

Дополнительно скорректированы маршрут и способ навигации в водах ниже по течению от моста Цзяньинь на реке Янцзы

Ниже приводится информация, полученная от P&I Корреспондентов "Ингосстраха" в Китае - Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. о временных мерах по регулированию навигации, принятых в связи с продолжающимися работами по бурению скважин и строительными работами в водах ниже по течению от моста Цзяньинь на реке Янцзы. 7 мая MSA Цзянсу опубликовало обновленное Уведомление о создании нового района строительства в дополнение к районам строительства, указанным в последнем уведомлении MSA, и маршруте, а также проинформировало, что методы навигации в этих водах были скорректированы в связи с появлением нового района строительства для обеспечения безопасности строительства и осуществления навигации.

Работы по бурению скважин в рамках проекта строительства железнодорожного туннеля через реку "Янь Тай Си Чанг И" (зона 3) начнутся 7 мая 2024 года. MSA Цзяньинь опубликовало следующее навигационное уведомление:

Сроки строительства

С 7 по 22 мая 2024 года.

Строительная организация

Zhejiang Huadong Geotechnical Survey and Design Institute Co., Ltd.

Строительные суда

Wan Bengbu Huo 2359, Yu Zhoukou Huo 0219, Da Yun Jiao 3 и Da Yun Jiao 9.

Акватория, где ведутся строительные работы

С восемью рабочими зонами, расположенными с севера на юг, зона бурения скважин в рамках проекта строительства железнодорожного туннеля через реку Янь Тай Си Чанг И расположена в водном пути Фуцзянша на участке реки Чэнтун, примыкающем к линии соединения вод в 800 метрах ниже по течению от порта Цзинцзян Сяоцяо и выше по течению до причала COFCO¹ в порту Цзяньинь.

¹ **COFCO Group** или **COFCO Corporation (China Oil and Foodstuffs Corporation)** — китайская государственная холдинговая компания, крупнейший в стране переработчик сельскохозяйственной продукции и производитель продуктов питания и напитков. Также дочерние компании группы занимаются торговлей, логистикой, недвижимостью и финансовыми операциями. Входит в число крупнейших компаний Китая и мира

Строительная зона 3 занимает часть судоходных вод к северу от полосы движения вверх по течению водного пути Фуцзянша и расположена в акватории, обозначенной линиями соединения со следующими координатами:

31° 57'56,83" Северной широты, 120°18'01,64" Восточной долготы

31° 57'51,78" Северной широты, 120°18'05,71" Восточной долготы

31° 58'04,00" Северной широты, 120°18'14,42" Восточной долготы

31° 57'58,41" Северной широты, 120°18'18,73" Восточной долготы

Характер эксплуатации

Строительные работы по бурению скважин.

Установка навигационных знаков

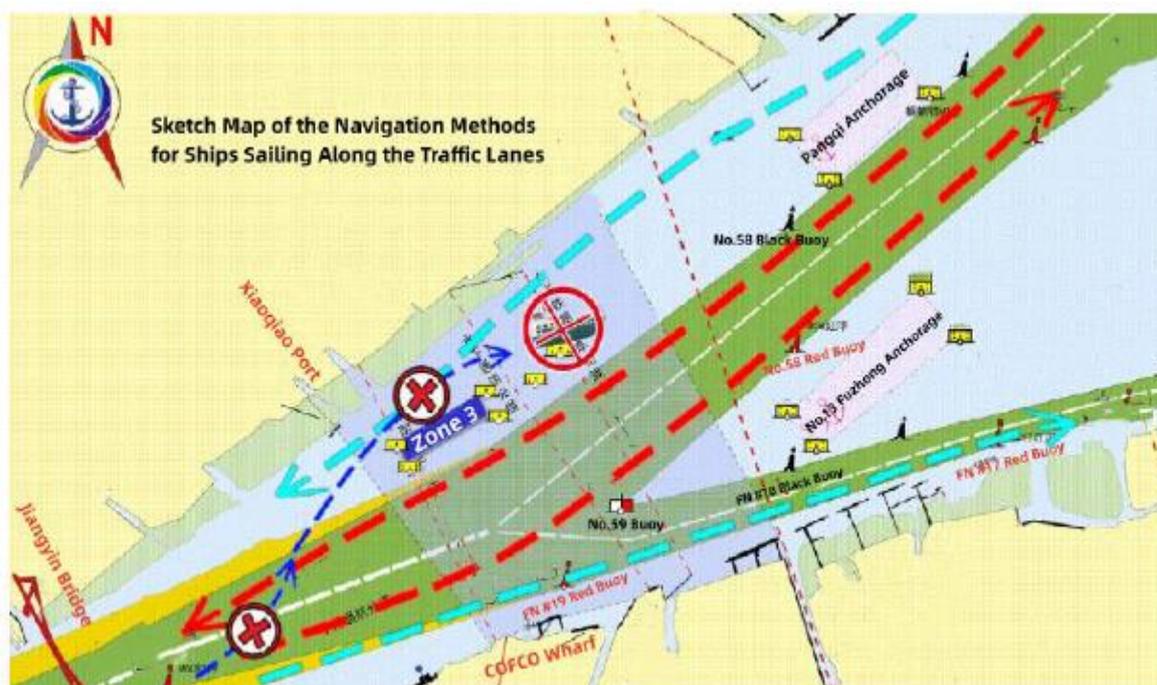
1. Временно снят черный буй № 59.

2. Вниз и вверх по течению зоны 3, на ее правой (речной) стороне, установлены боковые буи, названные Черным буюм № 1 и Черным буюм № 2 зоны 3, с зелеными одиночными проблесковыми огнями и зелеными двойными проблесковыми огнями, соответственно.

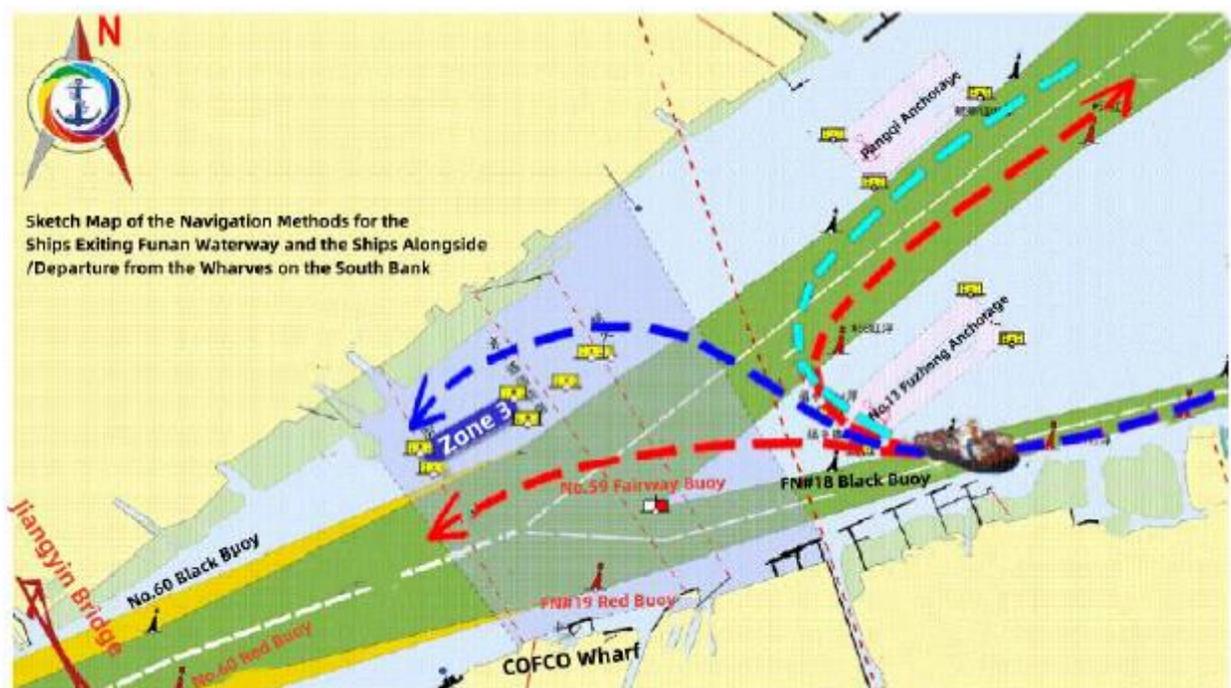
Вниз и вверх по течению зоны 3 с левой (береговой) стороны установлены специальные буи, названные Специальным буюм №1 и Специальным буюм №2 зоны 3, с желтыми одиночными проблесковыми огнями и желтыми двойными проблесковыми огнями, соответственно.

В водах ниже по течению от зоны 3 установлены два водных бую, предупреждающие о вхождении в опасную зону, и которые называются "Буй – опасные воды №1" (расположенный ниже по течению) и " Буй – опасные воды № 2" (расположенный выше по течению), и все они оснащены желтыми быстропроблесковыми огнями.

Требования к маршрутам и методам навигации



1. Крупные суда, следующие вверх по течению водного пути Фуцзянша, должны оставлять латеральные знаки зоны 3 по правому борту и следовать по установленному маршруту в обычном порядке.
2. Малые суда, следующие вверх по течению, должны оставлять специальные знаки зоны 3 по их левому борту и следовать вдоль навигационных вод с северной части зоны 3.
3. Речные суда внутреннего плавания, покидающие водный путь Фунань и направляющиеся вверх по течению, должны выбирать подходящие возможности для пересечения реки и присоединяться к транспортному потоку вверх по течению из акватории зоны 3, расположенной ниже по течению.



Меры предосторожности

1. Строительная организация должна строго нести свою основную ответственность за безопасность производства, обеспечивать мореходность строительных судов, компетентность членов экипажа и строго запрещать сброс любых загрязняющих веществ с судов, таких как мусор, сточные воды, маслянистая вода и т.д., в водные объекты.
2. Строительная организация должна действовать в пределах утвержденной акватории, выставлять соответствующие сигналы и предупреждающие знаки в соответствии с применимыми правилами, усиливать вахту, поддерживать режим вахты на УКВ и регулярно публиковать информацию о безопасности судоходства.
3. Суда, проходящие через близлежащие воды, должны усилить наблюдение, соблюдать особую осторожность при навигации, строго соблюдать опубликованные требования к маршруту и методам навигации, соблюдать достаточную безопасную дистанцию от строительных судов и соблюдать правила организации движения на месте.

4. Крупные морские суда, которые заходят на водный путь Фунань и покидают его, намереваясь пересечь полосу движения, должны принять соответствующие меры предосторожности (например, организовать буксирное сопровождение), чтобы избежать случайного захода в акваторию строительства.

5. Судам, планирующим пришвартоваться к соответствующим причалам водного пути Фубэй, строго запрещается заранее пересекать полосу движения и двигаться вниз по течению вдоль северного берега.

6. Вход строительных судов в новую зону строительства должен быть приостановлен, когда сила ветра достигнет 6 баллов по шкале Бофорта и выше, и они должны отплыть из зоны эксплуатации в укрытие, когда сила ветра достигнет 7 баллов по шкале Бофорта.

7. После завершения строительства никаких дополнительных уведомлений не должно выпускаться.

IBIA и BIMCO ОБЪЕДИНЯЮТСЯ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ТОПЛИВНЫХ И МОРСКИХ ПРОБЛЕМ

Обзор

IBIA - Международная ассоциация бункерной промышленности и BIMCO подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU), направленный на сотрудничество в решении некоторых важных задач и возможностей в области бункеровки, морской энергетики и морского судоходства, а также на содействие усилиям по декарбонизации судоходства.

Стороны договорились использовать свой соответствующий опыт и ресурсы для разработки инновационных решений и инициатив, способствующих переходу на экологически чистое топливо и эффективные и устойчивые методы судоходства. Меморандум о взаимопонимании о партнерстве будет направлен на решение следующих ключевых вопросов:

Научные исследования и разработки: Совместная работа над исследовательскими инициативами, исследованиями и проектами, имеющими отношение к бункерной/морской энергетике и морскому сектору.

Обмен информацией: Обмен актуальной информацией, публикациями и данными, которые могут быть полезны членам обеих организаций.

Подготовка и просвещение: Изучение возможности для совместных учебных программ, семинаров и образовательных инициатив, направленных на повышение знаний и навыков специалистов в области судоходства и бункеровки/морской энергетики.

Влияние: Совместная работа по решению общих проблем и вызовов, с которыми сталкивается отрасль.

Комментируя меморандум о взаимопонимании, Александр Прокопакис, исполнительный директор IBIA, заявил:

“Это партнерство между IBIA и BIMCO знаменует собой важный шаг на пути к решению насущной проблемы декарбонизации в судоходной отрасли.

Сотрудничество подчеркивает коллективную приверженность отрасли продвижению к более экологичному будущему морских перевозок”.

Дэвид Лосли, генеральный секретарь и исполнительный директор BIMCO, сказал:

"По мере того, как мы работаем над достижением контрольных точек и целей обновленной стратегии ИМО по выбросам парниковых газов, ключевое значение будет иметь работа во всех секторах, которые влияют на обезуглероживание судоходства и поддерживают его. В процессе эксплуатации наши суда будут использовать множество различных топливных систем, и обеспечение их безопасности и доступности имеет решающее значение”.

IBIA и BIMCO стремятся обеспечить более устойчивое и экологически ответственное будущее мировой судоходной отрасли.

О компании IBIA:

Международная ассоциация бункерной индустрии (IBIA) является рупором мировой бункерной индустрии, представляя интересы поставщиков бункерного топлива, трейдеров, брокеров, судовладельцев, портовых властей и других заинтересованных сторон. IBIA продвигает усовершенствованные стандарты, практику и нормативные акты в отрасли, способствуя сотрудничеству и обмену знаниями для решения проблем и использования возможностей, с которыми сталкивается бункерный сектор.

Запрет судам снабжения перевозить нефтепродукты и торговать ими в водах и портах ОАЭ

Относится к:

- Судовладельцы, менеджеры, судовые агенты
- Портовые власти
- Капитаны судов
- Судовые агенты

Морская администрация, представленная Министерством энергетики и инфраструктуры, в своих полномочиях по контролю за операциями судов под национальным и иностранным флагом в водах и портах ОАЭ, обеспечивая их соответствие ратифицированным международным конвенциям, законодательству по защите безопасности на море и морской среды, обратила особое внимание на компании в сфере морского судоходства, занимающиеся транспортировкой нефтепродуктов на судах снабжения (supply boats), что приводит к серьезным морским инцидентам и нарушениям законов и нормативных актов ОАЭ, в частности Федерального закона № (14) от 2017 года о торговле нефтепродуктами.

Морская администрация приняла следующее решение:

1. Судам снабжения (supply boats) всех размеров и типов категорически запрещается перевозить нефтепродукты или торговать ими в водах и портах ОАЭ, включая исключительную экономическую зону, независимо от количества таких продуктов.

2. Суда под флагом ОАЭ будут удалены из реестра, а лицензии под иностранным флагом будут аннулированы, если они будут обнаружены при транспортировке и торговле нефтепродуктами, и им будет запрещено находиться в водах и портах ОАЭ, а участвующим компаниям будет запрещено предоставлять услуги по регистрации/лицензированию судов в ОАЭ.

3. Принятие процедур Морской администрацией не препятствует применению других мер, предусмотренных Федеральным законом ОАЭ № (14) от 2017 года о торговле нефтепродуктами, наложению штрафов или любым другим мерам в соответствии с местным и федеральным законодательством.

4. Морские суда снабжения/поддержки (OSV) под флагом ОАЭ и под иностранным флагом, задействованные для транспортировки нефтепродуктов к нефтяным месторождениям в ОАЭ, исключены из данного циркуляра, и это при соблюдении следующих условий:

а. Судно должно иметь лицензию на право осуществления навигации, выданную Морской администрацией, которая прямо разрешает ему перевозить нефтепродукты.

б. Судно должно быть классифицировано одним из членом Международной Ассоциация классификационных обществ (IACS) или (Tasneef).

с. Судно должно иметь международный сертификат о предотвращении загрязнения нефтью в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78).