



# МОРСКОЕ ПРАВО

- Морская среда, включая океаны и все моря и прилегающие к ним прибрежные районы, представляет собой единое целое, которое в свою очередь является важным компонентом глобальной системы жизнеобеспечения и представляется позитивным фактором, открывающим возможности для устойчивого развития.
- В 1970 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла [резолюцию](#), объявив ресурсы дна морей и океанов за пределами национальной юрисдикции «общим наследием человечества», которые не вправе присваивать себе ни одно государство или лицо. Чтобы обеспечить соблюдение этого принципа и урегулировать другие давно назревшие вопросы, касающиеся океанов, Ассамблея созвала в 1973 году третью Конференцию Организации Объединенных Наций по морскому праву.
- Эти колоссальные усилия, преследовавшие цель составить свод норм международного права, регулирующих две трети поверхности земли, — задача, ставившая в тупик созывавшиеся ранее конференции с 1958 года, — увенчалась успехом в 1982 году, когда была принята [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву](#). Даже тогда работа не была завершена, пока сохранявшиеся разногласия относительно осуществления положений, касающихся морского дна, не были разрешены в 1994 году с принятием дополнительного Соглашения об осуществлении части XI Конвенции. Конвенция и Соглашение вступили в силу соответственно 16 ноября 1996 года и 28 июля 1998 года.
- Нормы международного права, нашедшие свое отражение в положениях Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву определяют права и обязательства государств и обеспечивают международно-правовую основу для осуществления защиты и устойчивого освоения морских и прибрежных районов и их ресурсов. Соблюдение этих норм требует новых подходов к рациональному использованию и освоению морских и прибрежных зон на национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях — подходов, которые должны быть комплексными по своему содержанию.



Российский морской регистр

судоходства

## Основополагающие документы международного морского права

- [Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву](#)
- [Соглашения об осуществлении Части XI Соглашение об осуществлении положений Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 года](#)
- **Дополнительны документы**
- Генеральная Ассамблея [Резолюции](#)
- [Доклады Генерального секретаря](#)
- [Экономический и Социальный Совет](#)
- Органы, учрежденные в рамках Конвенции ООН по морскому праву [Международный орган по морскому дну](#)
- [Международный трибунал по морскому праву](#)
- [Комиссия по границам континентального шельфа](#)
- [Защита океанов и всех видов морей, включая замкнутые и полузамкнутые моря, и прибрежных районов и охрана, рациональное использование и освоение их живых ресурсов](#) (Глава 17 Повестки дня на XXI век)
- [Конвенции](#) и [декларации](#) по окружающей среде



# МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ – ИМО(ИМО)

- Международная морская организация (ИМО), начавшая функционировать в 1959 году, отвечает за повышение надежности и безопасности судоходства в области международной торговли и за предотвращение загрязнения моря с судов.
- ИМО обеспечивает механизмы для сотрудничества между правительствами в формировании норм и правил, связанных с техническими вопросами, влияющими на международное судоходство, для содействия принятию максимально осуществимых стандартов безопасности и эффективности морского судоходства, а также для охраны морской среды через предотвращение и борьбу с ее загрязнением судами.
- Более 40 конвенций и соглашений, а также около тысячи кодексов и рекомендаций, разработанных ИМО, осуществляются в мировом масштабе.
- В 1983 году ИМО создала в Мальме (Швеция) Всемирный морской университет, обеспечивающий повышение квалификации руководителей, преподавателей и других специалистов высшего звена в области судоходства. Международный институт морского права ИМО (Валетта, Мальта), основанный в 1989 году, готовит юристов в области международного морского права. Международная морская академия (Триест, Италия), основанная в 1989 году, организует специализированные краткосрочные курсы по различным морским дисциплинам.
- Руководящий орган ИМО — Ассамблея — в составе представителей всех [государств-членов](#) созывается раз в два года. Ассамблея избирает Совет из 40 членов, который собирается дважды в год и является исполнительным органом ИМО.



## Российский морской регистр судоходства

### Конвенция ООН по морскому праву

[Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву](#) является одним из наиболее комплексных инструментов международного права. Ее 320 статей и 9 приложений содержат всеобъемлющий правовой режим мировых океанов и морей, устанавливающий правила, регулирующие всю деятельность в океанах и использование их ресурсов, в том числе судоходство и воздушные перелеты, разведку и добычу минералов, сохранение и загрязнение, рыболовство и перевозки. В ней закреплено понятие о том, что все проблемы, связанные с океаническим пространством тесно взаимосвязаны и должны рассматриваться в комплексе. Это единый документ, совмещающий кодификацию традиционных правил использования океанов и разработку новых норм, регулирующих вновь возникающие проблемы. Этот уникальный инструмент часто называют «конституцией океанов».

В настоящее время общепризнано, что любая деятельность, связанная с океаном, и морское право должны соответствовать положениям Конвенции, авторитет которой базируется на ее практически всеобщем признании. К Конвенции присоединилось более 140 государств, еще больше стран находятся в процессе ее ратификации или присоединения к ней. Почти все государства признают и соблюдают ее положения.

В 2000 году на двухдневном пленарном заседании Генеральной Ассамблеи отмечалась двадцатая годовщина открытия Конвенции для подписания.

### Значение Конвенции



## Российский морской регистр судоходства

преимущественный международный правовой инструмент в данной области. Ее безусловный авторитет явился результатом практически всеобщего признания некоторых из ее ключевых положений, в том числе: предел зоны территориальных вод в 12 морских миль; суверенное право прибрежных государств на ресурсы «исключительной экономической зоны» в пределах до 200 морских миль; их суверенное право на ресурсы континентального шельфа за пределами этой зоны. Конвенция принесла стабильность в сферу судоходства, установив право мирного прохода через территориальные морские воды и право транзитного прохода через узкие проливы, используемые для международного судоходства.

Практически всеобщему принятию Конвенции способствовало принятие Генеральной Ассамблеей в 1994 году [Соглашения об осуществлении Части XI Конвенции](#), устранившего некоторые барьеры, препятствовавшие подписанию Конвенции главным образом промышленно развитыми странами. Соглашение в настоящее время широко принято, его подписало более 110 государств-участников. Конвенция получила признание благодаря воздействию на возможность прибрежных государств контролировать морские научные исследования, предупреждение загрязнения, доступ со стороны моря в государства, не имеющие выхода к морю. Более того, в настоящее время она признана как схема и основа для любых будущих инструментов, направленных на дальнейшее определение прав и обязательств в отношении океанов, что нашло отражение в принятии в 1995 году Соглашения об осуществлении положений Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 года, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими.

В этом соглашении изложен режим сохранения и использования этих запасов рыбы, остающихся внутри исключительной экономической зоны (ИЭЗ) прибрежного государства и в областях за пределами этой зоны или прилегающих к ней. Оно устанавливает, что такое использование должно базироваться на осмотрительном подходе, а также на достоверных научных данных. В нем также уточняется, что государства должны сотрудничать в обеспечении долгосрочной устойчивости и содействовать оптимальному использованию рыбных ресурсов как внутри, так и за пределами своей исключительной экономической зоны.



# Органы, учрежденные в рамках Конвенции ООН по морскому праву

[Конвенция](#) сформировала три специальных органа по различным аспектам морского права.

## **Международный орган по морскому дну**

[Международный орган по морскому дну](#) — организация, посредством которой государства-участники организуют и контролируют деятельность в отношении минеральных ресурсов морского дна в международной зоне за пределами национальной юрисдикции. Он начал работать в 1994 году и находится в Кингстоне (Ямайка). В 2002 году Орган принял [Правила поиска и разведки полиметаллических конкреций в Районе](#) (определяемом как «морское и океанское дно и его недра за пределами национальной юрисдикции»).

После принятия Правил, в которые входят стандартные положения договоров на проведение поисково-разведочных работ, были подписаны первые 15-летние договоры на разведку полиметаллических конкреций в глубоководных районах морского дна с первыми зарегистрированными инвесторами: Государственным предприятием Южморгеология (Российская Федерация); Совместной организацией «Интерокеанметалл» (консорциум, образованный Болгарией, Кубой, Чешской Республикой, Польшей, Российской Федерацией и Словацкой Республикой); Республикой Корея; Китайской ассоциацией по изысканиям и разработке минеральных ресурсов дна (КОМРА); Французским научно-исследовательским институтом эксплуатации моря (IFREMER) Французской ассоциацией изучения минеральных включений (AFERNOD); Компанией по разработке глубоководных ресурсов океана (DORD-Japan) и Департаментом по освоению ресурсов океана, Индия.



## Российский морской регистр судоходства

Первые инвесторы представлены государственными предприятиями и многонациональными консорциумами, которые, проведя разведочные работы и выявив экономически пригодные для разработки залежи полиметаллических конкреций в Районе до принятия Конвенции, получили приоритетное право получения разрешения на добычу перед всеми другими заявителями, кроме Предприятия. Предприятие — орган Международного органа по морскому дну, который осуществляет в Районе деятельность, предусмотренную в Конвенции, а также транспортировку, обработку и реализацию минералов, добытых в Районе.

### Международный трибунал по морскому праву

Действующий с 1996 года [Международный трибунал по морскому праву](#) был создан для разрешения споров, связанных с толкованием или применением Конвенции. Трибунал в составе 21 судьи, избираемый государствами-участниками, расположен в германском порту Гамбург. Первое заявление о возбуждении дела Трибунал получил в ноябре 2001 года. С тех пор было возбуждено 11 дел, большинство из них о безотлагательном освобождении судов и их экипажей, арестованных предположительно в нарушение Конвенции. Некоторые дела касались консервации живых ресурсов, а именно, южных запасов голубого тунца в делах *Новая Зеландия против Японии* и *Австралия против Японии*, а также запасов меч-рыбы в юго-восточной части Тихого океана в деле между Китаем и Европейским сообществом. Еще одно дело касалось предупреждения загрязнения моря с суши, источником которого являлся завод по переработке использованного ядерного топлива в новый вид топлива под названием «смешанное оксидное топливо» (МОКС) в деле *Ирландия против Великобритании*.

В соответствии с резолюцией 51/204 от 17 декабря 1996 года Трибуналу предоставлен статус наблюдателя в Генеральной Ассамблее. Соглашение о сотрудничестве между ООН и Трибуналом было подписано 18 декабря 1997 года и утверждено Генеральной Ассамблеей в резолюции 52/251 от 8 сентября 1998 года.



- **Комиссия по границам континентального шельфа**

Комиссия по границам континентального шельфа призвана содействовать соблюдению Конвенции в отношении определения внешних границ континентального шельфа, выходящего за 200 морских миль от базовой линии, от которой отмеряется ширина территориальных вод. Согласно Конвенции прибрежное государство устанавливает внешние границы своего континентального шельфа там, где он выходит за пределы 200-мильной зоны на основе рекомендаций Комиссии.

Комиссия провела свою первую сессию в Центральных учреждениях ООН в 1997 году. Ее 21 член, избираемый государствами — участниками Конвенции, выступают в личном качестве как эксперты в области геологии, геофизики, гидрографии и геодезии. Комиссия получила первое обращение от государства-члена — Российской Федерации — в декабре 2001 года.



## Условия труда моряков

Руководство по освидетельствованию условий труда и отдыха моряков на соответствие требованиям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (далее – Руководство) определяет порядок проведения работ по установлению соответствия условий труда и отдыха моряков на судах требованиям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (далее – КТМС) с учетом национального законодательства.

1.2 Руководство определяет порядок выдачи Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (далее – *Свидетельство*) судну, соответствующему требованиям, предъявляемым КТМС, а также порядок рассмотрения и подтверждения части II Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (далее – Декларация), в соответствии с требованиями Правила 5.1.3 КТМС.

1.3 Руководство предназначено для использования персоналом РС при проведении освидетельствования судов на соответствие требованиям КТМС и требованиям, предъявляемым национальным законодательством в области труда и отдыха моряков.

1.4 Руководство применимо при проведении освидетельствований судов, которые отвечают требованиям пункта 1 Правила 5.1.3 КТМС, а также для освидетельствования любого другого судна по предложению судовладельца, сформулированного в адрес соответствующего компетентного органа (далее КО).

1.5 Документ разрабатывается на русском и английском языках, оригинал документа поддерживается в электронном виде.

1.6 Руководство является нормативным документом для руководителей РС 002, 330 подразделений ГУР 332, а также подразделений РС с кодами 100 и 200.



# Основные международные морские конвенции

## МАРПОЛ

Конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) была принята под эгидой [Международной морской организации](#) (ИМО) в 1973 году. В 1978 году был принят Протокол, дополняющий Конвенцию (англ. 1978 MARPOL Protocol). Конвенция с приложениями I и II вступила в силу 2 октября 1983 г. В 1997 году был принят еще один Протокол к Конвенции. Приложение V вступило в силу в 1988 году, Приложение III в 1994 году, Приложение IV в 2003 году, а Приложение VI — в 2005 году. Приложения к Конвенции МАРПОЛ продолжают периодически пересматриваться и дополняться при активном участии [Международной морской организации](#)<sup>[2]</sup>.

В настоящее время установленные Конвенцией нормы распространяются более чем на 90 % мирового торгового флота

## СОЛАС

Первая версия этого документа была принята в [1914 году](#), по следам гибели [Титаника](#), вторая — в [1929 году](#) после гибели «Вестриса», третья — в [1948 году](#), отчасти после [взрыва «Гранкана»](#), а четвертая — в [1960 году](#). Конвенция в редакции [1960 года](#), которая была принята [17 июня 1960](#) и вводилась в действие с [26 мая 1965 года](#), явилась первой значительной задачей Международной морской организации ([ИМО](#)) после её создания (и по сути первой, чьё принятие не было вызвано конкретным кораблекрушением). Она представляла существенный шаг вперёд в модернизации инструкций и поддержании темпа технического развития в судоходной индустрии.

**Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)**



# Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)

(англ. **International STCW Convention**) - международная [конвенция](#), одна из трех основополагающих морских конвенций, принятых под эгидой [Международной морской организации](#) (ИМО). В Конвенции участвует более 70 стран.

Конвенция закрепляет международные нормы подготовки и дипломирования моряков и несения [вахты](#), и предусматривает положения, обеспечивающие, чтобы моряки на судах были надлежащим образом обучены и подготовлены, имели достаточный опыт, навыки и квалификацию, отвечали требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья и были годны к выполнению своих обязанностей таким образом, который обеспечивает [охрану человеческой жизни](#) и сохранность имущества на море, а также [защиту морской среды](#).

Регламентирует:

Требования к капитану и палубной команде;

Требования к машинной команде;

Требования к радиоспециалистам;

Требования в отношении экипажей определенных типов судов;

Требования в отношении функций, связанных с аварийными ситуациями, охраной труда, медицинским уходом и выживанием;

Требования в отношении дипломирования и альтернативного дипломирования;

Требования в отношении несения вахты

Устанавливает образцы документов, выдаваемых при дипломировании моряков



## Main international maritime conventions

### Key IMO Conventions

- International Convention for the Safety of Life at Sea ([SOLAS](#)), 1974, as amended
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto and by the Protocol of 1997([MARPOL](#))
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers ([STCW](#)) as amended, including the 1995 and 2010 Manila Amendments



## Российский морской регистр судоходства

**Adoption: 7 July 1978; Entry into force: 28 April 1984; Major revisions in 1995 and 2010**

The 1978 STCW Convention was the first to establish basic requirements on training, certification and watchkeeping for seafarers on an international level. Previously the standards of training, certification and watchkeeping of officers and ratings were established by individual governments, usually without reference to practices in other countries. As a result standards and procedures varied widely, even though shipping is the most international of all industries. The Convention prescribes minimum standards relating to training, certification and watchkeeping for seafarers which countries are obliged to meet or exceed.

The **1995 amendments**, adopted by a Conference, represented a major revision of the Convention, in response to a recognized need to bring the Convention up to date and to respond to critics who pointed out the many vague phrases, such as "to the satisfaction of the Administration", which resulted in different interpretations being made.

The 1995 amendments entered into force on 1 February 1997. One of the major features of the revision was the division of the technical annex into regulations, divided into Chapters as before, and a new STCW Code, to which many technical regulations were transferred. Part A of the Code is mandatory while Part B is recommended.

Dividing the regulations up in this way makes administration easier and it also makes the task of revising and updating them more simple: for procedural and legal reasons there is no need to call a full conference to make changes to Codes.



## Российский морской регистр судоходства

Another major change was the requirement for Parties to the Convention are required to provide detailed information to IMO concerning administrative measures taken to ensure compliance with the Convention. This represented the first time that IMO had been called upon to act in relation to compliance and implementation - generally, implementation is down to the flag States, while port State control also acts to ensure compliance. Under Chapter I, regulation I/7 of the revised Convention, Parties are required to provide detailed information to IMO concerning administrative measures taken to ensure compliance with the Convention, education and training courses, certification procedures and other factors relevant to implementation. The information is reviewed by panels of competent persons, nominated by Parties to the STCW Convention, who report on their findings to the IMO Secretary-General, who, in turn, reports to the Maritime Safety Committee (MSC) on the Parties which fully comply. The MSC then produces a list of "confirmed Parties" in compliance with the STCW Convention.

### **The STCW Convention & Code 2010 Manila Amendments**

The Manila amendments to the STCW Convention and Code were adopted on 25 June 2010, marking a major revision of the STCW Convention and Code. The 2010 amendments are set to enter into force on 1 January 2012 under the tacit acceptance procedure and are aimed at bringing the Convention and Code up to date with developments since they were initially adopted and to enable them to address issues that are anticipated to emerge in the foreseeable future.



## Российский морской регистр судоходства

Amongst the amendments adopted, there are a number of important changes to each chapter of the Convention and Code, including:

Improved measures to prevent fraudulent practices associated with certificates of competency and strengthen the evaluation process (monitoring of Parties' compliance with the Convention);

Revised requirements on hours of work and rest and new requirements for the prevention of drug and alcohol abuse, as well as updated standards relating to medical fitness standards for seafarers;

New certification requirements for able seafarers;

New requirements relating to training in modern technology such as electronic charts and information systems (ECDIS);

New requirements for marine environment awareness training and training in leadership and teamwork;

New training and certification requirements for electro-technical officers;

Updating of competence requirements for personnel serving on board all types of tankers, including new requirements for personnel serving on liquefied gas tankers;

New requirements for security training, as well as provisions to ensure that seafarers are properly trained to cope if their ship comes under attack by pirates;

Introduction of modern training methodology including distance learning and web-based learning;

New training guidance for personnel serving on board ships operating in polar waters; and

New training guidance for personnel operating Dynamic Positioning Systems.



## **Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)**

Полный пересмотр Конвенции ПДНВ 1978 года начался в январе 2006 года и завершился на Конференции Сторон Конвенции ПДНВ, состоявшейся в Маниле, Филиппины, с 21 по 25 июня 2010 года, которая приняла значительный ряд поправок к Конвенции ПДНВ и Кодексу ПДНВ. Этими поправками уточняются требуемые стандарты компетентности, прежде всего в свете новых технологий, вводятся новые требования и методологии по подготовке и дипломированию, улучшаются механизмы обеспечения выполнения ее положений и подробно излагаются требования, касающиеся продолжительности рабочего времени и времени отдыха моряков, предупреждения злоупотребления наркотиками и алкоголем, а также норм пригодности моряков по состоянию здоровья.



# MAKO





Российский морской регистр

# Международная ассоциация классификационных обществ МАКО

**Международная ассоциация классификационных обществ - МАКО**  
История МАКО восходит к Международной конвенции о грузовой марке 1930 года и её рекомендациям. Конвенция рекомендовала сотрудничество между классификационными обществами, чтобы обеспечить “как можно большее единство в применении стандартов прочности, которые являются основой для назначения надводного борта...”. В соответствии с рекомендациями Конвенции, в 1939 году RINA провел первую конференцию крупнейших обществ, на которой присутствовали ABS, BV, DNV, GL, LR и NK, завершившуюся договорённостью о дальнейшем сотрудничестве обществ. Вторая конференция крупнейших классификационных обществ, состоявшаяся в 1955 году, привела к созданию рабочих групп по специальным вопросам, а в 1968 году - к образованию МАКО из семи ведущих обществ. Значимость обобщения их технических знаний и опыта была признана незамедлительно. В 1969 году МАКО получила консультативный статус в Международной морской организации (ИМО). Она остаётся единственной неправительственной организацией со статусом Наблюдателя, которая вправе разрабатывать и применять правила.



# Российский морской регистр судоходства

<a href="#">США</a>	<a href="#">Американское бюро судоходства</a>	ABS	American Bureau of Shipping
<a href="#">Франция</a>	<a href="#">Бюро Веритас</a>	BV	Bureau Veritas
<a href="#">КНР</a>	<a href="#">Китайское Классификационное Общество</a>	CCS	China Classification Society
<a href="#">Хорватия</a>	<a href="#">Хорватский Регистр судоходства</a>	CRS	Croatian Register of Shipping
<a href="#">Норвегия</a> <a href="#">Германия</a>	<a href="#">Норвежский Веритас</a> и <a href="#">Германский Ллойд</a>	DNV GL	Det Norske Veritas and Germanischer Lloyd <sup>[4]</sup>
<a href="#">Индия</a>	<a href="#">Индийский Регистр судоходства</a>	IRS	Indian Register of Shipping
<a href="#">Республика Корея</a>	<a href="#">Корейский Регистр судов</a>	KR	Korean Register of Shipping
<a href="#">Великобритания</a>	<a href="#">Регистр Судоходства Ллойда</a>	LR	Lloyd's Register
<a href="#">Япония</a>	<a href="#">Ниппон Кайджи Киокай</a>	NK	Nippon Kaiji Kyokay
<a href="#">Польша</a>	<a href="#">Польский Регистр судоходства</a>	PRS	Polish Register of Shipping
<a href="#">Италия</a>	<a href="#">Итальянский Морской Регистр</a>	RINA	Registro Italiano Navale
<a href="#">Россия</a>	<a href="#">Российский Морской Регистр Судоходства</a>	RS	Russian Maritime Register of Shipping



# Классификационные общества

Почему они называются классификационными? Во второй половине 18 века морские страховые компании, располагающиеся в кофейне Ллойда в Лондоне, разработали систему для независимой технической оценки судов, которые им предъявляли для страхования. Для этой цели в 1760 году был создан Комитет. Самым первым результатом их инициативы стала Регистровая Книга Ллойда за 1764-65-66 годы. В то время была предпринята попытка ежегодно “классифицировать” состояние каждого судна. Состоянию корпуса присуждался класс А, Е, I, O или U в зависимости от качества конструкции и установленной долговременной прочности (или иным образом). Оборудование обозначалось G, M или B: проще говоря, хорошее, среднее или плохое. В своё время G, M и B заменили на 1, 2, и 3, которые являются прототипом современного обозначения “А1” - “первый или высший класс”.



## Российский морской регистр судоходства

Целью классификации судов является проверка конструктивной прочности и целостности основных и выступающих частей корпуса судна, а также надежности и функционирования движительной и рулевой систем, электроснабжения и других элементов и вспомогательных систем, вмонтированных в судно для обеспечения работы ответственных устройств на борту судна. Классификационные общества стремятся достичь этой цели путем разработки и применения своих собственных правил и путем подтверждения соответствия международным и/или национальным нормативным актам от имени администраций флага.

Идея классификации постепенно распространилась в другие страны и на рынки страховых услуг. В 1828 году в Антверпене было основано Бюро Веритас (BV), которое в 1832 году переехало в Париж. В 1834 году как самостоятельное “классификационное общество” был воссоздан “Регистр Ллойда Британского и иностранного судоходства”. В том же году вышли правила постройки и освидетельствования судов. RINA (ранее - Итальянский морской регистр) существует с 1861 года; Американское бюро судоходства (ABS) было основано в 1862 году. Принятие общих правил постройки судов норвежскими страховыми обществами в конце 1850-х привело к образованию в 1864 году Норвежского Веритас (DNV). В 1867 был создан Германский Ллойд (GL), а в 1899 – Ниппон Кайджи Киокай (ClassNK). Российский морской регистр судоходства (РС) основан в 1913 году. Позднее появились образованное в 1956 году Китайское классификационное общество (CCS), образованный в 1960 году Корейский регистр (KR) и образованный в 1975 году Индийский регистр судоходства (IRS).



Российский морской регистр

# судоходства Классификация судов

Объем классификации

В соответствии с опубликованными правилами процесс классификации состоит из:

- технического рассмотрения проектов и соответствующей документации на новое судно с целью подтвердить соответствие применимым правилам;
- посещения инспекторами классификационного общества строящегося на верфи судна с целью подтвердить, что судно строится в соответствии с одобренными проектами и правилами классификации;
- посещения инспекторами классификационного общества соответствующих производственных объектов, которые поставляют такие ключевые компоненты, как сталь, двигатель, генераторы и отливки с целью подтвердить соответствие данных компонентов требованиям применимых правил;
- посещения инспекторами классификационного общества ходовых испытаний и других испытаний, относящихся к судну и его оборудованию, до сдачи судна с целью подтвердить соответствие требованиям применимых правил;
- при положительных результатах всего вышеуказанного, соответствующее классификационное общество рассмотрит заявку судостроителя/судовладельца о выдаче классификационного свидетельства и, при положительных результатах, присвоит класс и выдаст классификационное свидетельство;
- приступив к эксплуатации судна, судовладелец должен предъявлять судно для прохождения чётко определённой программы периодических классификационных освидетельствований, проводимых на борту судна, с целью подтвердить соответствие судна требованиям правил для сохранения класса.



# Российский морской регистр судоходства



История образования Российского морского регистра судоходства (РС) неразрывно связана с историей становления России как морской державы. В 1696 году приказ Петра I положил начало созданию Российского морского флота. В течение последующих столетий флот стремительно развивался, увеличивалось количество судов, совершенствовались их технические характеристики, а также разрабатывались требования, призванные обеспечить эффективность судоходства и безопасность мореплавания. Классификация судов со временем значительно усложнилась, что потребовало создания в России независимого классификационного общества. Датой основания первого в России классификационного общества принято считать 31 декабря 1913 года, когда приказом министра промышленности и торговли России был утвержден Устав общества «Русский Регистр», правопреемником которого является РС. Сегодня РС - одно из ведущих классификационных обществ мира.

---

Инженер-инспектор Дорохов Павел Александрович



31 декабря 1913 г.	дата основания классификационного общества Русский Регистр
1915 г.	публикация первых правил Регистра - Правил постройки морских стальных судов
1916 г.	издание первой в России Регистровой книги «Русский Регистр. Список судов»
1923 г.	Утверждение Положения о Российском Регистре
1924 г.	переименование общества Российский Регистр в Регистр СССР
1930 г.	издание первых Правил классификации и постройки морских стальных судов и первых Правил по сварке в судостроении
1935 г.	признание общества Регистр СССР международными классификационными обществами
1945 г.	создание постоянных представительств Регистра за рубежом
1 ноября 1969 г.	вступление Регистра СССР в Международную ассоциацию классификационных обществ (МАКО)
1973 - 1974 гг.	исполнение функций председательствующего общества в МАКО
1984 г.	переход на автоматизированную систему учета флота
1990 - 1992 гг.	исполнение функций председательствующего общества в МАКО
1992 г.	переименование классификационного общества Регистр СССР в Российский морской регистр судоходства (РС)
1993 г.	разработка в соответствии с международным стандартом ISO 9001 и внедрение в РС внутренней системы менеджмента качества
1996 г.	признание Регистра Европейским Союзом
1996 г.	выпуск первого номера газеты «Вестник Российского морского регистра судоходства»
1997 г.	вступление РС в Международную ассоциацию независимых владельцев танкеров (INTERTANKO), Международную ассоциацию владельцев сухогрузных судов (INTERCARGO), Балтийский и международный морской совет (BIMCO)



## Российский морской регистр судоходства

2001 - 2002 гг.	исполнение функций председательствующего общества в МАКО
июль 2007 г.	вступление РС в Греческую ассоциацию по защите морской среды (HELMERA)
январь 2008 г.	вступление РС в Объединенный форум по конструкции танкеров (TSCF)
июнь 2008 г.	признание РС в рамках Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)
сентябрь 2009 г.	СМК РС сертифицирована независимым сертификационным органом
ноябрь 2009 г.	вступление РС в Международную организацию по контейнерам-цистернам (ITCO)
2011 - 2012 гг.	исполнение функций председательствующего общества в МАКО
март 2012 г.	создание Технического комитета РС
октябрь 2012 г.	внедрение в РС единой системы электронного документооборота управления заявками
декабрь 2012 г.	аккредитация РС в Единой национальной системе аккредитации и в Системе добровольной сертификации ГОСТ Р «Военный Регистр»
2013 г.	Год столетия Российского морского регистра судоходства



## Символ класса РС

**КМ⊕, КМ★, (КМ)★** — для самоходных судов  
и плавучих сооружений;

**КЕ⊕, КЕ★, (КЕ)★** — для несамоходных судов  
и плавучих сооружений с суммарной мощностью  
первичных двигателей 100 кВт и более;

**К⊕, К★, (К)★** — для прочих несамоходных  
судов и плавучих сооружений.



# Символ класса

- основной символ класса;
- знаки наблюдения за постройкой;
- словесные характеристики типа и назначения судна с дополнительными характеристиками, если применимо;
- знаки ограничения района плавания;
- знаки ограничения района эксплуатации;
- дополнительные знаки в символе класса.



**РС – высокий класс безопасности**



# Российский морской регистр судоходства

**Спасибо за внимание!**

Должность    Фамилия Имя Отчество

---

[www.rs-class.org](http://www.rs-class.org)