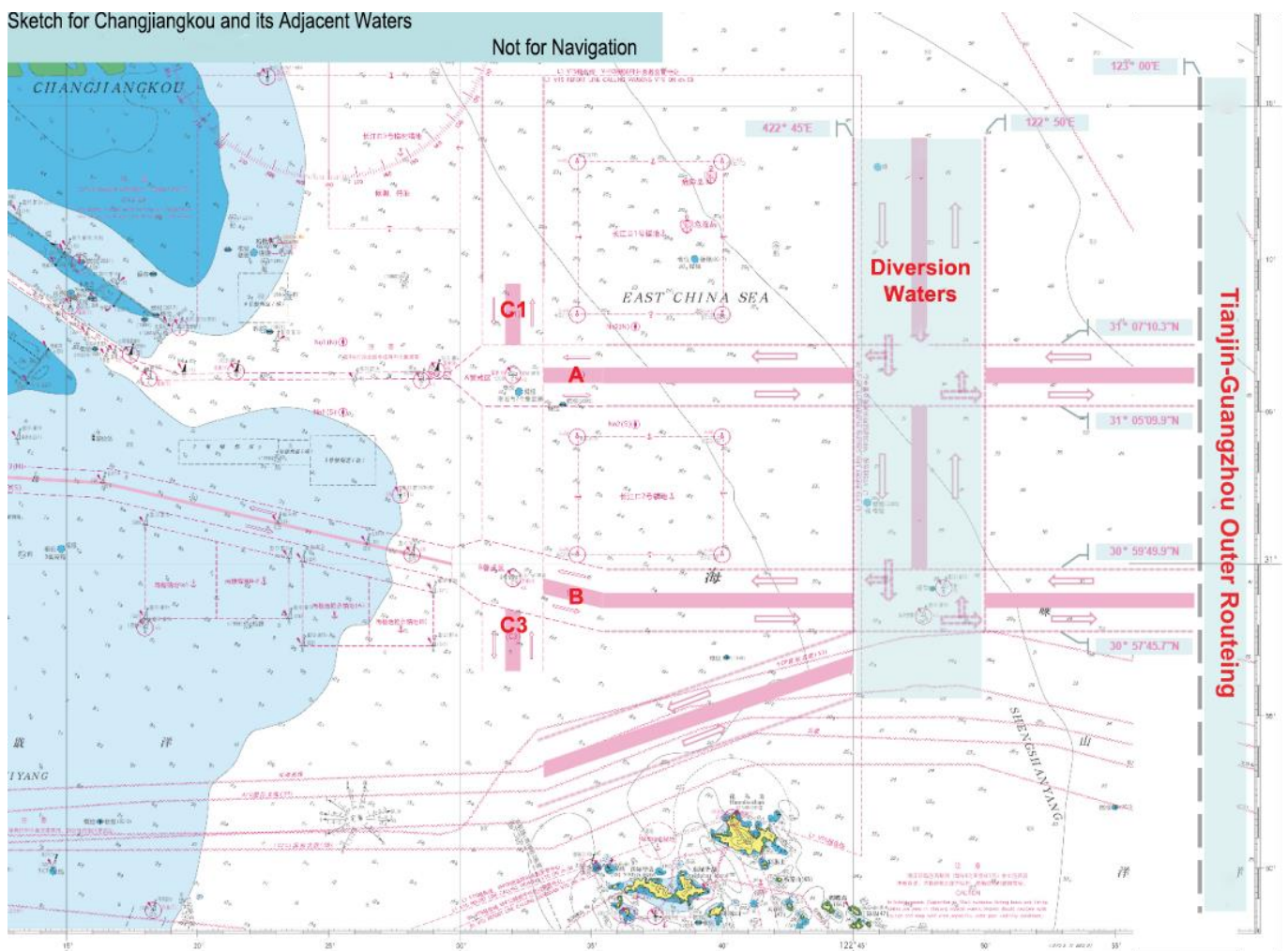


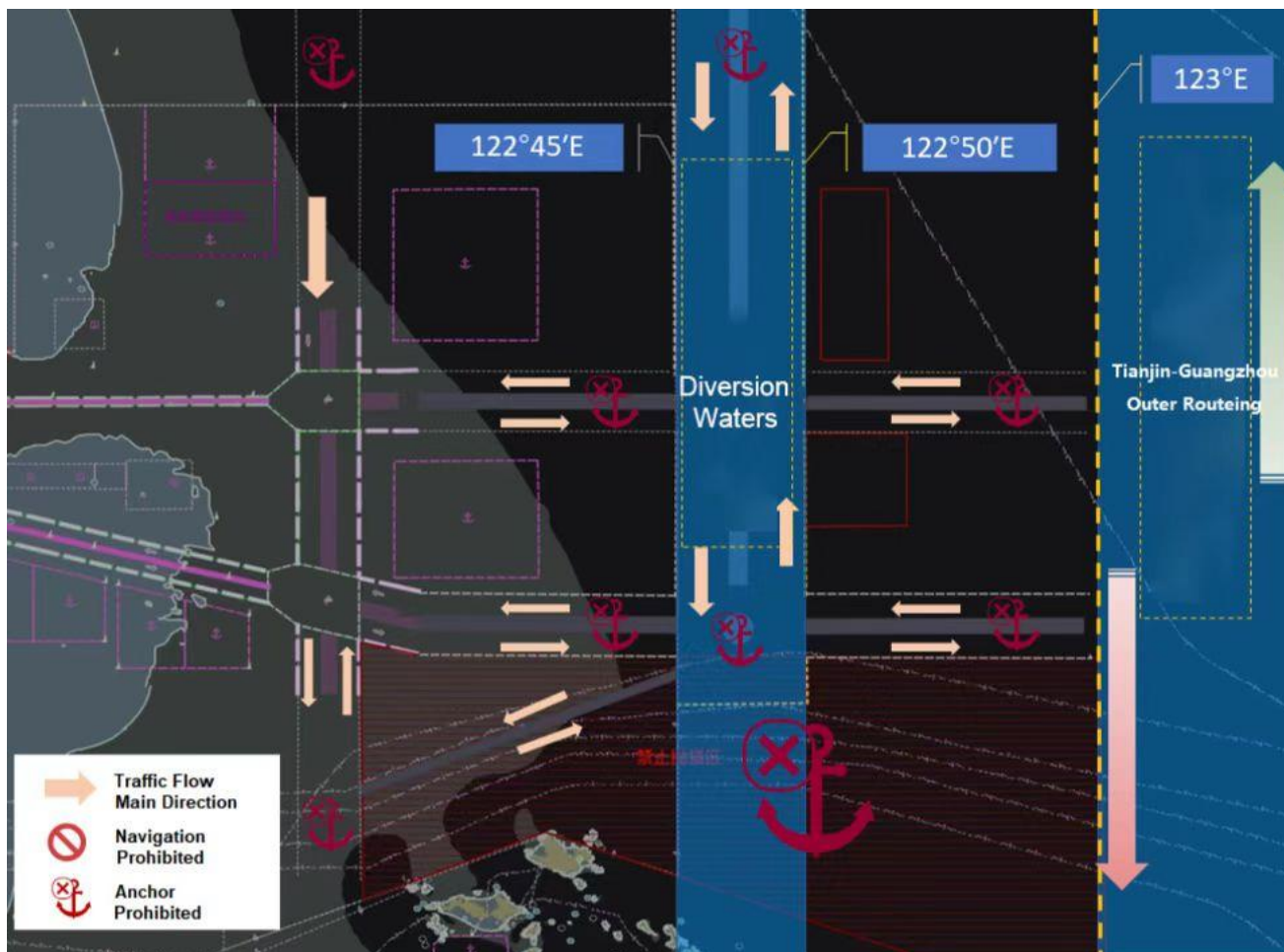
КИТАЙ. ЦИРКУЛЯР ШАНХАЙСКОГО УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУХОДОДСТВА О ДАЛЬНЕЙШЕМ УСИЛЕНИИ КОНТРОЛЯ ЗА ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ В ЧАНЦЗЯНКОУ И ПРИЛЕГАЮЩИХ К НЕМУ ВОДАХ

R&I корреспонденты Ингосстраха в Китае Huatai & Consultant Service Ltd. сообщили о новом циркуляре, опубликованном 1 февраля 2023 года. Данный циркуляр был выпущен в целях улучшения контроля за движением водного транспорта в Чанцзянкоу и прилегающих водах, а также для повышения безопасности судоходства.

В целях информирования судовладельцев об изменениях в порядке движения судов, приводим ниже основные положения в/у циркуляра.

Схема движения судов в Чанцзянкоу, утвержденная 1 февраля 2023 года





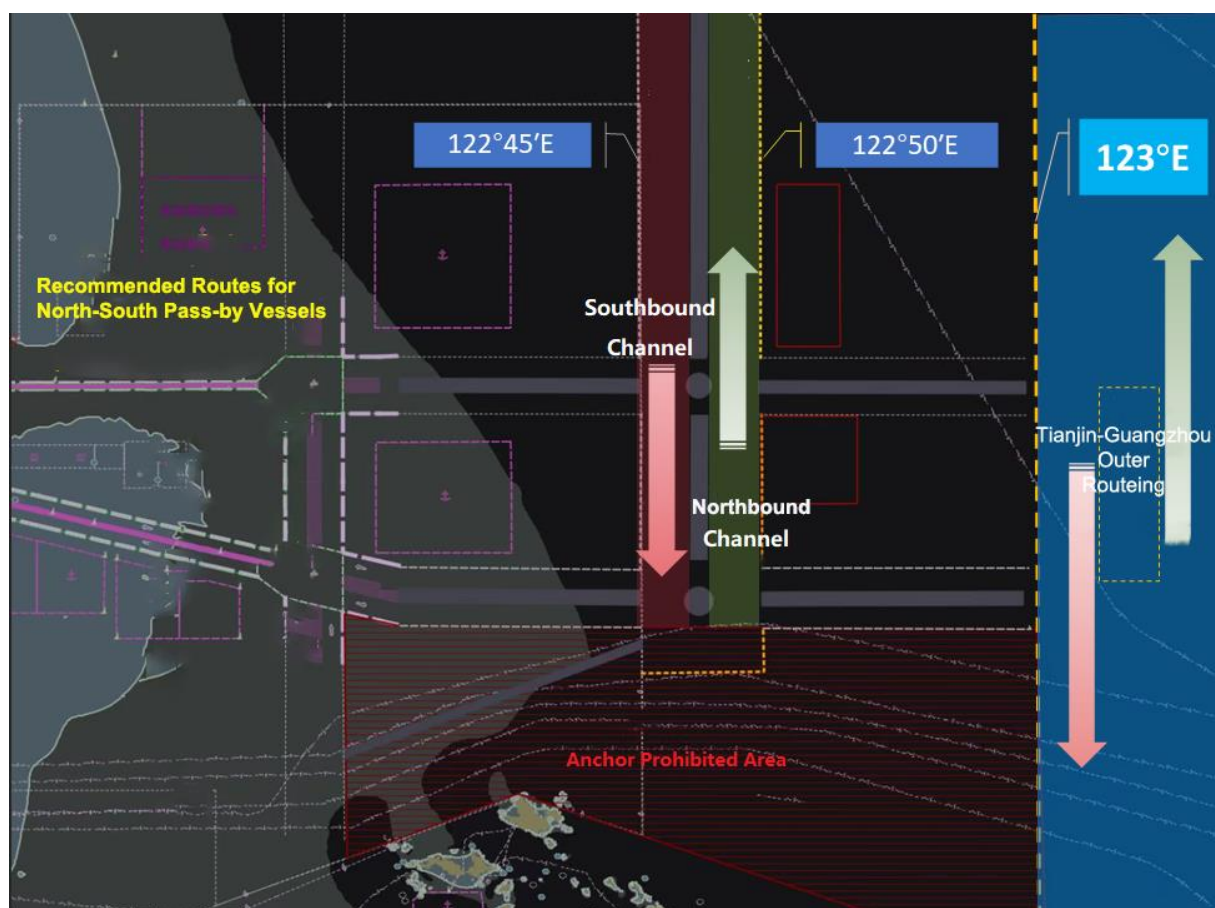
Согласно информации от Управления безопасности судоходства п. Вусонг (подчиненного подразделения Шанхайского управления), существующая система маршрутизации судов в Чанцзянкоу (2008) на данный момент находится на этапе доработки. С 1 февраля 2023 года движение судов в Чанцзянкоу и прилегающих водах регулируется в соответствии с рекомендациями Управления безопасности Судоходства Шанхая и Вусонга и придерживаться схем движения транспортных потоков, обозначенных на рисунках выше.

Корректировка маршрутов движения судов позволит эффективно снизить нагрузку на транспортный поток в существующей зоне TSS C1, C3 путем разделения потока движения судов в пределах существующих полос движения C1, C3 и зон безопасности - А, В СJK TSS.

Разъяснение положений Циркуляра

1 февраля морское управление безопасности п. Вусонг на своем официальном аккаунте в соцсети WeChat опубликовало статью с подробным толкованием положений циркуляра. В данной статье обозначен рекомендуемый маршрут для транзита Север-Юг, управление движением судов в п. Вусонг, меры предосторожности при навигации, правила постановки на якорь и т.д.

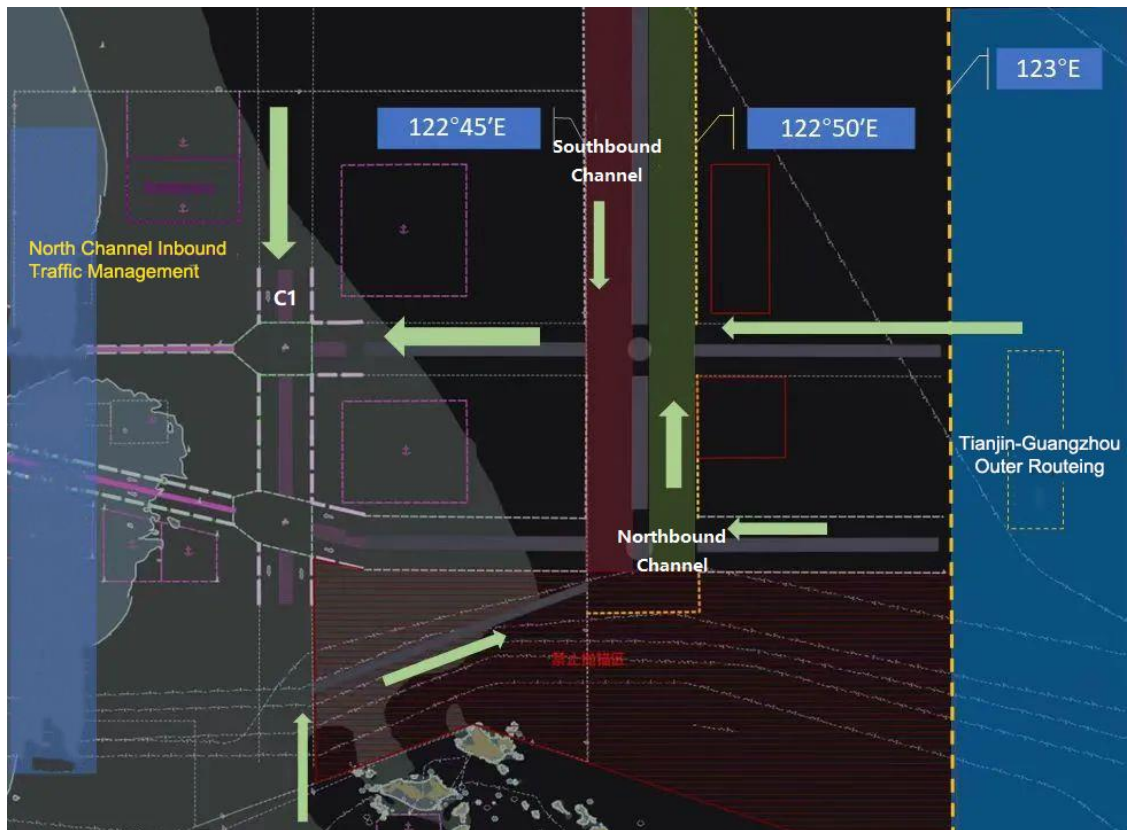
1. Рекомендуемый маршрут для транзита Север-Юг



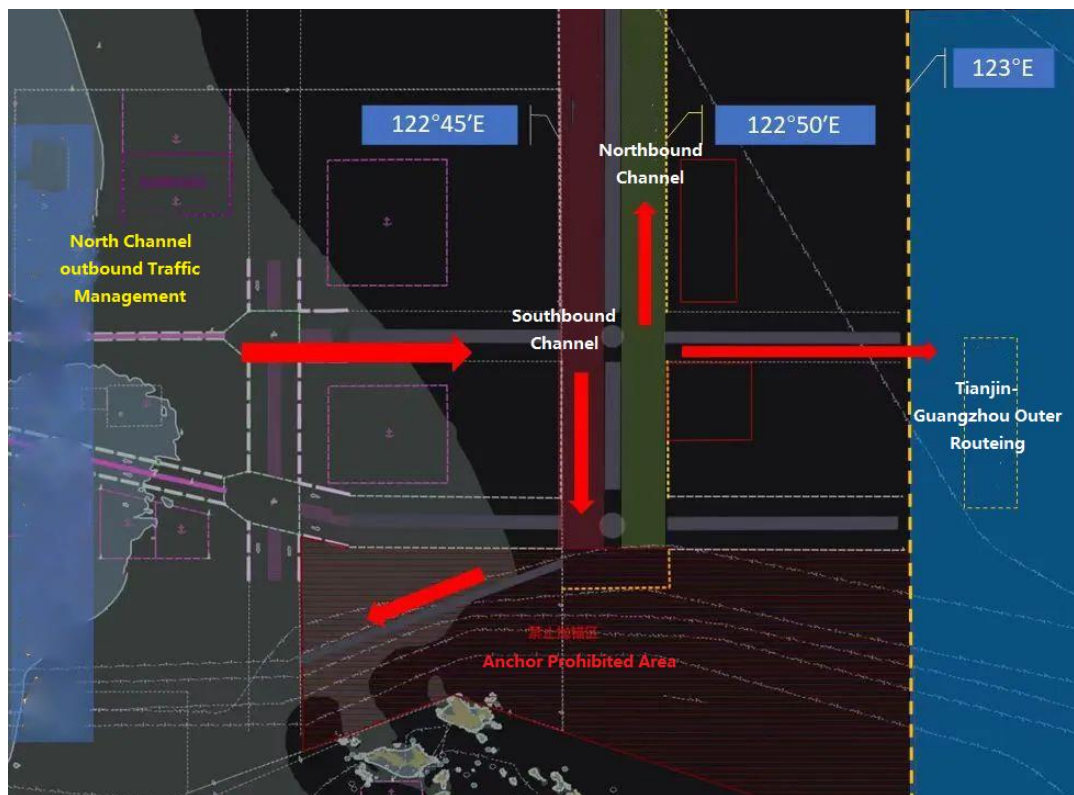
Суда, совершающие переход с юга или севера в районе Чанцзянкоу и прилегающих водах, должны следовать внешнему маршруту Тяньцзинь-Гуанчжоу (обычный маршрут север-юг вдоль 123°00'восточной долготы) или отводные воды. (между 122 °45 'восточной долготы и 122 °50 'восточной долготы).

2. Управление движением судов в п. Вусонг

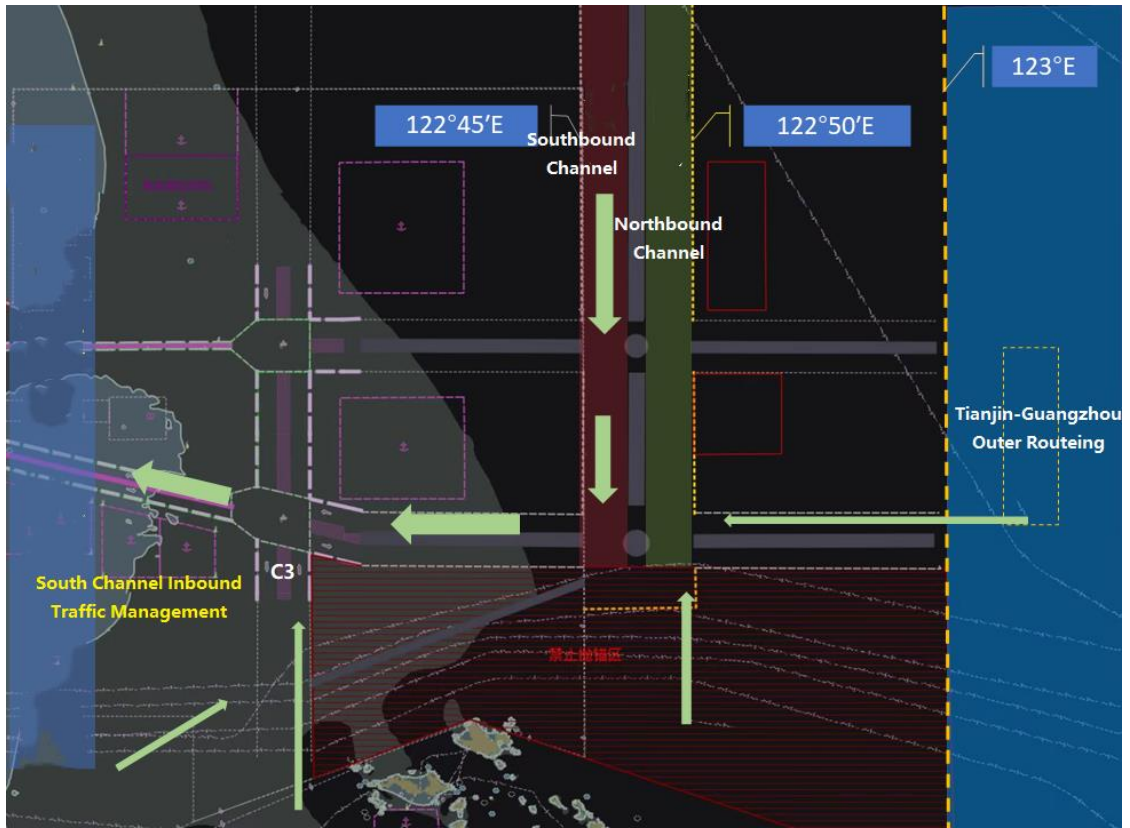
При соблюдении безопасности мореплавания, суда, проходящие через зоны безопасности А и В, обозначенных на схемах разделения движения в Чанцзянкоу (CJK TSS), должны уделять приоритетное внимание следующим навигационным рекомендациям и осуществлять навигацию в соответствии с организацией СДС:



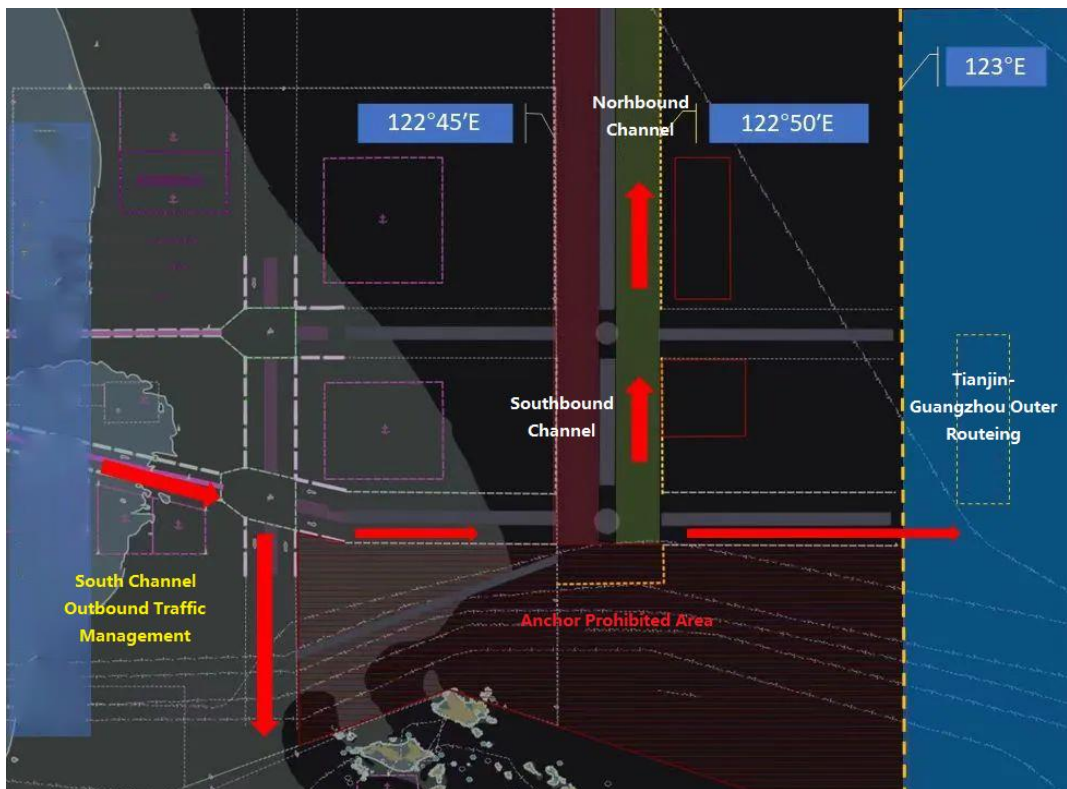
01. Судам, прибывающим в глубоководный канал Чанцзянкоу (Северный канал) из вод Чанцзянкоу, следует изменить курс в зоне безопасности А через полосу движения C1 CJK TSS или повернуть на полосу движения А через обходной водный путь или внешний маршрут Тяньцзинь-Гуанчжоу.



02. Судам, следующим из Глубоководного канала в воды Чанцзянкоу и намеревающимся повернуть на север или юг, следует следовать на восток по полосе TSS А и изменить курс в обходном водном пути или внешнем маршруте Тяньцзинь-Гуанчжоу.



03. Прибывающим судам, следующим в Южный канал из вод Чанцзянкоу, следует изменить курс в зоне безопасности В через полосу движения TSS C3 или повернуть на полосу движения TSS В через обходной водный путь или внешний маршрут Тяньцзинь-Гуанчжоу.



04. Судам, следующим из Южного канала в воды Чанцзянкоу и намеревающимся повернуть на север или юг, следует взять курс на восток по полосе движения TSS В и поворачивать в обходном водном

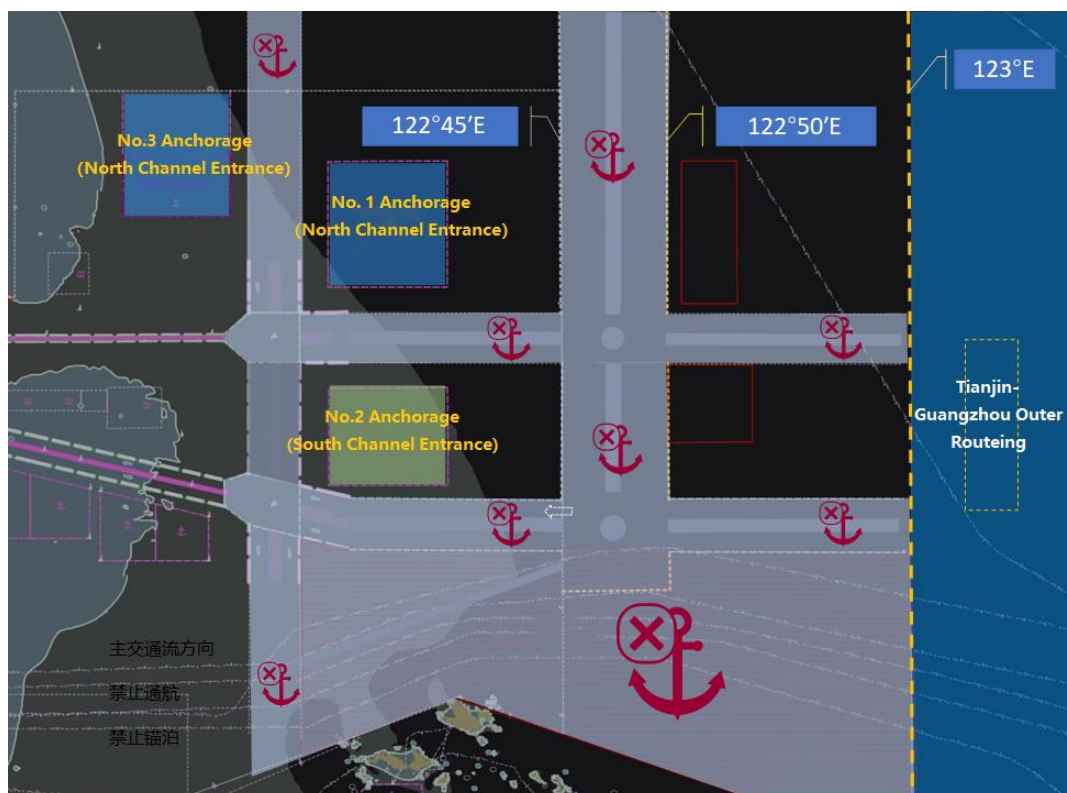
пути или по внешнему маршруту Тяньцзинь-Гуанчжоу. Суда, намеревающиеся повернуть на юг, также могут заходить в зону безопасности В в порядке очереди.

3. Меры предосторожности при навигации

Суда должны составлять план рейса в соответствии с навигационной обстановкой и гидрометеорологическими условиями, принимая во внимание их собственную маневренность, показатели сопротивления ветру, расположение рыболовных судов и рыболовных сетей, а также другие факторы, соблюдать меры по организации движения, принятые СДС для обеспечения безопасности и эффективности навигации, а также соблюдать Международную конвенцию о правилах предотвращения столкновений на море (1972), руководство по навигации судов Чанцзянкоу (2008) и другие соответствующие положения.

4. Правила постановки на якорь

Суда должны разумно выбирать якорную стоянку в соответствии с графиком движения, тоннажем судна и т.д. Во избежание столкновения при входе на якорной стоянке или выходе из нее, суда должны сверять график движений с другими судами. Также не следует становиться на якорь на обходном водном пути и необходимо немедленно сообщать СДС о снятии якоря в аварийной ситуации.



5. Меры предосторожности при перемещении по Южному каналу



Суда, проходящие через зону безопасности Цзюдуанша в лоцманские воды Южного канала в условиях сильного ветра и волн, должны обращать внимание на изменения глубины воды вблизи границы канала.

Предложения по предотвращению убытков от корреспондентов Huatai

С 1 февраля 2023 года Шанхайское управление по безопасности на море и Управление движением судов Вусонга должны осуществлять контроль за движением судов в пределах своей юрисдикции в соответствии с Циркуляром. Поскольку контроль за движением судов, упомянутый в Циркуляре, в некоторой степени отличается от существующей системы CJK TSS, в целях повышения безопасности судоходства, в качестве временной меры, следует вручную вносить в электронные карты или бумажные схемы новые маршруты движения судов, упомянутые в данном Циркуляре.

Полный текст циркуляров корреспондентов и Управления безопасности судоходства доступен на веб-сайте Корреспондента по [этой ссылке](#).

ТУРЦИЯ. ЭКСПРЕСС-ДЕКЛАРАЦИЯ В КАЧЕСТВЕ ГАРАНТИИ СТРАХОВОГО ПОКРЫТИЯ ДЛЯ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ НЕФТЕПРОДУКТЫ

R&I корреспонденты "Ингосстраха" в Турции Kalimbassieris Maritime A.S., уведомляют, что с 6 февраля 2023 года турецкие власти будут запрашивать Специальную Декларацию, а именно - гарантию страхового покрытия перевозки нефтепродуктов, перечисленных в Приложении 1, Дополнения 1 МАРПОЛ, у судов, проходящих через Турецкие проливы.

Нижеприведенная информация, предоставленная корреспондентами P&I, направлена на повышение осведомленности о недавнем циркуляре, опубликованном Главным управлением по морским делам (здесь и далее - "Главное управление") при Министерстве транспорта и инфраструктуры Турции (здесь и далее - "Министерство") 02 февраля 2023 года, который касается судов, перевозящих нефтепродукты, перечисленные в Приложении 1, Дополнения 1 МАРПОЛ и проходящих через Турецкие проливы. Как указано в предыдущем циркуляре корреспондентов по этому вопросу, Главное управление обратило внимание на тот факт, что суда, чей тоннаж превышает 300 т., проходящие транзитом или заходящие в турецкие воды, должны иметь соответствующее P&I покрытие. Для справки отметим, что в Турции данное требование применяется в отношении судов, перевозящих опасные грузы и транзитом пересекающих проливы в соответствии со статьей 13 Директивы о регулировании морского движения в Турецких проливах. Начиная с 1 декабря 2022 года, местными властями стали запрашиваться к предоставлению письма с подтверждением покрытия P&I. Этот вопрос был решен после продолжительных переговоров между Международной Группой клубов Страхования (здесь и далее - IG group) и правительством Турции, а 13 декабря 2022 года было сообщено о достигнутом соглашении.

Соответственно, и таким же образом суда, которые будут проходить через Турецкие проливы с нефтепродуктами, перечисленными в Приложении 1 Дополнения 1 МАРПОЛ, должны будут предоставить письменное подтверждение, полученное от их P&I клуба, с указанием конкретного судна, груза и рейса, о том, что P&I покрытие будет действовать на протяжении всего времени, в течение которого судно будет проходить через Турецкие проливы. Это подтверждение необходимо будет приложить к отчету о планировании рейса SP-1 и отправить по электронной почте таким же образом, как в ранее запрошенном письме на (istcan.gth@kiyiemniet.gov.tr) для предотвращения любых потерь времени или задержек при прохождении через проливы.