систем для бункеровки, хранения, подготовки и использования аммиака в качестве топлива. Рассматриваются как случаи штатных операций, так и внештатные и аварийные сценарии.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR H1</b>
<b>UI SC249</b> (Rev.2 Jan 2024)	“Внедрение правила 3-5 главы II-1 СОЛАС и циркуляра MSC.1/Circ.1379” В данной унифицированной интерпретации дается разъяснение касательно применения Правила 3-5 главы II-1 СОЛАС и циркуляра MSC.1/Circ.1379 в отношении «новой установки материалов, содержащих асбест». Во второй редакции учтены недавние изменения в нормативной базе ИМО и внесены некоторые редакционные правки.	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UI SC249</b>
<b>UR M78</b> (Rev.2 Jan 2024)	“Поршневые двигатели внутреннего сгорания, использующие природный газ в качестве топлива” Область распространения документа расширена на все типы двигателей (высокого и низкого давления, двухтактные и четырехтактные, двигатели с газовым инжектором и с внешним смесеобразованием).	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR M78</b>



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

<b>UR M3</b> (Rev.7 Feb 2024)	<p>“Регулятор частоты вращения и предельный выключатель”</p> <p>В новой редакции удалены ссылки на УТ М43 и УТ М47 в связи с утратой актуальности этих ссылок после внесения изменений в УТ М43 (редакция 1) “Управление главными механизмами с мостика” и аннулированием в феврале 2024 г.</p> <p>УТ М47 “Управление с мостика главными механизмами для машинных помещений с вахтенным обслуживанием”.</p>	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR M3</b>
<b>UR M43</b> (Rev.1 Feb 2024)	<p>“Управление с мостика главными механизмами”</p> <p>В данном унифицированном требовании содержатся требования к системам управления главными механизмами с мостика, для машинных помещений с вахтенным и безвахтенным обслуживанием. Из новой редакции удалены требования, дублирующие содержание правила 49 главы II-1 СОЛАС. В новую редакцию включены требования к машинным помещениям с вахтенным обслуживанием, которые содержались в аннулированном в феврале 2024 г. УТ М47.</p>	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR M43</b>
<b>UR W8</b> (Rev.4 Mar 2024)	<p>“Стальные отливки для корпуса и механизмов”</p> <p>В новой редакции добавлены новые требования и уточнения в отношении размера испытательного стенда.</p>	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR W8</b>
<b>UI SC 89</b> (Rev.5 May 2024)	<p>“Вентиляция грузовых помещений”</p> <p>В дополнение к содержащимся в предыдущей 4-й редакции требованиям, новая редакция дополнена требованиями к вентиляции железа прямого восстановления (D) (побочный продукт (отсев) с влажностью не менее 2%), который введен в Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов.</p>	01.01.2025	Навалочные суда (новые и существующие)	<b>UI SC 89</b>
<b>PR 42</b> (New June 2024)	<p>“Процедура назначения класса проекту нового судна, когда проект уже одобрен первоначальным Обществом (на основе Правил классификации и Меморандума о взаимопонимании между классификационным обществом, верфью и, если применимо, судовладельцем)”</p> <p>Разъясняется процесс присвоения класса классификационным обществом проектам строящихся судов на основе Меморандума о взаимопонимании в случае, если проект уже одобрен другим классификационным обществом. Также уточняется минимальный объем чертежей, которые должны быть одобрены Обществом, которым судно должно быть построено и классифицировано. Кроме того, в Приложении приведен типовой формат Меморандума о взаимопонимании, который заключается заинтересованными сторонами для указанных проектов судов в постройке, чтобы продемонстрировать минимальное содержание, которое должно быть включено в указанный меморандум.</p>	01.01.2025	Суда всех типов (новые)	<b>PR 42</b>
<b>PR 1B</b> (Rev.7 June 2024)	<p>“Процедура добавления, присвоения, поддержания или снятия двойного или совместного класса”</p> <p>В этой редакции определен процесс представления и одобрения чертежей новых судов с совместным классом и уточнен минимальный объем чертежей, которые должны одобряться вторым Обществом. Кроме того, в приложении приведен типовой формат Трехстороннего соглашения, которое должно быть заключено заинтересованными сторонами для строящихся на совместный класс судов, чтобы продемонстрировать минимальное содержание, которое должно быть включено в данное соглашение.</p>	01.01.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>PR 1B</b>
<b>UR M84</b> (New February 2024)	<p>“Ёмкость и наличие сжатого воздуха для ответственных устройств”</p> <p>В документе приводятся требования к ёмкости и наличию сжатого воздуха, который требуется для ответственных систем, механизмов и оборудования. Документ разработан для обеспечения постоянного наличия достаточной ёмкости сжатого воздуха, в дополнение к требуемой ёмкости пускового воздуха, если сжатый воздух необходим для нормальной работы энергетической установки.</p>	01.07.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR M84</b>
<b>UR M61</b> (Rev.3 Feb 2024)	<p>“Пусковые устройства двигателей внутреннего сгорания”</p> <p>При доработке содержащихся в УТ М61 требований к пуску двигателей добавлена перекрестная ссылка на новое УТ М84 – “Ёмкость и наличие сжатого воздуха для ответственных устройств” – для обеспечения учета новых требований, приведенных в УТ М84, относящихся к сжатому воздуху для ответственных устройств, совместно с требованиями к пуску двигателей.</p>	01.07.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UR M61</b>
<b>UR E21</b> (Rev.2 Feb 2024)	<p>“Требования к блокам бесперебойного питания”</p> <p>Требования к источникам бесперебойного питания расширены на другие случаи помимо альтернативного и переходного источника</p>	01.07.2025	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR E21</b>



# РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

	электрической энергии для аварийных устройств, с учетом широко распространенной практики использования источников бесперебойного питания для непрерывного питания ответственных устройств.		существующие)	
<b>UI SC 301</b> (May 2024)	“Правила 9.7.2 и 9.7.5.1 главы II-2 МК СОЛАС – Отделение каналов от помещений” Данная УИ разработана для прояснения вопросов применения правил 9.7.2 и 9.7.5.1 главы II-2 МК СОЛАС в отношении отделения каналов от помещений. Необходимость такого пояснения со стороны МАКО была обусловлена тем, что некоторые представители отрасли выразили озабоченность в связи с отсутствием единообразного применения.	01.07.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UI SC 301</b>
<b>UR C6</b> (May 2024)	“Требования к программному обеспечению для системы крепления” В новом унифицированном требовании МАКО содержатся гармонизированные эксплуатационные стандарты и требования, которые призваны способствовать единообразному одобрению программного обеспечения для системы крепления.	01.07.2025	Контейнеровозы (новые)	<b>UR C6</b>
<b>UR C7</b> (May 2024)	“Одобрение и сертификация систем крепления контейнеров” Новое унифицированное требование МАКО включает следующие аспекты: стационарные и переносные фитинги для крепления контейнеров, чертежи, испытания опытных образцов, производственные испытания, план безопасного доступа к грузам, план размещения и крепления контейнеров и т.д.	01.07.2025	Контейнеровозы (новые)	<b>UR C7</b>
<b>UI SC 276</b> (Rev.1 May 2024)	“Пути эвакуации из машинных помещений на пассажирских судах” В новой редакции унифицированной интерпретации, которая посвящена пояснению требований к путям эвакуации из машинных помещений на пассажирских судах, содержащихся в правиле 13.4.1 Главы II-2 МК СОЛАС, поясняется понятие «безопасное место».	01.07.2025	Пассажирские суда (новые)	<b>UI SC 276</b>
<b>UI SC 277</b> (Rev.1 May 2024)	“Пути эвакуации из машинных помещений на грузовых судах” В новой редакции унифицированной интерпретации, которая посвящена пояснению требований к путям эвакуации из машинных помещений на грузовых судах, содержащихся в правиле 13.4.2 Главы II-2 МК СОЛАС, поясняется понятие «безопасное место».	01.07.2025	Грузовые суда (новые)	<b>UI SC 277</b>
<b>UI SC302</b> (New May 2024)	“Интерпретация Правила 11.4.1 Главы II-2 МК СОЛАС в отношении верхних перекрытий машинных помещений категории А” В новой унифицированной интерпретации приведено толкование термина «верхние перекрытия», который используется в Правиле 11.4.1 Главы II-2 МК СОЛАС.	01.07.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UI SC302</b>
<b>UI SC303</b> (New July 2024)	“Гармонизация свидетельства о безопасности производственного персонала со свидетельствами о безопасности СОЛАС” В документе разъясняется, как свидетельство о безопасности производственного персонала следует гармонизировать со свидетельствами о безопасности СОЛАС.	01.07.2025	См. Резолюцию	<b>UI SC303</b>
<b>UI SC156</b> (Rev.3 July 2024)	“Двери в водонепроницаемых переборках грузовых и пассажирских судов” Документ опубликован в связи со следующими недавно опубликованными документами ИМО: MSC.474(102), MSC.491(104), MSC.492(104), MEPC.343(78), MEPC.345(78), MSC.526(106).	01.07.2025	Суда всех типов (новые)	<b>UI SC156</b>
<b>UI GF20</b> (New June 2024)	“Устройство топливных цистерн на судах, работающих на метилом/ этиловом спирте” Приводится толкование положений циркуляра MSC.1/Circ.1621 (пункт 5.3), касающихся устройства топливных цистерн на судах, работающих на метиловом/ этиловом спирте.	01.07.2025	См. Резолюцию	<b>UI GF20</b>
<b>UI SC211</b> (Rev.1 Sep 2024)	“Защита топливных цистерн и обозначение помещений форпика” Внесены изменения для приведения унифицированной интерпретации в соответствие с поправками к 3-й редакции UR F44.	01.01.2026	Нефтяные танкеры, химовозы (новые)	<b>UI SC211</b>
<b>UR F44</b> (Rev.3 Sep 2024)	“Балластные цистерны форпика и расположение помещений на нефтеналивных судах и химовозах” В 3-ю редакцию внесены изменения для расширения области применения UR F44 на химовозы.	01.01.2026	Нефтяные танкеры, химовозы (новые)	<b>UR F44</b>
<b>UR E10</b> (Rev.10 Aug 2024)	“Спецификация испытаний для одобрения типа” Пункт 8 (испытание на наклон) пересмотрен для части, относящейся к газовозам и химовозам.	01.01.2026	Суда всех типов (новые и существующие)	<b>UR E10</b>



## РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Параллельно упоминаемые стандарты также актуализированы в соответствии с позднейшей, действующей версией.

**UR M46**  
**(Rev.4 Aug 2024)**

“Условия окружающей среды – наклоны, ускорения и качка судна”  
Примечание 3 к пункту M46.2 «Наклоны» обновлено с указанием соответствующих пунктов из Кодексов МКГ и МКХ.

01.01.2026

Суда всех типов (новые)

**UR M46**

Настоящий документ подготовлен Российским морским регистром судоходства в справочных целях и содержит информацию о наиболее значимых решениях, которые вступают в силу в предстоящем будущем.

Документ не претендует на абсолютную полноту охвата всех аспектов морской индустрии, предпочтение отдается техническим требованиям и направлен на то, чтобы сориентировать клиентов Российского морского регистра судоходства и всемерно способствовать их готовности к выполнению таковых требований. Хотя были приложены все усилия, чтобы обеспечить точность предоставленной информации, Российский морской регистр судоходства не дает никаких заверений или гарантий относительно полноты или точности представленной информации. Более того, Российский морской регистр судоходства снимает с себя всякую ответственность за какие-либо ошибки или ущерб, причиненный какими-либо неточностями, содержащимися в представленной информации, или последствиями действий или бездействия какого-либо лица на её основе.

Если у вас возникнут вопросы, просим обращаться в Международный отдел РС: <https://rs-class.org/ru/register/contacts/>