

Експрес інформація

Поправки до ключових договорів ІМО включають повідомлення про втрачені контейнери та обов'язкове навчання щодо запобігання домаганням та цькуванню на морі = Amendments to key IMO treaties include reporting lost containers and mandatory training on preventing harassment and bullying at sea



Правила судноплавства, що діють з 1 січня 2026 року – Поправки до ключових договорів ІМО включають повідомлення про втрачені контейнери та обов'язкове навчання щодо запобігання домаганням та цькуванню на морі.

З 1 січня 2026 року набув чинності низка поправок до ключових договорів та кодексів ІМО. Вони включають наступне:

Запобігання та реагування на цькування, домагання та сексуальне насильство

Поправки до Кодексу з підготовки, дипломування та несення вахти моряків (Кодекс ПДНВ) спрямовані на запобігання та реагування на насильство та домагання у морському секторі, включаючи сексуальні домагання, цькування

та сексуальні напади. Ці зміни включено до таблиці А-VI/1-4 (*Специфікація мінімального стандарту компетентності в галузі особистої безпеки та соціальної відповідальності*) Кодексу ПДНВ. Вони визначають нові обов'язкові мінімальні вимоги до базової підготовки та інструктажу моряків. Це забезпечить моряків знаннями та розумінням насильства та домагань, включаючи сексуальні домагання, цькування та сексуальне насильство, а також інформацією про те, як запобігати інцидентам та реагувати на них.

Посилення безпеки шляхом покращення навчання та сертифікації персоналу риболовецьких суден

Поправки до Міжнародної конвенції про підготовку, дипломування та несення вахти персоналу рибальських суден 1995 року (Конвенція ПДНВ-F), а також нещодавно встановлений обов'язковий Кодекс про підготовку, дипломування та несення вахти персоналу рибальських суден (Кодекс ПДНВ-F), набули чинності 1 січня 2026 року.

Ці зміни є результатом комплексного перегляду цього договору з метою реагування на потреби рибної промисловості, що постійно змінюються, шляхом запровадження гармонізованих кваліфікаційних стандартів та встановлення мінімального рівня компетентності для персоналу, який працює на рибальських судах, на які поширюється дія Конвенції. Переглянутий додаток до Конвенції ПДНВ-Ф забезпечує правову базу, в рамках якої застосовуються обов'язкові технічні стандарти, викладені в частині А Кодексу ПДНВ-Ф. Частина В Кодексу пропонує рекомендації для підтримки однакового впровадження вимог Конвенції, особливо для тих, хто займається освітою, підготовкою, сертифікацією та оцінкою персоналу рибальських суден.

Обов'язкове повідомлення про втрачені контейнери

Поправки до Конвенцій MARPOL та SOLAS щодо обов'язкового повідомлення про втрачені контейнери набули чинності 1 січня. Контейнери, втрачені за бортом, можуть становити серйозну загрозу для судноплавства та безпеки на морі, а також для морського середовища.

MARPOL: Поправки до статті V Протоколу I Конвенції MARPOL (*Положення щодо звітів про інциденти, пов'язані зі шкідливими речовинами*) додають новий пункт, у якому зазначено, що «У разі втрати вантажного(их) контейнера(ів) звіт, що вимагається статтею II (1) (b), складається відповідно до положень правил СОЛАС V/31 та V/32».

SOLAS: Поправки до розділу V SOLAS («*Безпека судноплавства* ») стосуються, зокрема, правила 31 («*Повідомлення про небезпеку* ») та вимагають від капітана кожного судна, причетного до втрати вантажного(их) контейнера(ів), повідомляти подробиці такого інциденту суднам, що знаходяться

поблизу, найближчій прибережній державі, а також державі прапора, яка зобов'язана повідомити про інцидент ІМО. Поправки також стосуються правила 32 (« *Інформація, що вимагається в повідомленнях про небезпеку* »), визначаючи інформацію, яку необхідно повідомляти, включаючи місцезнаходження, кількість втрачених контейнерів тощо.

Безпека бортових підйомних пристроїв та лебідок для обробки якорів

Нове правило II-1/3-13 Конвенції SOLAS охоплює вимоги до застосування, проектування та будівництва, експлуатації, перевірки, випробування та технічного обслуговування бортових підйомних пристроїв та лебідок для обробки якорів.

Два пов'язані комплекти інструкцій щодо підймальних пристроїв та лебідок для обробки якорів підтримують впровадження нового регламенту SOLAS (MSC.1/Circ.1662 щодо інструкцій щодо лебідок для обробки якорів та MSC.1/Circ.1663 щодо інструкцій щодо підймальних пристроїв).

Підвищення безпеки суден, що використовують нафтове паливо

Поправки до розділу II-2 Конвенції SOLAS мають на меті запобігти постачанню нафтового палива, яке не відповідає вимогам SOLAS щодо температури спалаху (60°C).

Ці зміни додають нові визначення та положення до правила II-2/4 Конвенції SOLAS (Імовірність займання), зокрема вимагають, щоб судна, що перевозять мазут, перед бункеруванням отримували декларацію, підписану та засвідчену представником постачальника мазуту, про те, що поставлене мазут відповідає правилу SOLAS II.2/4.2.1 та методу випробування, що використовується для визначення температури спалаху.

Заходи безпеки для суден, що не підпадають під дію SOLAS, що експлуатуються в полярних водах - Полярний кодекс та SOLAS

Поправки до [Полярного кодексу](#), разом із пов'язаними з ними поправками до Конвенції СОЛАС, розширюють вимоги щодо безпеки судноплавства та планування рейсів на рибальські судна загальною довжиною 24 м і більше, прогулянкові яхти валовою місткістю 300 брутто і більше, які не займаються торгівлею, та вантажні судна валовою місткістю 300 брутто і більше, але менше 500 брутто, що експлуатуються в полярних водах.

Поправки до Кодексу ESP 2011 року

Нові поправки до Міжнародного кодексу про розширену програму інспекцій під час оглядів балкерів та нафтоналивних суден (Кодекс ESP) стосуються ролі Адміністрації стосовно фірм, що проводять вимірювання товщини конструкції корпусу балкерів та нафтоналивних суден відповідно до

Кодексу ESP 2011 року, включаючи аудити таких фірм Адміністрацією з метою переконатися в тому, що фірма належним чином організована та керована.

Електронні інклінометри на нових контейнеровозах та балкерах

Поправки до Правила V/19 Конвенції SOLAS, включаючи додаток (Сертифікати), Протокол SOLAS 1978 року та Протокол SOLAS 1988 року, вимагають, щоб контейнеровози та балкери валовою місткістю 3000 тонн і більше, побудовані 1 січня 2026 року або пізніше, були оснащені електронним інклінометром або іншими засобами для визначення, відображення та запису хитної качки судна. Вимога щодо наявності електронних інклінометрів не повинна застосовуватися до вантажних суден, які періодично перевозять насипні вантажі, та суден генеральних вантажів, що перевозять контейнери на палубі.

Вогнегасіння – заборона ПФОС

Поправки до Глави II-2 Конвенції SOLAS (*«Будівництво – Протипожежний захист, виявлення пожежі та пожежогасіння»*), а також до Міжнародного кодексу безпеки високошвидкісних суден (Кодекс HSC) 1994 та 2000 років забороняють використання або зберігання вогнегасних засобів, що містять перфтороктанову сульфонову кислоту (ПФОС). Ці поправки спрямовані на захист осіб на борту від впливу небезпечних речовин, що використовуються під час пожежогасіння, а також на мінімізацію впливу вогнегасних засобів, які вважаються шкідливими для навколишнього середовища.

Заборона поширюється на судна/швидкісні судна, побудовані 1 січня 2026 року або пізніше; а всі судна, побудовані до 1 січня 2026 року, повинні дотримуватися заборони не пізніше дати першого огляду 1 січня 2026 року або пізніше.

Пожежна безпека для транспортних засобів, спеціальної категорії та приміщень типу «ро-ро»

Поправки до Глави II-2 Конвенції SOLAS запроваджують нові вимоги щодо належного захисту суден від пожежної небезпеки в транспортних засобах, приміщеннях спеціальної категорії та приміщеннях навантажувачів-ро, а також на відкритих палубах, призначених для перевезення транспортних засобів. Вони включають вимоги до стаціонарної системи пожежної сигналізації та пожежної сигналізації; ефективної системи пожежного патрулювання в приміщеннях спеціальної категорії; та ефективної системи відеомоніторингу в транспортних засобах, приміщеннях спеціальної категорії та приміщеннях навантажувачів-ро для постійного моніторингу цих приміщень, щоб забезпечити швидку ідентифікацію пожежі, з встановленням камер для охоплення всього простору на достатній висоті, щоб бачити вантаж та транспортні засоби після завантаження.

Відповідні поправки, внесені до Кодексу FSS, доповнюють інженерні та монтажні аспекти систем пожежного захисту в таких приміщеннях.

Міжнародний кодекс морських перевезень небезпечних вантажів (IMDG)

Переглянутий та оновлений консолідований Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG), що включає поправку 42-24, набув чинності з 1 січня 2026 року.

Ці вимоги застосовуються до всіх суден, що перевозять небезпечні вантажі в упакованому вигляді.

Зерновий код

Поправки до Міжнародного кодексу безпечного перевезення зерна насипом (Зерновий кодекс) запроваджують новий клас умов завантаження для спеціальних відсіків.

Зміни до Кодексу IGF для підвищення безпеки

Поправки до Міжнародного кодексу безпеки суден, що використовують гази або інші види палива з низькою температурою спалаху (Кодекс IGF), прийняті на MSC 108. Вони спрямовані на підвищення безпеки шляхом регулювання низки питань, таких як всмоктувальні колодязі насосів, скидання запобіжних клапанів, приміщення для підготовки палива, конструкційний протипожежний захист та небезпечні зони.

Застосування високомарганцевої аустенітної сталі для кріогенних умов експлуатації

Поправки до Міжнародного кодексу побудови та обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом (Кодекс IGC) та Кодексу IGF, прийняті на MSC 106, стосуються застосування високомарганцевої аустенітної сталі для кріогенних умов.

Кодекс рятувальних засобів (LSA)

Поправки, внесені до Кодексу LSA, передбачають нові вимоги щодо вентиляції для повністю закритих рятувальних шлюпок (встановлених 1 січня 2029 року або пізніше).

Оновлення ЕКНІС

Переглянуті стандарти продуктивності для електронних картографічних та інформаційних систем (ECDIS) запроваджують поетапне впровадження нових специфікацій продукції Міжнародної гідрографічної організації (ІНО) (тобто S-98, S-100 та S-101) для ECDIS, включаючи можливість цифрового обміну

планами маршрутів суден. MSC.530(106)/Rev.1 застосовується до нових установок ECDIS з 1 січня 2026 року на добровільній основі та до всіх нових установок ECDIS з 1 січня 2029 року.

=====



Raft of shipping rules in force from 1 January 2026 - Amendments to key IMO treaties include reporting lost containers and mandatory training on preventing harassment and bullying at sea

A set of amendments to key IMO treaties and Codes have entered into force on 1 January 2026. They include the following:

Preventing and responding to bullying, harassment and sexual assault

Amendments to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW Code) aim to prevent and respond to violence and harassment in the maritime sector, including sexual harassment, bullying and sexual assault. The amendments are included in table A-VI/1-4 (*Specification of minimum standard of competence in personal safety and social responsibilities*) of the STCW Code. They outline new mandatory minimum requirements for basic training and instruction for seafarers. These will equip seafarers with knowledge and understanding of violence and harassment, including sexual harassment, bullying and sexual assault, and information on how to prevent and respond to incidents.

Strengthening safety through improved training and certification of fishing vessel personnel

Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (STCW-F Convention), together with the newly established mandatory Code on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F Code), entered into force on 1 January 2026.

These amendments follow a comprehensive review of this treaty in order to respond to the evolving needs of the fishing industry by introducing harmonized qualification standards and establishing a minimum level of competence for personnel

serving on fishing vessels covered by the Convention. The revised annex to the STCW-F Convention provides the legal framework within which the mandatory technical standards set out in part A of the STCW-F Code are applied. Part B of the Code offers guidance to support the uniform implementation of the Convention's requirements, particularly for those involved in the education, training, certification, and assessment of fishing vessel personnel.

Mandatory reporting of lost containers

Amendments to the MARPOL and SOLAS Conventions on mandatory reporting of lost containers entered into force on 1 January. Containers lost overboard can be a serious hazard to navigation and safety at sea as well as to the marine environment.

MARPOL: The amendments to article V of Protocol I of the MARPOL Convention (*Provisions concerning reports on incidents involving harmful substances*) add a new paragraph to say that "In case of the loss of freight container(s), the report required by article II (1) (b) shall be made in accordance with the provisions of SOLAS regulations V/31 and V/32".

SOLAS: The amendments to SOLAS chapter V (*Safety of navigation*), address in particular regulation 31 (*Danger messages*) and require the master of every ship involved in the loss of freight container(s) to communicate the particulars of such an incident to ships in the vicinity, to the nearest coastal State, and also to the flag State which is required to report the incident to IMO. The amendments also address regulation 32 (*Information required in danger messages*), specifying the information to be reported, including position, number of containers lost, etc.

Safety of onboard lifting appliances and anchor handling winches

A new SOLAS regulation II-1/3-13 covers requirements for the application, design and construction, operation, inspection, testing and maintenance of onboard lifting appliances and anchor handling winches.

Two related sets of guidelines for lifting appliances and anchor handling winches support the implementation of the new SOLAS regulation (MSC.1/Circ.1662 on Guidelines for anchor handling winches and MSC.1/Circ.1663 on Guidelines for lifting appliances).

Enhancing the safety of ships using oil fuel

Amendments to SOLAS chapter II-2 are intended to prevent the supply of oil fuel not complying with SOLAS flashpoint requirements (60°C).

The amendments add new definitions and provisions to SOLAS regulation II-2/4 (Probability of ignition), including requiring that ships carrying oil fuel shall, prior to bunkering be provided with a declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the oil fuel supplied is in conformity with regulation SOLAS II.2/4.2.1 and with the test method used for determining the flashpoint.

Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters - Polar Code and SOLAS

Amendments to the [Polar Code](#), together with associated amendments to the SOLAS Convention, extend the requirements concerning safety of navigation and voyage planning to fishing vessels of 24 m in length overall and above, pleasure yachts of 300 GT and above not engaged in trade and cargo ships of 300 GT and above but below 500 GT, operating in polar waters.

Amendments to the 2011 ESP Code

New amendments to the International code on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers (ESP Code) relate to the role of an Administration in relation to firms conducting thickness measurements of the hull structure of bulk carriers and oil tankers under the 2011 ESP Code, including audits of such firms by the Administration in order to ascertain that the firm is duly organized and managed.

Electronic inclinometers on new containerhips and bulk carriers

Amendments to SOLAS Regulation V/19, including the appendix (Certificates), the 1978 SOLAS Protocol and the 1988 SOLAS Protocol, require containerhips and bulk carriers of 3,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 January 2026 to be fitted with an electronic inclinometer, or other means, to determine, display and record the ship's roll motion. The carriage requirement for electronic inclinometers should not apply to cargo ships occasionally carrying cargoes in bulk and general cargo ships carrying containers on deck.

Fire extinguishing – PFOS ban

Amendments to SOLAS Chapter II-2 (*Construction – Fire Protection, Fire Detection and Fire Extinction*), as well as the 1994 and 2000 International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code) prohibit the use or storage of extinguishing media containing perfluorooctane sulfonic acid (PFOS). The amendments aim to protect persons on board against exposure to dangerous substances used in fire fighting, as well as to minimize the impact of fire-extinguishing media that are deemed detrimental to the environment.

The prohibition applies to ships/high-speed craft constructed on or after 1 January 2026; and all ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the ban not later than the date of the first survey on or after 1 January 2026.

Fire safety for vehicle, special category and ro-ro spaces

Amendments to SOLAS Chapter II-2 introduce new requirements to adequately protect ships from the fire hazards in vehicle, special category and ro-ro spaces, and weather decks intended for the carriage of vehicles. They include requirements for a fixed fire detection and fire alarm system; an efficient fire patrol system in special category spaces; and an effective video monitoring system in vehicle, special category and ro-ro spaces for continuous monitoring of these spaces, to allow for quick identification of a fire, with cameras to be installed to cover the whole space, high enough to see over cargo and vehicles after loading. Associated amendments

introduced to the FSS Code supplement the engineering and installation aspects of fire protection systems in such spaces.

International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG)

The revised and updated consolidated International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) incorporating amendment 42-24 entered into force from 1 January 2026.

The requirements apply to all ships carrying dangerous goods in packaged form.

Grain Code

Amendments to the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (Grain Code) introduce a new class of loading conditions for special compartments.

IGF Code amendments to enhance safety

Amendments to the International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF Code), adopted at MSC 108. They aim to enhance safety by regulating a variety of issues, such as pump suction wells, safety relief valve discharge, fuel preparation rooms, structural fire protection and hazardous zones.

Application of high manganese austenitic steel for cryogenic service

Amendments to the International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) and IGF Code, adopted at MSC 106, concern application of high manganese austenitic steel for cryogenic service.

Life-saving Appliance (LSA) Code

The amendments introduced to the LSA Code provides new requirements on ventilation for totally enclosed lifeboats (installed on or after 1 January 2029).

ECDIS updates

Revised performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS) introduce a phased implementation of new International Hydrographic Organization (IHO) product specifications (i.e. S-98, S-100 and S-101) for ECDIS, including the capability of digital exchange of ships' route plans. MSC.530(106)/Rev.1 applies to new ECDIS installations from 1 January 2026 on a voluntary basis, and for all new ECDIS installations from 1 January 2029.

Джерело: <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/raft-of-shipping-rules-in-force-from-1-january-2026.aspx>

13.01.2026 р.

Укладачі: Інна ГОРОХОВСЬКА, бібліотекарка

Ніна ГАЛУЗИНСЬКА, адміністратор бази даних

Редагувала: Ганна ПРОКОПЧУК, завідувачка бібліотеки