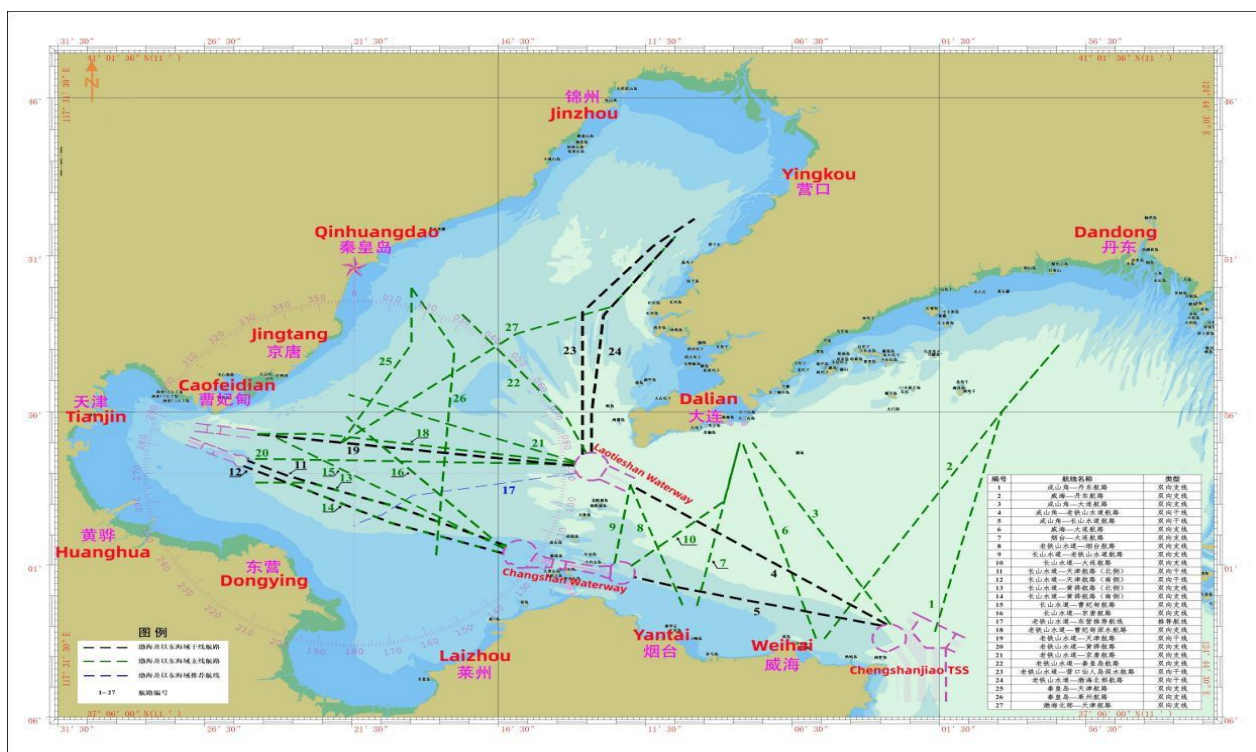


MSA Тяньцзиня, Ляонина, Хэбэя и Шаньдуна совместно опубликовали основные маршруты общественного транспорта в Бохайском море и его восточных водах

Недавно MSA Тяньцзиня, Ляонина, Хэбэя и Шаньдуна совместно опубликовали в общей сложности 27 основных маршрутов общего пользования в Бохайском море и его восточных водах, которые вводятся в действие с 18 декабря 2023 года. Эти маршруты общего пользования упорядочивают движение торговых судов в Бохайском море и его восточных водах и обеспечивают основу для планирования маршрутов судов при входе в Бохайское море или выходе из него и навигации между портами в Бохайском море и его восточных водах, что должно способствовать повышению безопасности судоходства судов в этом морском районе.

Основные маршруты общего пользования в Бохайском море и его восточных водах

Всего опубликовано и реализовано 27 маршрутов общего пользования, и все они являются маршрутами с двусторонним движением, эти маршруты общего пользования делятся на три типа: основные маршруты с двусторонним движением, вспомогательные маршруты с двусторонним движением и рекомендуемые маршруты. Пожалуйста, обратитесь к **приложению** для получения более подробной информации.



Эскизная карта основных маршрутов общественного пользования (осевая линия) в Бохайском море и его восточных водах

Краткое объяснение основных маршрутов общего пользования от MSA

MSA предоставило краткое объяснение маршрутов общего пользования, ключевые моменты выделены и обобщены следующим образом:

1. Все опубликованные и реализованные маршруты общего пользования являются маршрутами с двусторонним движением, маршруты делятся на три типа: основные маршруты с двусторонним движением, вспомогательные маршруты с двусторонним движением и рекомендуемые маршруты. Среди них маршрут № 4 "Водный путь Чэншаньцзяо - Лаотишань" и маршрут №5 "Водный путь Чэншаньцзяо - Чаншань" являются основными маршрутами для судов, входящих в Бохайское море или покидающих его.

2. Точка поворота на осевой линии, описанная в маршрутном листе, предназначена только для указания положения и направления маршрута и не является маршрутом и курсом, рекомендуемыми для использования судами. Кроме того, ширина маршрута в списке является теоретической шириной, ширина маршрута, ограниченная природной средой или навигационными условиями, должна быть ограничена шириной судоходных вод.

3. Суда должны строго соблюдать COLREGS (*International Rules for Preventing Collision at Sea – Правила предупреждения столкновений судов в море*) и специальные положения, опубликованные MSA (если таковые имеются). Когда судно движется по маршруту, следует обращать внимание на изменение измеряемой глубины под килем, чтобы предотвратить несчастные случаи с посадкой судна на мель. Судно должно двигаться с особой осторожностью при входе в маршрут, выходе из него или пересечении маршрута, прохождении через зоны с интенсивным движением транспорта или в местах пересечения маршрута. Кроме того, когда судно пересекает маршрут, рекомендуется, насколько это практически возможно, пересекать его под прямым углом к маршруту или транспортному потоку, не препятствуя безопасному плаванию других судов.

4. Суда должны, насколько это возможно, следовать справа от центральной линии маршрута. Судно должно разумно составлять свой маршрут в соответствии со своими характеристиками и реальной обстановкой морского района, через который оно проходит, а также со ссылкой на последние морские карты и публикации.

5. В любом случае, общественный маршрут используется только в качестве рекомендуемого прохода для судов, плавающих в Бохайском море и его восточных водах, он предназначен только для ознакомления капитана или экипажа и не освобождает капитана или экипаж от их ответственности за безопасное плавание судна.

Предложения от Huatai

Данные Huatai о рассмотрении дел показывают, что несколько судов были досмотрены или наказаны MSA за случайное вхождение в зону, запрещенную для судоходства на архипелаге Мяодао. Публикация и внедрение маршрутов общего пользования позволит эффективно избежать повторения подобных случаев. Поэтому, если позволяют условия, рекомендуется, чтобы суда отдавали приоритет использованию маршрутов общего пользования при плавании в Бохайском море и его восточных водах.

Полный текст Циркуляра смотрите на [официальном сайте](#) Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd.

ШТРАФЫ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В ТУРЦИИ 2024

P&I Корреспондент "Ингосстраха" в Турции, Kalimbassieris Maritime держит нас в курсе последних событий, касающихся введения поправок в законодательство Турции об окружающей среде. 28.12.23 Министерство окружающей среды, градостроительства и изменения климата Турции опубликовало в Официальном бюллетене новые суммы штрафов за загрязнение окружающей среды, положение о которых вступает в силу с 1 января 2024 года. Сумма штрафов была увеличена на 58,46%.

Как известно из ежегодных циркуляров Kalimbassieris о штрафах за загрязнение окружающей среды, Министерство окружающей среды и градостроительства и изменения климата Турции объявило о последнем пересмотре административных штрафов в Официальном вестнике 28 декабря 2023 года, в соответствии с которым штрафы в 2024 году будут увеличены на 58,46% по сравнению с уровнями штрафов, применявшимися в 2023 году.

A- ARTICLE 20 (i) (1) Petroleum and petroleum products including but not limited to crude oil, liquid fuel, greasy waste, oily mud, slop, sludge by tankers

GROSS TONNAGE	Rates valid from 01.01.2024
Up to 1000 (inclusive) GT	TRY per GT (Base) 3,184.81
1001-5000 (inclusive) GT	TRY per GT (Additional) 796.23
5001 and up	TRY per GT (Additional) 79.59

B- ARTICLE 20 (i) (2) Dirty ballast discharged by tankers

GROSS TONNAGE	Rates valid from 01.01.2024
Up to 1000 (inclusive) GT	TRY per GT (Base) 580.25
1001-5000 (inclusive) GT	TRY per GT (Additional) 115.76
5001 and up	TRY per GT (Additional) 18.37

C- ARTICLE 20 (i) (3) Vessels / other sea vehicles releasing dirty ballast and petroleum products

GROSS TONNAGE	Rates valid from 01.01.2024
Up to 1000 (inclusive) GT	TRY per GT (Base) 1,592.40
1001-5000 (inclusive) GT	TRY per GT (Additional) 318.49
5001 and up	TRY per GT (Additional) 79.59

D- ARTICLE 20 (i) (4) Vessels and other sea vehicles discharging/releasing solid waste garbage/ domestic wastewater/sewage / detergent water / foam/ scrubber water or similar wash water, etc.

GROSS TONNAGE	New Rates valid from 01.01.2024
Up to 18 (inclusive) GT	TRY 17,661
18 -50 (inclusive) GT	TRY 35,325
50-100 (inclusive) GT	TRY 70,650
100-150 (inclusive) GT	TRY 105,976
Up to 1000 (inclusive)GT	TRY (Base) 796.23
1001-5000 (inclusive) GT	TRY (Additional) 159.25
5001 and up	TRY (Additional) 18.37

* Согласно положениям (статья 23) Экологического кодекса, повторение одного и того же действия одним и тем же судном в течение следующих трех лет после даты предъявления первого штрафа приведет к удвоению суммы штрафа за следующее событие загрязнения и утроению - за последующие.

** Если какие-либо опасные отходы или аналогичное им вещество выбрасываются в море, налагаемый штраф в 10 (десятикратном) размере превышает объявленные тарифы в соответствии с категорией "А" выше.

*** Если судно или плавсредство (нарушитель) очищает загрязнение, вызванное им самим, используя свои собственные средства и усилия, административный штраф составляет 1/3 от общей суммы.

**** Оплата штрафа в течение 30 дней с даты его наложения дает преимущество в виде скидки в размере 25% от общей суммы.

***** Вышеуказанные тарифы утраиваются, если владельцем судна, вызвавшего загрязнение, является юридическое лицо.

***** Вышеуказанные ставки будут удвоены за загрязнение, возникшее в Особых зонах охраны окружающей среды. Специальная зона охватывает регион Мраморного моря и проливы, которые также охватывают регион Мраморного моря и проливы (включает все порты и якорные стоянки в пределах Стамбула, Коджаэли, Яловы, Бурсы, Балыкесиры, Чанаккале, Текирдага).

***** В соответствии со статьей 20(i)(4) введено ограничение валовой вместимости на дополнительный тоннаж, применимую к судам водоизмещением более 5000 тонн. Соответственно, данная таблица будет использоваться, и в отношении танкеров, судов и других морских транспортных средств, тоннаж которых превышает 100 000 фрахтовых тонн.

Обновленный список государств флага, обязанных классифицировать свои суда в Международной ассоциации классификационных обществ (IACS).

Относится к:

- Портовые власти и капитаны портов
- Судовладельцы, менеджеры и операторы
- Судовые агенты
- Классификационные общества

В рамках деятельности Федеральной морской администрации ОАЭ (FMA), представленной Министерством энергетики и инфраструктуры, ответственной за регулирование операций иностранных судов в водах и портах ОАЭ, данная администрация решила включить суда, зарегистрированные под флагом государства "Республика Камерун", в существующий список государств флага, для судов которых существуют ограничения при заходе в воды и порты ОАЭ, если только они не классифицированы членом **IACS** или Классификационным обществом Эмиратов - **Tasneef**.

Соответственно, всем морским компаниям и судовым агентам в ОАЭ настоящим предлагается не предоставлять услуги тем судам, которые не соблюдают этот циркуляр, чтобы избежать юридической ответственности.

Список соответствующих государств флага:

1. Албания
2. Белиз
3. Корейская Народно-Демократическая Республика
4. Сан-Томе и Принсипи
5. Тонга
6. Конго (Республика)
7. Экваториальная Гвинея
8. Объединенная Республика Танзания
9. Республика Камерун

Министерство транспорта Йеменской Республики информирует

судоходные линии и владельцев товаров о том, что между Группой по эвакуации и гуманитарным операциям (ЕНОС - **Evacuation and Humanitarian Operations Cell**) в Эр-Рияде и Министерством транспорта было достигнуто соглашение о передаче досмотра судов с товаров, предназначенных для йеменских портов, под контроль правительства Йемена. Такой досмотр будет осуществляться в порту Аден, принимая во внимание, что оборудование для проведения проверок и специализированные инспекторы уже направлены в порт Аден, чтобы начать работу оттуда в тесном сотрудничестве и координации с коалиционными силами.

Министерство транспорта сообщает, что все грузы, отправляющиеся в Аден, могут отправляться непосредственно из порта отправления в Аден без необходимости заходить в порт Джидда для досмотра, поскольку первоначальные договоренности были изменены, и процесс досмотра будет проходить в порту Аден.

Правительство Йемена намерено продолжать оказывать содействие во всех вопросах судоходства в максимально возможной степени и устранять любые потенциальные препятствия в этом процессе.

Правительство хотело бы заверить судоходное сообщество в том, что порт Аден, основной пункт ввоза товаров, предназначенных для Йемена, оборудован для приема всех типов судов, включая контейнеровозы, сухогрузы и суда общего назначения. Кроме того, порт и все его сооружения соответствуют международным требованиям, предъявляемым к судам и портовым средствам.