

Администрация морской безопасности Китайской Народной Республики опубликовала “Положения о надзоре и управлении судами, находящимися под особым наблюдением”.

P&I Корреспондент "Ингосстраха" в Китае - Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. держит нас в курсе последних событий, касающихся нововведений в отношении нормативно-правовой базы Китайской Народной Республики в сфере надзора и управления судами, находящимися под особым наблюдением.

Администрация морской безопасности Китайской Народной Республики недавно сформулировала и опубликовала "Положения о надзоре и управлении судами, находящимися под особым наблюдением" (далее именуемые "Положения"). Положения вступают в силу 1 декабря 2023 года, и одновременно отменяются "Положения о надзоре и управлении судами, находящимися под особым наблюдением", изданные в 2013 году.

Подход к управлению и административному надзору над судами, находящиеся под специальным наблюдением, принятый Администрацией морской безопасности, в некоторой степени аналогичен механизму управления "черными списками", созданному в рамках **PSC MOUs (Memorandum of Understanding on Port State Control)** – [Меморандумы о взаимопонимании по государственному портовому контролю](#) для оценки деятельности органов государств флага.

Суда, к которым применяются данные Положения

Положения должны применяться к китайским судам и иностранным судам, осуществляющим навигацию, стоящим у причала или работающим в водах, находящихся под юрисдикцией Китайской Народной Республики. Положения не должны применяться к военным судам, рыболовным судам и спортивным судам.

Суда, включенные в список специального наблюдения

Следующие суда должны быть занесены в список специального наблюдения:

(1) Китайские суда, которые дважды были задержаны в ходе инспекций безопасности судов (включая инспекции государственного контроля за рубежом) в рамках 12-месячного периода. Иностраные суда, которые дважды задерживались в ходе инспекций государственного контроля за портом в рамках 12-месячного периода.

(2) Суда, на которые Администрация морской безопасности дважды налагала административные санкции в рамках 12-месячного периода из-за их серьезных противоправных действий, таких как ненадлежащее укомплектование персоналом, злонамеренное отключение АИС, умышленный и незаконный сброс загрязняющих веществ, перегрузка, а также суда внутреннего плавания, осуществляющие морские перевозки, и т.д.

(3) Суда, которые отказываются принимать груз или уклоняются от обработки после совершения административных правонарушений на море.

(4) Суда, которые подделали, изменили, передали, обменяли или арендовали судовые сертификаты или осуществили крупное переоборудование судов без осмотра и разрешения организаций, осуществляющих инспекцию судов.

(5) Суда, которые стали причиной относительно крупных или масштабных транспортных происшествий на воде и несут равную или большую ответственность.

(6) Суда, находящиеся под особым контролем судоходных компаний.

(7) Суда, которые подлежат особому контролю в соответствии с "Положениями об оказании помощи морским правоохранительным органам в проведении расследований".

(8) Суда, требующие особого контроля, в соответствии с директивами Администрации морской безопасности Китайской Народной Республики.

Надзор и административный контроль за судами, находящимися под особым контролем

На инспекцию, проводимую Администрацией морской безопасности на судах, находящихся под особым наблюдением, не должны влиять такие факторы, как навигационное расписание, погрузка и разгрузка груза, и, если позволяют условия, такая инспекция должна проводиться в каждом порту и носить детальный характер.

Исключение из списка судов, находящихся под особым наблюдением

Что касается китайского судна, включенного в список судов, находящихся под особым наблюдением, судоходная компания может по истечении трех месяцев с даты включения в список подать заявление об исключении судна из списка судов, находящихся под особым наблюдением, в Администрацию морской безопасности на уровне префектуры по месту нахождения порта приписки судна, где находится реестр, и отправить отчет судоходной компании об исправлениях вместе с соответствующими доказательственными материалами. Если Администрация морской безопасности после осмотра и оценки пришла к выводу, что техническое состояние судна соответствует требованиям безопасности, после этого оно может быть исключено из вышеупомянутого списка.

Если иностранное судно, находящееся под особым наблюдением, не выявило никаких недостатков в ходе инспекции государственного контроля порта, проведенной Администрацией морской безопасности Китайской Народной Республики, по истечении трех месяцев с даты включения в список, Администрация морской безопасности порта, в котором проходит инспекция, подает заявление об исключении судна из списка судов, находящихся на особом контроле, вместе с другими соответствующими материалами в местную Администрацию морской безопасности, судно должно быть исключено из списка после утверждения такого заявления.

В течение периода, пока судно внесено в список судов, находящихся под особым наблюдением, при каждом повторении вышеупомянутых ситуаций, в результате которых суда должны быть внесены в такой список, срок подачи заявления об исключении из списка продлевается на 3 месяца, считая с предыдущей даты, утверждённой для подачи заявления об исключении из списка.

Комментарии от Huatai

В дополнение к оптимизации структуры предыдущей версии Положений, пересмотр конкретного содержания в основном отражает следующие три аспекта:

Во-первых, произошел пересмотр подхода к задержанию иностранных судов дважды в ходе инспекции государственного портового контроля в рамках 12-месячного периода, который не только ограничивается задержанием, проводимым Администрацией морской безопасности Китайской Народной Республики, но и включает задержание в ходе любых инспекций государственного портового контроля.

Во-вторых, в соответствии со статьей 4 Положений был скорректирован перечень ситуаций, при которых суда, включаемые в список специального наблюдения, подпадают под действие пунктов (2) и (7), которые были вновь включены в Положения. В соответствии с пунктом (2) суда, на которые Администрация морской безопасности дважды в течение двенадцати месяцев налагала административные взыскания из-за серьезных противоправных действий, также должны быть включены в список судов специального наблюдения. Вышеупомянутые серьезные противоправные действия включают нарушение соответствующих международных конвенций или местных правил, а также злонамеренные действия судна и т.д. Кроме того, в соответствии с пунктом (7), суда, которые должны быть включены в список специального наблюдения в соответствии с "Положениями об оказании помощи морским правоохранительным органам в расследовании", также будут включены в вышеупомянутый список.

В-третьих, в Положения добавлено, что предельный срок для исключения иностранных судов из списка судов, подпадающих под особое наблюдение, должен составлять "три месяца с даты включения в список".

Предложения Huatai

Huatai рекомендует судам строго соблюдать применимые международные конвенции и местные правила. Перед заходом в порт, под руководством своей управляющей компании, судно должно провести всесторонний самостоятельный анализ по следующим аспектам, включая, но не ограничиваясь проверкой сертификатов судна, конструкции судна, противопожарного и спасательного оборудования, оборудования для предотвращения загрязнения окружающей среды эксплуатационных записей, аварийного оборудования, а также оценкой степени

надлежащего аварийного обучения, условий труда членов экипажа, состояния инфраструктуры общественного питания и размещения и т.д., а также полностью подготовиться к инспекции государственного портового контроля, избегать задержания в ходе инспекции государственного портового контроля и занесения в список судов специального наблюдения Администрации морской безопасности Китайской Народной Республики.

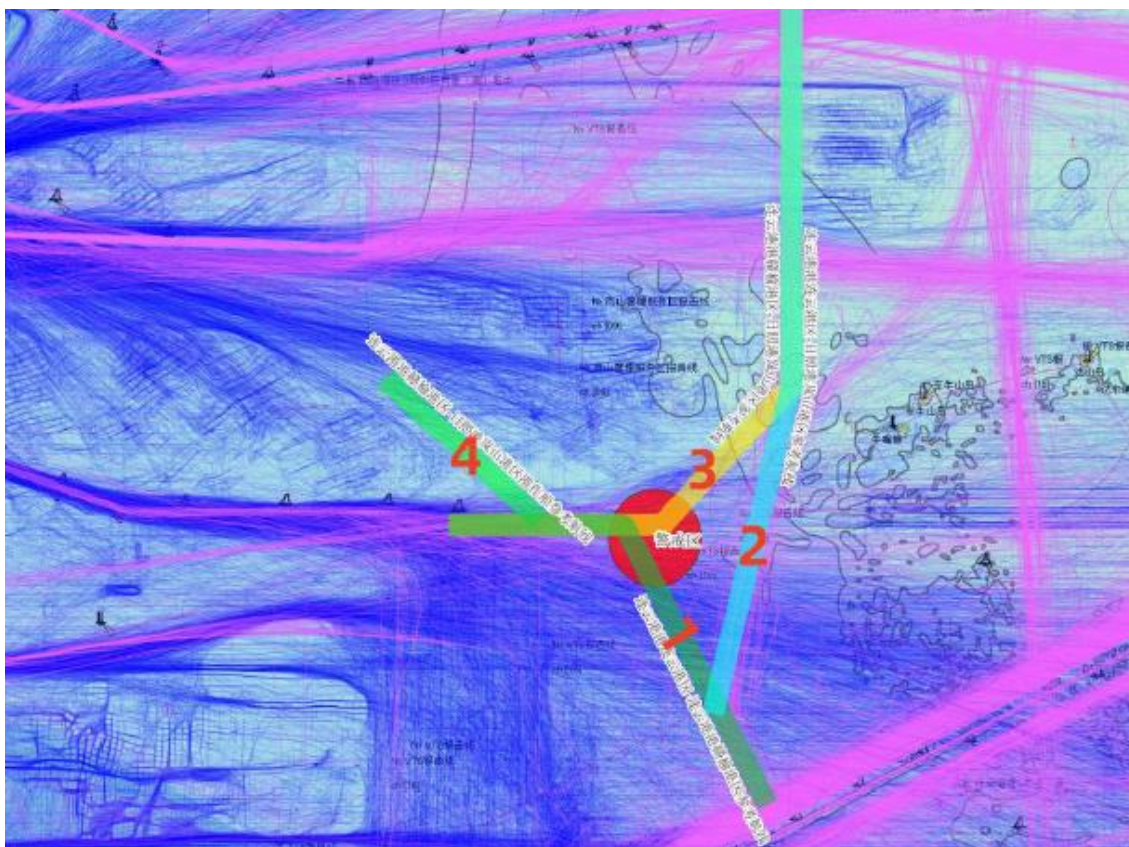
Полный текст Циркуляра доступен по [ссылке](#).

Справочное руководство по маршрутам для общепринятых методов навигации между Ляньюньганом-Ганью-Ланьшанем - Совместно опубликованы Администрациями морской безопасности Ляньюньгана и Шаньдуна.

Недавно Администрации морской безопасности Ляньюньгана и Шаньдуна совместно опубликовали справочное руководство по маршрутам, используемым для общепринятых методов навигации в заливе Хайчжоу, чтобы снизить интенсивность транспортных потоков между различными портовыми районами в заливе Хайчжоу и снизить риск столкновения торговых и рыболовецких судов. Морской департамент впервые публикует справочный маршрут для этой акватории. Цель данного циркуляра - представить эти справочные маршруты для ознакомления страховым компаниям и их страхователям.

Информация о справочном маршруте

Опубликованное навигационное заключение включает в себя четыре базовых маршрута, соединяющих три порта, общим расстоянием приблизительно 48,1 морских мили. Также создана зона предосторожности, в рамках которой обеспечивается надлежащий механизм для планирования маршрутов торговых судов, курсирующих между портами Ляньюньган, Ганью и Ланьшань.



Основная информация, такая как координаты начальной, конечной точек и точек поворота, курс, расстояние и нанесенная на карту глубина маршрутов, сведена в таблицу следующим образом:

1) Соответствующий маршрут начинается от главного канала порта Ляньюньган и заканчивается у маяка Ганьюкоумэнь.

Lianyungang Port Area-Ganyu Port Area Reference Route	Широта	Долгота	Курс	Расстояние (NM)	Минимальная глубина по карте (M)
Начальная точка	34°51'24"N	119°45'15"E	153°/333°	6.4	14—17.4
Поворотная точка	34°57'03"N	119°41'42"E	090°/270°	3.4	16.7—19
Конечная точка	34°57'03"N	119°37'30"E			

2) Соответствующий маршрут начинается от главного канала порта Ляньюньган и заканчивается на маршруте Жичжао № 4.

Lianyungang Port Area-Lanshan Port Area Reference Route	Широта	Долгота	Курс	Расстояние (NM)	Минимальная глубина по карте (M)
Начальная точка	34°51'24"N	119°45'15"E	153°/333°	2.1	14—17.4
Поворотная точка	34°53'18"N	119°44'03"E	013°/193°	6.8	17—20.9
Поворотная точка	35°00'00"N	119°46'00"E		8.5	17—20.9
Конечная точка	35°08'30"N	119°46'00"E			

3) Соответствующий маршрут начинается от светового буя Ганьюкоумэнь и заканчивается на маршруте Жичжао №4. Сообщается, что затонувшее судно находится в точке (34°57'00"Северной широты, 119°43'00"восточной долготы). Судам следует обращать внимание на изменения глубины зондирования, чтобы избежать задевания затонувшего судна при прохождении через эту акваторию.

Ganyu Port Area-Lanshan Port Area Reference Route	Широта	Долгота	Курс	Расстояние (NM)	Минимальная глубина по карте (M)
Начальная точка	34°57'03"N	119°37'30"E	090°/270°	4.2	16.7—19
Поворотная точка	34°57'03"N	119°42'42"E	046°/226°	4.2	17.8—21.2
Поворотная точка	35°00'00"N	119°46'00"E	000°/360°	8.5	17—20.9
Конечная точка	35°08'30"N	119°46'00"E			

4) Соответствующий маршрут начинается от акватории Ганьюкоу и заканчивается на границе между районами портов Ганью и Ланьшань. Измеренная ширина контрольного маршрута составляет всего 200-300 метров, а навигационные условия сложны, поэтому он используется только в качестве ориентира для небольших портовых судов, курсирующих между районами портов Ганью и Ланьшань, и не рекомендуется для осуществления навигации крупными торговыми судами.

Ganyu Port Area-Lanshan Port Area Reference Route	Широта	Долгота	Курс	Расстояние (NM)	Минимальная глубина по карте (M)
Начальная точка	34°57'18"N	119°39'21"E	129°/309°	4	14.2—20.2
Конечная точка	35°00'00"N	119°35'48"E			

5) Зона предосторожности

Расположение: 34°56'46"N , 119°42'30"E, Radius: 1.0NM.

Примечания

1) В любом случае, данный маршрут предназначен только для целей планирования маршрутов судов между районами портов Ляньюньган, Ганьюй и Ланьшань и не освобождает капитана или экипаж от их ответственности за безопасное плавание судна.

2) Данный маршрут предназначен только для целей планирования маршрутов судов между районами портов Ляньюньган, Ганьюй и Ланьшань и не связан с правом собственности на морские районы.

Предложения от Huatai

Huatai утверждают, что их опыт показывает, что большое количество рыболовецких и торговых судов, занимающихся внутренней торговлей, осуществляют навигацию, эксплуатируются или стоят на якоре в районе залива Хайчжоу. Они заявляют, что навигационная обстановка в этой акватории довольно сложная. Huatai предлагают, чтобы при осуществлении навигации между тремя портами Ляньюньган, Ганьюй и Ланьшань суда, исходя из соображений обеспечения безопасности, старались следовать маршрутам, рекомендованным Администрацией морской безопасности. Однако следует также принимать во внимание, что зона плавания рыболовецких судов в этой акватории может меняться с течением времени, и масштабы распределения промыслового оборудования, сетей и рыбохозяйственных ферм также могут меняться в зависимости от сезона. Поэтому судам следует проявлять крайнюю осторожность при движении по рекомендуемым маршрутам, развивать безопасную скорость и поддерживать надлежащую степень видимости. Если это безопасно и осуществимо, также рекомендуется разместить на баке наблюдающих и команду по аварийной постановке на якорь, чтобы соответствующим образом отреагировать при возникновении аварийных ситуаций. В случае обнаружения большого количества навигационных препятствий, таких как рыболовные суда, промысловое оборудование, сети или рыбохозяйственные фермы, на рекомендованном маршруте при движении по нему судно должно надлежащим образом произвести маневрирование для обеспечения безопасности.

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