

Правильное осуществление навигации судна под флагом государства порта во избежание наложения административных мер наказания

P&I Корреспондент "Ингосстраха" в Китае - Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. держит нас в курсе последних событий, касающихся нововведений в отношении правильного осуществления навигации судна под флагом государства порта во избежание наложения административных мер наказания.

Недавно Huatai рассмотрел ряд случаев, в которых суда были наказаны Администрацией морской безопасности (далее именуемой "MSA") за отсутствие флага или ненадлежащее хождение судна под флагом Китайской Народной Республики, а также за использование поврежденного или оскверненного государственного флага КНР. Чтобы предотвратить повторение подобных случаев, настоящим был издан данный циркуляр, вводящий соответствующие законы, административные регламенты и правовую основу административного взыскания, налагаемого морской администрацией, а также предоставлены рекомендации по предотвращению убытков для ознакомления страхователей.

Законы и нормативные акты, касающиеся судов, осуществляющих навигацию под национальным флагом Китая

Законы и нормативные акты, касающиеся вывешивания государственного флага Китая на судах, включают "Закон Китайской Народной Республики о безопасности движения на море", "Меры по управлению вывешиванием государственного флага

на судах" и "Закон Китайской Народной Республики о национальном флаге". Соответствующие положения законов и подзаконных актов цитируются ниже:

"Закон Китайской Народной Республики о безопасности морского движения", статья 10, пункт 1

Статья 10

Судно не может осуществлять навигацию, причаливать и выполнять операции под флагом Китая до тех пор, пока оно не обратится в Администрацию морской безопасности за регистрацией судна и не получит свидетельство о государственной регистрации судна в соответствии с применимыми законами и административными правилами регистрации судов.

"Закон Китайской Народной Республики о безопасности морского движения", статья 33, пункт 1

Статья 33

Для навигации, стоянки и выполнения операций судно должно иметь действительное свидетельство о регистрации и другие установленные законом свидетельства и документы, быть оснащено навигационными книгами и материалами, опубликованными в соответствии с соответствующими положениями, ходить под флагом соответствующей страны, региона или организации и указывать свое название, идентификационный номер, порт приписки и отметку грузовой марки.

"Меры по управлению навигацией под национальным флагом на судах", статья 6

Статья 6

Иностранные суда, заходящие во внутренние воды, порты и якорные стоянки Китайской Народной Республики, должны ежедневно поднимать национальный флаг Китая.

"Меры по управлению навигацией под национальным флагом на судах", статья 9

Статья 9

Китайский национальный флаг, поднимаемый на судах, должен быть чистым и опрятным, не должен быть поврежденным, оскверненным, выцветшим или некачественным, а также не должен вывешиваться перевернутым.

“Закон Китайской Народной Республики о государственном флаге”, статья 19

Статья 19

Поврежденный, оскверненный, выцветший или некачественный национальный флаг не должен подниматься или использоваться, и национальный флаг не должен вывешиваться перевернутым, демонстрироваться или использоваться любым другим способом, который подрывает достоинство национального флага.

Правовые основы административного взыскания

Правовое основание для MSA налагать административные взыскания на суда заключается в следующем:

“Закон Китайской Народной Республики о безопасности морского движения”, статья 96, пункт 2

Статья 96

Администрация морской безопасности обязывает судно или морскую установку, подпадающие под любое из следующих обстоятельств, принять корректирующие меры. Владелец, оператор или управляющий судном или морской платформой, нарушившие закон, должны быть оштрафованы на сумму не менее 20 000 юаней и не более 200 000 юаней, а капитан судна и соответствующие ответственные лица, нарушившие закон, должны быть оштрафованы на сумму не менее 2, 000 юаней и не более 20 000 юаней; а при серьезных обстоятельствах владелец, оператор или управляющий судном, нарушивший закон, наказывается аннулированием соответствующих сертификатов и документов, а капитан и ответственные члены экипажа подлежат отстранению от работы на срок от 12 до 24 месяцев или даже наказываются аннулированием их квалификационных свидетельств.

.....

(2) Судно, не идущее под национальным флагом в соответствии с законом или под флагом другой страны, региона или организации осуществляет навигацию в нарушение закона.

“Положения Китайской Народной Республики о морской деятельности и морском Административном взыскании”, статья 11, пункт 2

Статья 11

Если в нарушение статьи 9, статьи 10, статьи 33 Закона о безопасности морского движения судно или морская платформа подпадают под действие любого из следующих обстоятельств, морское ведомство должно распорядиться о принятии корректирующих мер, оштрафовать владельца, оператора или управляющего судна-нарушителя или морской платформы, на сумму не менее, чем 20 000 юаней и не более, чем 200 000 юаней, а также оштрафовать капитана и любое соответствующее ответственное лицо на сумму не менее, чем 2000 юаней и не более, чем 20 000 юаней; и если обстоятельства серьезны, соответствующие сертификаты и документы владельца, оператора или управляющего судном-нарушителем подлежат аннулированию и приостановке их действия на 12-24 месяца. Также свидетельства о компетентности капитана и любого ответственного моряка могут подлежать аннулированию:

(2) Судно не осуществляет навигацию под национальным флагом в соответствии с законом или незаконно плавает под флагом другой страны, региона или организации.

.....

“Положения Китайской Народной Республики о морской деятельности и морских Административных взысканиях”, статья 7, пункт 1

Статья 7

Если сторона, совершившая административное правонарушение на море, находится при любом из следующих обстоятельств, в соответствии с законом назначается более мягкое административное наказание на море:

(1) Добровольное устранение или смягчение вредных последствий, вызванных морским административным правонарушением.

.....

“Правила Китайской Народной Республики об управлении

безопасностью движения на внутренних реках”, статья 68, пункт 1

Статья 68

Если судно, совершающее навигацию во внутренних водах в нарушение настоящих Правил, попадает под действие любого из следующих обстоятельств, управление по безопасности на море обязано предписать ему внести исправления и наложить штраф в размере не менее 5000 юаней, но не более 50 000 юаней; если обстоятельства серьезные, управление по безопасности на море обязано запретить судну заходить в порты или покидать их, или приказать прекратить навигацию, а также может приостановить действие свидетельств о квалификации или эквивалентных документов ответственных членов экипажа на срок от трех до шести месяцев:

(1) Судно не вывешивает свой национальный флаг или не имеет четкой маркировки своего названия, портов приписки или грузовых марок в соответствии с положениями;

.....

“Положения Китайской Народной Республики о внутренних водных ресурсах, связанных с

Административными взысканиями в морском судоходстве”, статья 16, пункт 1

Статья 16

В случае совершения любого из нижеперечисленных действий при плавании по любым внутренним водным путям в нарушение положений статей 14, 18, 19, 20 или 22 Правил по обеспечению безопасности дорожного движения на внутренних водных путях нарушителем является, в соответствии с положениями статьи 68 настоящего Кодекса. в Постановлении об управлении безопасностью движения на внутренних водных путях предписано внести коррективы и оштрафовать на сумму от 5000 юаней до 50 000 юаней; если обстоятельства серьезные, судну должно быть запрещено входить в гавань или покидать ее, или должно быть приказано прекратить плавание, а виновный моряк должен быть подвергнут наказанию в виде лишения его

или ее свидетельства о квалификации моряков или других документов, подтверждающих его компетентность, на срок от трех до шести месяцев:

(1) Неспособность вывесить национальный флаг в соответствии с требованиями.

.....

Объекты административного взыскания

Объектами административного взыскания являются владельцы, операторы или управляющие судами или морскими платформами на незаконном основании, а также капитан и соответствующие ответственные лица.

Меры предосторожности при поднятии китайского национального флага

Нижеупомянутые суда должны ежедневно ходить под китайским национальным флагом:

(1) Суда водоизмещением 50 тонн брутто и выше.

(2) Суда, плавающие в водах за пределами территориальных вод Китая и в Гонконге, Макао.

(3) Суда, принадлежащие государственным органам.

Иностранные суда, заходящие во внутренние воды, порты и якорные стоянки Китайской Народной Республики, должны ежедневно поднимать китайский национальный флаг.

Общие размеры китайского национального флага

Ниже перечислены 5 основных размеров китайского национального флага:

Класс А: 288 см в длину, 192 см в высоту;

Класс В: 240 см в длину, 160 см в высоту;

Класс С: 192 см в длину, 128 см в высоту;

Класс D: 144 см в длину, 96 см в высоту;

Класс E: 96 см в длину, 64 см в высоту.

Надлежащие размеры китайского национального флага

Суда должны осуществлять навигацию с поднятым китайским национальным флагом соответствующих размеров в соответствии с их длиной:

(1) Суда длиной 150 метров и выше должны иметь китайские национальные флаги класса А, класса В или класса С.

(2) Суда длиной 50 метров или более, но менее 150 метров должны иметь китайские национальные флаги класса С или класса D.

(3) Суда длиной 20 метров или более, но менее 50 метров должны иметь китайские национальные флаги класса D или класса E.

(4) На судах длиной менее 20 метров должны развеваться китайские национальные флаги класса E.

Размеры китайского национального флага, который должен быть поднят на иностранном судне, как правило, не должны быть меньше размеров флага государства, под которым оно осуществляет навигацию.

Когда суда должны ходить под китайским национальным флагом

Суда должны поднимать китайский национальный флаг утром и опускать его вечером. Однако в случае плохой погоды китайский национальный флаг может быть не поднят.

Где на судах должен быть поднят китайский национальный флаг

- (1) На флагштоках китайских судов должен развеваться китайский национальный флаг. Если на корме судна флагшток не установлен, он должен быть вывешен на верхней части сигнального столба мостика или на кронштейне реи правого борта.
- (2) На иностранных судах китайский национальный флаг должен развеваться на верхушке фок-мачты, или на верхушке сигнального столба мостика, или на рее правого борта.
- (3) Когда китайский национальный флаг и другие флаги одновременно вывешиваются на рее правого борта сигнального столба мостика, китайский национальный флаг должен быть вывешен на самой внешней стороне.

Предложения по предотвращению убытков и превентивным мерам

Согласно соответствующим законам и нормативным актам, MSA обязывает суда и членов экипажей, нарушающих “Закон Китайской Народной Республики о государственном флаге” и “Меры по управлению использованием государственного флага на судах”, немедленно устранить нарушение и может налагать штрафы в соответствии с “Законом Китайской Народной Республики о государственном флаге” и другими соответствующими положениями китайского законодательства в зависимости от обстоятельств. Если иностранное судно отказывается вносить исправления в соответствии с требованиями MSA, MSA может приказывать ему покинуть внутренние воды, порты или якорную стоянку Китайской Народной Республики.

Поэтому HUATAI предлагает ответственным членам экипажа на борту провести необходимое обучение, чтобы ознакомить их с требованиями, предъявляемыми к осуществлению навигации под национальным флагом Китая. Кроме того, рекомендуется, чтобы суда незамедлительно проверяли, оснащены ли они достаточным количеством стандартных китайских национальных флагов, прежде чем входить в китайские воды. После входа в китайские воды суда должны

надлежащим образом поднимать национальный флаг Китая, чтобы избежать административных наказаний за нарушение соответствующих законов и правил.

Полный текст Циркуляра доступен по [ССЫЛКЕ](#).

P&I Корреспондент Ингосстраха в Африке - Eltvedt & O'Sullivan дает комментарий в отношении штрафов за нарушение положений Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78) в портах Ганы.

Комментарии ELTVEDT&O'SULLIVAN о штрафах за нарушение положений МАРПОЛ в Гане

Выступая в качестве P&I корреспондента Ингосстраха в портах Ганы, TCI (Transmarine Consultancy & Inspection) GHANA /ELTVEDT&O'SULLIVAN обращают внимание всех судов, направляющихся в Гану, на необходимость надлежащим образом учитывать штрафы за нарушение положений Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78), которые в настоящее время налагаются Морской администрацией Ганы (GMA – Ghana Maritime Authority).

В 2016 году Гана приняла "Закон о загрязнении морской среды 2016 года", Закон 932, имплементирующий во внутреннее законодательство Ганы положения МАРПОЛ 73/78 с его 6 приложениями (Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года).

После принятия данного закона Морская администрация Ганы утвердила приведенную ниже таблицу штрафов в случае любого инцидента, нарушающего национальное законодательство:

ВИД ИНЦИДЕНТА	ССЫЛКА НА МАРПОЛ 73/78	РАЗМЕР ШТРАФА
1. ОТХОДЫ Доказательства сброса	незаконного ПРИЛОЖЕНИЕ V	36,000.00 USD

<p>2. НЕФТЬ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Если нет Журнала нефтяных операций (oil record book - ORB); - Отсутствие записи в Журнале нефтяных операций; - Сброс нефти или нефтесодержащей смеси (шлам) 	<p>ПРИЛОЖЕНИЕ I</p>	<p>7,200.00 USD</p> <p>2,400.00 USD за каждую пропущенную запись</p> <p>60,000.00 USD</p>
<p>3. СТОЧНЫЕ ВОДЫ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Незаконный сброс 	<p>ПРИЛОЖЕНИЕ IV</p>	<p>36,000.00 USD</p>
<p>4. МУСОР</p> <ul style="list-style-type: none"> - Отсутствие Журнала операций с мусором (garbage record book - GRB); - Отсутствие записи в Журнале операций с мусором; - Отсутствие Плана обращения с мусором; - Доказательства незаконного сброса мусора; 	<p>ПРИЛОЖЕНИЕ V</p>	<p>6,000.00 USD</p> <p>2,400.00 USD за каждую пропущенную запись</p> <p>6,000.00 USD</p> <p>24,000.00 USD</p>
<p>5. ПЕРЕМЕЩЕНИЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Бункеровка без разрешения Морской администрации Ганы; - Бункеровка без уведомления за 48 часов (в порту); - Бункеровка без уведомления за 48 часов (за пределами порта) 	<p>ПРИЛОЖЕНИЕ I</p>	<p>60,000.00 USD</p> <p>14,400.00 USD</p> <p>60,000.00 USD</p>

На практике Морская Администрация Ганы (GMA) организует проверку в рамках Государственного портового контроля (PSC) на судне либо на якорной стоянке на рейде (за пределами порта), либо в порту. Субъектом проверки может быть любое судно, поскольку критериев отбора судна, подлежащего проверке, не существует.

Инспектор Государственного портового контроля (PSC), должным образом уполномоченный Морской Администрацией Ганы (GMA), представится Капитану и попросит проверить судно на предмет любого нарушения положений Закона о загрязнении моря 2016 года. Он сосредоточит свое внимание на возможных нарушениях, указанных в приведенной выше таблице.

I. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ УБЫТКОВ

Доказательства незаконного сброса отходов или незаконной выброски мусора будут установлены, когда инспектор, осмотрев пункты сбора, придет к выводу, что количество мусора, фактически находящегося на борту, не соответствует количеству, которое, как ожидается, будет образовано в соответствии с количеством экипажа и продолжительностью рейса.

Таким образом, для судна важно поддерживать порядок записей в Журнале операций с мусором (GRB - garbage record book). Должны быть доступны все квитанции, подтверждающие законную выгрузку мусора в предыдущих портах. Это единственный способ снять с судна иск о незаконном вывозе мусора.

План обращения с мусором должен быть доступен для ознакомления всех членов экипажа, чтобы они могли принять его к сведению. Инспектор обязательно проверит, отображается ли данная информация или нет.

Журнал нефтяных операций (ORB – oil record book) также должна находиться в надлежащем виде. Инспектор проверит последнюю запись. Любое перемещение нефти на судне (перемещение мазута или дизельного топлива из одного резервуара в другой, бункеровка, разрешенный сброс шлама и т.д.) должно быть указано в Журнале нефтяных операций.

Прежде чем производить какой-либо сброс шлама или любой нефтесодержащей смеси на береговые сооружения, капитан должен получить разрешение от Морской Администрацией Ганы (GMA) и начальника порта через судоводного агента. Это разрешение поможет избежать заявления претензии в адрес судна.

ELTVEDT&O'SULLIVAN настоятельно рекомендуют закрывать шпигаты на главной палубе во время нахождения судна в порту или за его пределами на якорной стоянке в ожидании возможности причаливания. Цель состоит в том, чтобы избежать любого непреднамеренного сброса нефти в море или в воды порта.

Во время санкционированной бункеровки необходимо убедиться в том, что предохранительные стенки вокруг коллектора могут предотвратить любую утечку из шланга.

Очистное сооружение должно быть в хорошем рабочем состоянии. Согласно Закону о загрязнении моря 2016 года, Акт 932, сточные воды в резервуаре для хранения должны быть чистыми и без каких-либо подозрительных частиц.

Обычно во время осмотра установки инспектор берет пробу сточных вод из резервуара. Как только будет обнаружено, что эти сточные воды слегка окрашены и не прозрачны, судно будет оштрафовано за незаконный сброс сточных вод, даже если сливной клапан должным образом заблокирован и опломбирован! Для инспектора окрашенные сточные воды являются свидетельством того, что установка работает неправильно.

ELTVEDT&O'SULLIVAN настоятельно рекомендуют старшему механику судна уделить время надлежащей очистке резервуара и убедиться, что сточные воды ПРОЗРАЧНЫЕ (как вода), прежде чем войти в территориальные воды ГАНЫ.

Что касается перемещения нефти (в том, что касается бункеровки), капитан должен получить письменное разрешение за 48 часов как от начальника порта, так и от Морской Администрации Ганы (GMA), прежде чем осуществлять такое перемещение. Судовой агент поможет ему получить разрешение.

Также следует связаться с TCI GHANA, в качестве P&I корреспондента, для координации действий с агентом в целях предотвращения убытков.

II. ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА

Как только судно будет оштрафовано за любое нарушение Закона о загрязнении моря 2016 года, добиться отмены или уменьшения штрафа будет непросто. Морская Администрация Ганы (GMA), как правило, проявляет большую строгость в этом отношении. Судно может стоять в порту или на якорной стоянке за пределами порта до тех пор, пока штраф не будет выплачен.

Единственным способом добиться выхода судна в море является обязательство Агента или корреспондента P&I выплатить полную сумму штрафа в течение 2 недель. Это обязательство подписывается в офисе Морской Администрации Ганы (GMA) на их собственных специальных бланках.

После отхода судна неуплата в адрес Морской Администрации Ганы (GMA) суммы штрафа в течение 2 недель приведет к тому, что лицо, подписавшее обязательство, будет привлечено к судебной ответственности.

III. Заключение

Штрафы за нарушение МАРПОЛ действительно являются серьезной проблемой, с которой сталкиваются суда в портах Ганы. Меры предосторожности, которые ELTVEDT&O'SULLIVAN предложили для предотвращения убытков, могут помочь судам избежать штрафов.

Мы хотели бы дополнительно обратить внимание Судовладельцев на важность незамедлительного информирования СПАО «Ингосстрах» о всех происшествиях для максимально профессионального и эффективного ведения дела. Если вам потребуется дополнительная информация или помощь, обращайтесь с Вашими вопросами в СПАО "Ингосстрах".