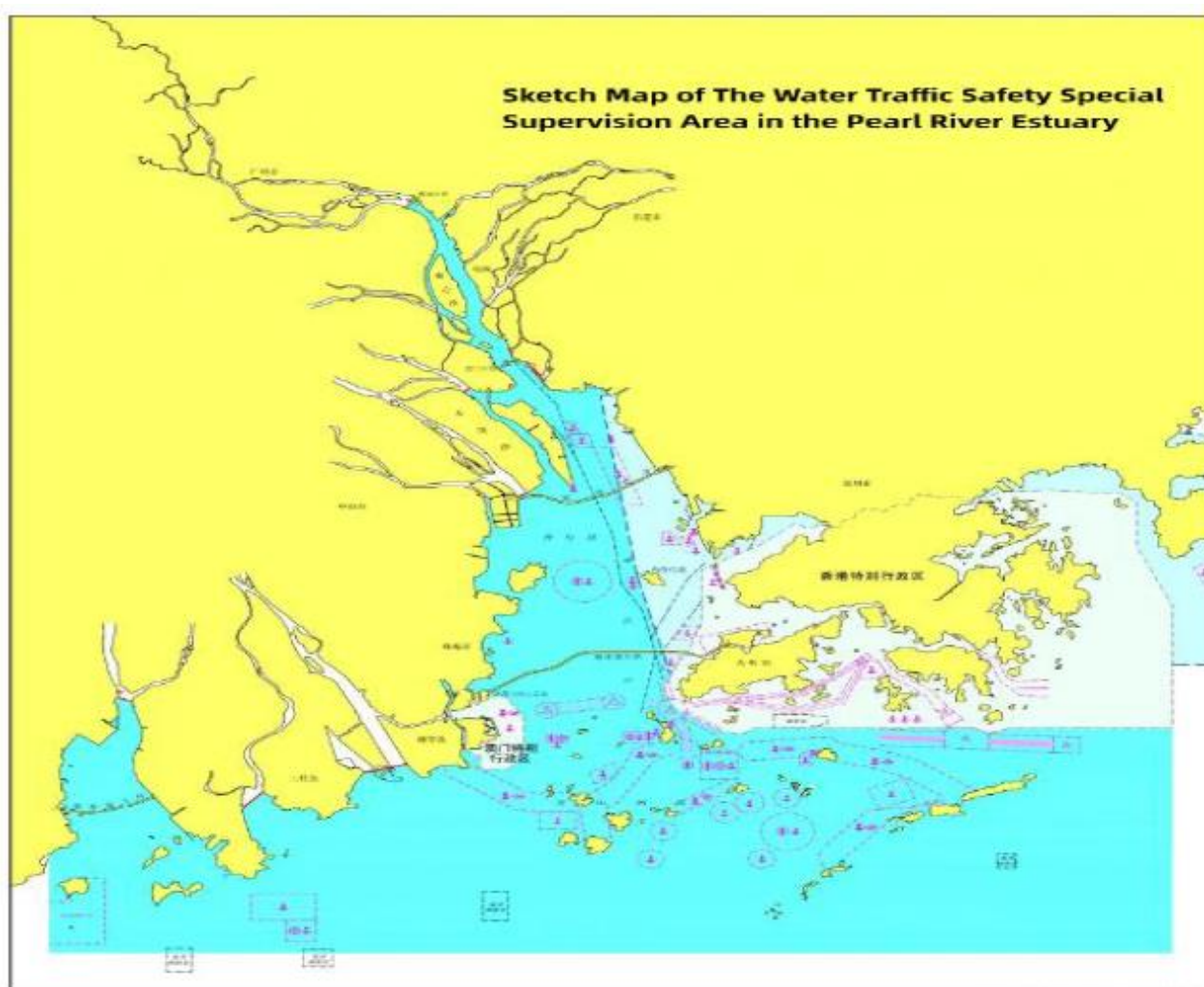


“Положения об управлении зоной особого надзора за безопасностью движения на водных объектах в устье реки Чжуцзян (для пробного применения)” вступили в силу 1 июля 2024 года



P&I Корреспондент "Ингосстраха" в Китае - Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. держит нас в курсе последних событий, касающихся изменений в законодательстве КНР и введения Положений об управлении зоной особого надзора за безопасностью движения на водных объектах в устье реки Чжуцзян.

11 апреля 2024 года Министерство транспорта провинции Гуандун (Guangdong MSA) опубликовало " Положений об управлении зоной особого надзора за безопасностью движения на водных объектах в устье реки Чжуцзян (для пробного внедрения)" (далее именуемый "Положения"), который был внедрен на пробной основе с 1 июля 2024 года и будет действовать в течение двух лет.

Настоящим мы выпускаем этот циркуляр, чтобы предоставить Судовладельцам краткое введение в содержание, тесно связанное с судами, которые осуществляют навигацию, швартуются и эксплуатируются в зоне особого надзора, для ознакомления.

Основное содержание

"Положения" состоят из тридцати трех статей, содержание которых тесно связано с судами, осуществляющими навигацию, стоящими у причала и эксплуатирующимися в зоне особого надзора:

1. Требования к судовому УКС (статья 8).

Поддержание достаточного УКС (глубины под килем) имеет решающее значение для безопасной навигации, стоянки у причала и эксплуатации судов. Чтобы избежать несчастных случаев с посадкой на мель и в то же время лучше контролировать вход и выход определенных судов, пропускная способность которых превышает обычную пропускную способность конкретного фарватера, статья 8 "Положений" содержит четкие требования к УКС для судов, которые осуществляют хождение и эксплуатируются в пределах Специального коридора. Зона наблюдения зависит от таких факторов, как местоположение судна, тип судна, Дальность плавания и состояние судоходства в сочетании с характеристиками фарватера, а также гидрологическими и метеорологическими условиями в зоне особого наблюдения.

2. Общие правила судоходства (статьи 9-14)

(1) Статья 9 содержит описание общих действий и правил, которым должны следовать суда, следующие по фарватеру. Содержание первого абзаца соответствует правилу 9 раздела 1 (Плавание в узкостях) "Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море" 1972 года (МППСС-72), которые предписывают судам «держаться внешней границы прохода или фарватера, которая находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно», соответственно, исходя из соображений обеспечения их собственной безопасности, стандартизируют движение судов, проходящих по фарватеру, чтобы уменьшить вероятность возникновения ситуаций сближения судов, идущих прямо друг на друга и повысить безопасность судоходства. Кроме того, в третьем и четвертом параграфах изложены основополагающие принципы использования фарватера судами с мелкой осадкой в соответствии со спецификацией, чтобы небольшие суда с осадкой менее 5 метров не занимали главный фарватер в течение длительного времени и не влияли на безопасность и эффективность прохождения судов с большой осадкой, которые могут безопасно перемещаться только в пределах фарватера.

(2) В статье 10 указывается, что судно, входящее в фарватер или покидающее его, должно держаться в стороне от судна, идущего по фарватеру. Кроме того, данная статья также опирается на пункт 5 правила 9 МППСС-72, касающийся действий судов при обгоне других судов в узких каналах или фарватерах, т.е. когда вход в фарватер или выход из него возможен только в том случае, если суда, проходящие по фарватеру, должны предпринять соответствующие меры безопасности для обеспечения безопасного входа или выхода, судно, входящее в фарватер или выходящее из него, должно заранее связаться и скоординировать свои действия с судном, проходящим по фарватеру, чтобы избежать столкновения и обеспечить безопасность плавания.

(3) Основываясь на пункте 3 правила 10 МППСС-72, касающемся действий, которые должно предпринять судно при пересечении полосы движения, статья 11 "Положений" определяет действия по предотвращению столкновений и обязательства, которые должны быть предприняты судами при пересечении фарватера, а также предупреждающие знаки и сигналы, которые должны подаваться пересекающим судном перед пересечением. Такое положение эффективно снижает риск столкновения между судами, пересекающими фарватер, и судами, проходящими по фарватеру.

(4) Статьи 12, 13 и 14 направлены на то, чтобы: (i) разъяснить, что суда должны избегать встречи на поворотах фарватера, и определить порядок предотвращения столкновений между судами, когда они встречаются в определенных акваториях, и (ii) уточнить, что учитывая наличие изогнутых участков в некоторых особых акваториях, недостаточной глубины воды за пределами фарватера, высокой плотности движения и ограниченного пространства для предотвращения столкновений - суда в этих зонах подвержены столкновениям при обгоне, параллельном движении и

развороте. Таким образом, вышеупомянутые маневры запрещены в определенных акваториях, чтобы свести к минимуму риск столкновения.

3. Ограничения скорости (статья 15)

Принимая во внимание фактические потребности и условия фарватера, статья 15 устанавливает правила медленной навигации в определенных особых районах и определенные ограничения скорости в некоторых акваториях, перечисленных в нем. Учитывая характеристики высокоскоростных пассажирских судов и фактический спрос на пассажирские перевозки, ограничение скорости для высокоскоростных пассажирских судов не применяется.

4. Требования к навигации в условиях ограниченной видимости (статья 16)

На основании правил 19 и 35 МППСС-72, статья 16 "Положения" определяет правила поведения судна при осуществлении навигации в условиях ограниченной видимости. Кроме того, в ней разъясняются требования по ограничению скорости и запрещению хождения в условиях ограниченной видимости. определенная видимость, а также обстоятельства, при которых необходимо представлять отчеты в MSA. Эта статья также предусматривает условное исключение для высокоскоростных пассажирских судов и круизных лайнеров.

5. Тестирование критически важного оборудования и представление отчетности (статья 20)

Аналогично требованиям к самоинспекции судов, заходящих в глубоководный канал реки Янцзы, в статье 20 "Положений" изложены требования к проверке двигателей, рулевых механизмов, средств связи и аварийного оборудования для судов водоизмещением более 50 000 тонн, которые намереваются войти в морской фарватер порта Гуанчжоу или главный фарватер порта Гаолань в Чжухае, чтобы убедиться, что оборудование находится в хорошем техническом состоянии. Суда должны подтвердить, что такие испытания были проведены в соответствии с требованиями, сообщая о планах рейса в центр СУДС¹.

6. Требования к судоходству в районе моста (статьи 22-24)

Судоходные воды в районе моста ограничены, а транспортный поток является плотным, что приводит к повышению навигационных рисков. Статьи 22-24 "Положений" прямо запрещают судам пересекать несудоходные пролеты мостов, и требуют, чтобы при проходе под мостами в зонах особого наблюдения, суда выбирали и использовали соответствующие пролеты мостов, исходя из своего тоннажа и технических характеристик пролетов мостов, а также перемещались с

¹ **СУДС (VTS — Vessel Traffic Service)** — система управления движением судов.

двигателем в режиме готовности. В то же время они должны стараться избегать встреч под мостами. Кроме того, в целях обеспечения безопасности причалов в несудоходных местах в проходах Шэньчжун и Хуанмаохай, статья 24 также устанавливает зоны, запрещенные для судоходства.

Предложения от HUATAI

Реализация "Положений" обеспечила гарантии усиления управления безопасностью движения на водных объектах, поддержания регионального порядка движения на водных объектах и обеспечения безопасности судоходства, стоянки и эксплуатации судов в зоне особого надзора в устье реки Чжуцзян. Мы рекомендуем судам строго соблюдать правила и внимательно изучить "Положения", особенно важные статьи, упомянутые выше, прежде чем заходить в зоны особого наблюдения, чтобы полностью понять навигационную обстановку, такую как характеристики, ширина и глубина используемого фарватера, транспортный поток, расположение мостов, зоны поворота, зоны, запрещенные для навигации, морские ветряные электростанции, а также конкретное расположение препятствий и опасных зон и т.д. в пределах зон. Между тем, судам следует разрабатывать подробные рейсовые планы и строго придерживаться их, следовать с безопасной скоростью и поддерживать хорошую связь с другими судами. Члены экипажа, отвечающие за навигацию, должны быть начеку и хорошо осведомлены о ситуации, внимательно следить за окружающей навигационной обстановкой, принимать своевременные меры по предотвращению столкновений, позволяющие избежать несчастных случаев при столкновении.

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

Краткий обзор повестки дня 10-ой сессии Подкомитета ИМО по внедрению документов ИМО III

10-я сессия Подкомитета ИМО по внедрению документов ИМО (III) прошла с 22 по 26 июля. Представители BIMCO присутствовали на заседании, чтобы следить за развитием событий и выступать от имени своих членов. Повестка дня совещания включает в себя несколько важных вопросов, включая неисправность портовых приемных сооружений, анализ отчетов о расследовании морских аварий и инцидентов, и рекомендации по дистанционным съемкам. В статье рассматриваются некоторые важные и актуальные вопросы для BIMCO и ее членов.

Подкомитет по внедрению документов ИМО (III) занимается вопросами эффективного и последовательного глобального внедрения и обеспечения соблюдения документов ИМО, касающихся безопасности на море и охраны окружающей среды. Повестка дня конференции III 10, которая прошла с 22 по 26 июля 2024 года, охватывает множество тем. Ниже мы выделили некоторые ключевые и заметные вопросы, представляющие интерес для BIMCO и ее членов:

Портовые приемные сооружения (PRFs)

Основной темой обсуждения станут портовые приемные сооружения (PRFs)². Данные, представленные Подкомитету, свидетельствуют об улучшении ситуации с доступностью PRFs, о снижении числа зарегистрированных случаев и увеличении числа ответов государств порта.

Тем не менее, сохраняется проблема доступности, особенно в том, что касается выгрузки мусора на берег, что создает проблемы для судов, которые часто имеют ограниченные возможности для хранения мусора. Чрезмерное накопление мусора на борту приводит к тому, что моряки складывают его в местах, не предназначенных для этой цели, что создает дополнительные риски для моряков и окружающей среды, а также риск возникновения недостатков, штрафов или задержаний со стороны органов государственного портового контроля.

Более того, мы должны учитывать возможность того, что представленная информация не в полной мере отражает действительность, поскольку не обо всех случаях ненадлежащего состояния портовых приемных сооружений сообщается государствам флага. Общеизвестно, что во многих портах осведомленность об обязательствах по предоставлению отчетности ограничена.

Принимая во внимание вышеизложенное, ВМСО будет полностью поддерживать все предлагаемые меры для оценки реакции государств порта и улучшения отчетности от имени судов, компаний и портов.

Расследования аварий и извлеченные уроки

Отчеты об авариях регулярно анализируются в ходе сессий Подкомитета ИМО по внедрению документов ИМО (III) с целью обмена знаниями и обеспечения возможности комплексного повышения безопасности. Наиболее заметным результатом анализа, представленного InterManager в рамках 10-ой сессии Подкомитета ИМО по внедрению документов ИМО (III), является то, что по-прежнему существует значительное занижение количества сообщений об авариях. ВМСО решительно выступает за своевременную и последовательную отчетность и тщательное расследование всех несчастных случаев, чтобы улучшить меры безопасности и предотвратить их повторение.

С другой стороны, мы ожидаем интересной дискуссии по поводу озабоченностей, высказанных Панамой в отношении мер, принимаемых на борту для обеспечения безопасного выполнения различных операций. В представленном Панамой документе предпринята попытка рассмотреть этот вопрос комплексно, связав инциденты и аварии с руководителями, операторами и признанными организациями судов и определив правильный план технического обслуживания, ознакомление и обучение экипажа, а также качество внутренних и внешних аудитов в качестве областей, требующих улучшения.

² Port Reception Facilities

Наконец, Китай представил документ, в котором обсуждается отсутствие обязательных требований в отношении фумигации на борту судов и снижения связанных с этим рисков. BIMCO разделяет обеспокоенность по поводу того, что фумигации на борту судов уделяется недостаточное внимание, и будет следить за развитием событий.

Обновленные руководящие принципы проведения обследований в рамках HSSC / Руководство по дистанционным обследованиям

Продолжается работа по обновлению руководства по проведению обследований в рамках HSSC³ и руководства по дистанционным обследованиям, наиболее важным из которых является разработка руководства по дистанционным обследованиям, аудиту в рамках ISM (**International Safety Management Code**)⁴ и проверкам в рамках ISPS (**International Ship and Port Facility Security Code**)⁵, включая критерии приемлемости, использование дистанционных технологий и соглашение государств флага и порта о принятии дистанционного обследования, относящегося к недочетам PSC – Port State Control. BIMCO будет внимательно следить за развитием событий.

Другие соображения

Китай поднял вопрос о том, что в настоящее время судоходные компании, имеющие документ о соответствии для "прочих грузовых судов", могут управлять несколькими различными типами судов, в то время как технические, эксплуатационные и управленческие требования могут существенно отличаться. Китай предлагает пересмотреть формы документа DoC в приложении к Кодексу ISM, а также потребовать дополнительной проверки при добавлении новых типов судов в существующий документ в разделе "прочее грузовое судно".

BIMCO в принципе поддерживает необходимость четкого указания типов судов в категории "прочее грузовое судно", однако предлагает рассмотреть поправку к главе IX Конвенции СОЛАС и соответствующим документам ИМО, с тем чтобы уточнить и провести различие между типами судов, которые в настоящее время классифицируются как "прочее грузовое судно", но считает, что Кодекс МКУБ в достаточной степени регулирует любое добавление о новых типах судов и, таким образом, не согласен с необходимостью дополнительной проверки.

Отчет о результатах работы подкомитета ИМО III будет опубликован вскоре после завершения совещания. Мы советуем судовладельцам ознакомиться с данным документом.

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

³ **Harmonized System of Survey and Certification** - Унифицированная система освидетельствования и сертификации

⁴ Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ)

⁵ **ISPS** Международный кодекс по охране судов и портовых средств.