

Основное содержание "Системы судовых маршрутов"

1. Географический охват системы маршрутизации судов

Система маршрутизации состоит из Схемы разделения движения № 1 (TSS - **Traffic Separation Scheme**), Зоны предосторожности № 1, Схемы разделения движения №2 и зоны предосторожности №2. Географический охват и координаты полос движения, пограничных линий, разделительных зон и зон предосторожности указаны в приложении.

2. Компетентный орган

Компетентным органом является **Администрация морской безопасности (MSA) Тяньцзиня (Tianjin MSA)**, Китайской Народной Республики. СУДС **Администрации морской безопасности (MSA) Тяньцзиня (Tianjin VTS)** отвечает за организацию движения судов и прием отчетности.

3. Особые положения

Суда, следующие по системе маршрутизации, не обязаны сообщать СУДС Тяньцзиня о входе в соответствующие воды или выходе из них, однако ожидается, что они будут вести непрерывное наблюдение на VHF -канале 09.

Принципы, которые должны соблюдаться судами при осуществлении навигации в водах маршрутной системы, в основном совпадают с принципами, изложенными в правиле 10 "Конвенции о международных правилах предотвращения столкновений судов на море 1972 года", например, действия, которые должны предприниматься судами при пересечении полос движения, входе или выходе с них, а также другие запрещенные действия и т.д. Следует отметить, что суда, пересекающие полосы движения, должны соответствовать определенным предварительным критериям и перед пересечением должны сообщить об этом в **MSA Тяньцзиня**.

Кроме того, при обгоне других судов в водах Маршрутной системы обгоняющее судно должно получить согласие обгоняемого судна и заранее сообщить об этом в СУДС Тяньцзиня. [Пожалуйста, ознакомьтесь с дополнением ниже для получения более подробной информации о требованиях.](#)

Предложения от Huatai

Внедрение "Системы маршрутизации судов" обеспечивает надежные гарантии как для поддержания порядка судоходства, так и для повышения безопасности и эффективности судоходства в центральных водах залива Бохай. MSA требует, чтобы суда, осуществляющие навигацию в соответствующих водах, строго соблюдали "Систему маршрутизации судов" и подчинялись надзору и управлению местного MSA.

Помимо использования TSS за пределами порта Цаофейдянь, внедрение системы маршрутизации судов обеспечивает еще один вариант маршрута для судов, следующих из водного пути Лаотишань или Чаншань в порт Тяньцзинь, что в определенной степени способствует снижению интенсивности движения в

пределах TSS за пределами порта Цаофейдянь. Мы рекомендуем судам, планирующим заходить на Южную якорную стоянку Дагуку и на якорную стоянку для насыпных химикатов Дагуку, придерживаться этой системы маршрутов. Однако стоит отметить, что расчетная глубина в акватории, где применяется система прокладки маршрутов, составляет всего около 20 метров, поэтому суда с большой осадкой должны выбирать систему прокладки маршрутов, исходя из соображений обеспечения своей безопасности путем надлежащего всестороннего рассмотрения и оценки таких факторов, как их собственные характеристики маневрирования, глубина под килем, навигационные условия и т.д.

Приложение

Тема: СИСТЕМА МАРШРУТИЗАЦИИ СУДОВ В ЦЕНТРАЛЬНЫХ ВОДАХ ЗАЛИВА БОХАЙ (ПРОЕКТ НА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ ОСНОВЕ)

1. Справочные карты и система координат

Карты № 1304/22001/22122/23001, выданные Администрацией морской безопасности Китайской Народной Республики.

Карты № 11010/11661/11700/11710/11800, выданные Бюро навигационных гарантий Управления штаба ВМС НОАК.

Координатные пункты этой маршрутной системы соответствуют Национальной геодезической системе координат 2000 года (навигационные цели эквивалентны Всемирной геодезической системе координат WGS-84).

2. Применимый географический район

Система маршрутизации судов в центральных водах залива Бохай состоит из Схемы разделения движения №1, Зоны предосторожности №1, Схемы разделения движения №2 и Зоны предосторожности №2.

2.1 Схема разделения движения №1

2.1.1 Схема разделения движения №1 состоит из разделительной зоны и полосы движения.

2.1.2 Разделительная зона схемы разделения движения № 1, протяженностью 6,8 морских миль и шириной 0,5 морских миль, расположена в центре линии, соединяющей следующие географические пункты:

K: 38°41'54.690"N, 118°30'27.430"E

L: 38°39'02.102"N, 118°38'19.806"E

2.1.3 Полоса движения на схеме разделения движения № 1

(1) Северная граница полосы движения - это линия, соединяющая следующие два географических пункта:

C: 38°43'03.071"N, 118°31'08.146"E

D: 38°40'10.498"N, 118°39'00.476"E

(2) Южная граница полосы движения - это линия, соединяющая следующие два географических пункта:

E: 38°37'53.688"N, 118°37'39.136"E

F: 38°40'46.353"N, 118°29'46.806"E

(3) Полоса движения в западном направлении - это участок между разделительными зонами и Северной пограничной линией, протяженностью 6,8 морских миль, шириной 1 морская миля, а основное направление движения составляет 295° (истинный курс судна).

(4) Полоса движения в восточном направлении - это участок между разделительными зонами и Южной пограничной линией, протяженностью 6,8 морских миль, шириной 1 морская миля, а основное направление движения составляет 115° (истинный курс судна).

2.2 Зона предосторожности №1

Зона предосторожности №1 ограничена дугой с центром в точке М, географическим положением ($38^\circ38'25,091''$ Северной широты, $118^\circ40'00,974''$ Восточной долготы) радиусом 1,925 морских миль и линией, последовательно соединяющей три следующих географических положения.

D: $38^\circ40'10.498''N$, $118^\circ39'00.476''E$

L: $38^\circ39'02.102''N$, $118^\circ38'19.806''E$

E: $38^\circ37'53.688''N$, $118^\circ37'39.136''E$

2.3 Схема разделения движения №2

2.3.1 Схема разделения движения №2 состоит из разделительной зоны и полосы движения.

2.3.2 Разделительная зона схемы разделения движения № 2, протяженностью 4,85 морских миль и шириной 0,5 морских миль, расположена в центре линии, соединяющей следующие два географических пункта:

I: $38^\circ45'38.812''N$, $118^\circ20'13.562''E$

J: $38^\circ43'35.810''N$, $118^\circ25'50.500''E$

2.3.3 Полоса движения на схеме разделения движения №2

(1) Северная граница полосы движения — это линия, соединяющая следующие два географических пункта:

A: $38^\circ46'47.201''N$, $118^\circ20'54.232''E$

B: $38^\circ44'44.197''N$, $118^\circ26'31.185''E$

(2) Южная граница полосы движения - это линия, соединяющая следующие два географических пункта:

G: $38^\circ42'27.533''N$, $118^\circ25'09.845''E$

H: $38^\circ44'30.603''N$, $118^\circ19'32.892''E$

(3) Полоса движения в западном направлении - это участок между разделительными зонами и Северной пограничной линией длиной 4,85 морских миль, шириной 1 морская миля, а основное направление движения составляет 295° (истинный курс судна).

(4) Полоса движения в восточном направлении - это участок между разделительными зонами и Южной пограничной линией длиной 4,85 морских миль, шириной 1 морская миля, а основное направление движения составляет 115° (истинный курс судна).

2.4 Зона предосторожности №2

Зона предосторожности № 2 ограничена линией, последовательно соединяющей следующие четыре географических пункта.

B: 38°44'44.197"N, 118°26'31.185"E
C: 38°43'03.071"N, 118°31'08.146"E
F: 38°40'46.353"N, 118°29'46.806"E
G: 38°42'27.533"N, 118°25'09.845"E

Зона предосторожности № 2 имеет прямоугольную форму, 3,98 морских миль в длину и 2,5 морских миль в ширину.

3. Компетентный орган

3.1 Компетентным органом является Тяньцзиньское управление безопасности на море, КНР.

3.2 Центр обслуживания движения судов Тяньцзиньской администрации безопасности на море (далее - СУДС Тяньцзиня) отвечает за управление движением судов и отчитывается в соответствии со своими обязанностями.

4. Особые положения

4.1 Суда, следующие по этой системе маршрутов, не обязаны сообщать о прибытии в этот район или выходе из него.

4.2 Суда, курсирующие в рамках данной маршрутной системы, должны соблюдать следующие правила: (1) Они не освобождаются от ответственности и обязательств, предписанных Международными правилами предотвращения столкновений судов на море 1972 года.

(2) Они должны вести наблюдение на УКВ-канале 09.

(3) Судам не разрешается пересекать полосу движения без разрешения. Если пересечение неизбежно, они должны сообщить в СУДС Тяньцзиня и заранее проинформировать окружающие суда о своем статусе. Пересечение должно происходить только тогда, когда будет подтверждено, что в пределах полосы движения не приближается ни одно судно.

(4) При выходе на полосу движения или с нее суда должны двигаться под как можно меньшим углом к общему направлению потока в пределах полосы движения.

(5) Если обгон необходим, обгоняющее судно должно получить разрешение от обгоняемого судна и заранее сообщить об этом в СУДС Тяньцзиня. Обгон не должен приводить к столкновению с другими судами.

(6) Стоянка на якоре, рыболовство и ведение сельского хозяйства запрещены в зонах предосторожности, на полосах движения и в близлежащих водах, где они заканчиваются. Другие виды деятельности в зоне маршрутной системы должны быть одобрены администрацией по безопасности на море.

(7) Суды должны перемещаться с особой осторожностью, заходя в Зоны предосторожности и выходя из них, а также находясь в зонах повышенной опасности. Необходимо постоянно применять надлежащие методы управления судном.

4.3 Суды, нарушающие данную систему маршрутов, подвергаются штрафным санкциям со стороны компетентного органа в соответствии с применяющимися законами, постановлениями и правилами.

5. Имплементация

Эта система маршрутизации судов будет внедрена 1 июня 2024 года на пробной основе сроком на один год.

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

ВМСО представила руководство, которое поможет судовладельцам сократить расходы на одноразовый пластик.

ВМСО опубликовала руководство по наилучшей практике, которое поможет судовладельцам сократить использование одноразового пластика за счет установки на борту современных систем питьевой воды. Цель руководства - обеспечить наличие на борту питьевой воды высочайшего качества, уделяя приоритетное внимание благополучию моряков.

Исследование, проведенное ВМСО в 2021 году, показало, что на борту грузовых судов для удовлетворения потребностей моряков в питьевой воде используется от полумиллиарда до миллиарда бутылок в год. В основном это одноразовые пластиковые бутылки (SUP)¹. Даже при всех усилиях по надлежащему обращению с пластиковыми отходами на борту и их утилизации все еще существует риск того, что бутылки могут попасть в океан из-за неправильного обращения на суше, что станет частью проблемы "морского мусора".

Помимо катастрофического воздействия, которое плохо обработанные пластиковые отходы оказывают на океан, пластиковые бутылки оказывают и другие экологические последствия, такие как высокие выбросы парниковых газов (от производства до поставки) и высокая потребность в воде в процессе производства.

В ВМСО уделяется приоритетное внимание действиям, которые позволяют судовладельцам сокращать количество и, по возможности, удалять бутылки с водой

¹ single-use plastic (SUP) bottles

с судов, и они считают, что у судоходной отрасли есть возможность продемонстрировать реальное лидерство в этой области. Данное практическое Руководство показывает, насколько простым может быть достижение результата, а также подчеркивает значительную экономию средств и дополнительные преимущества для бизнеса, моральные и экологические преимущества отказа от пластмасс.

Многие из членов BIMCO уже начали принимать меры по отказу от использования SUP на своих судах и продемонстрировали потенциал значительного сокращения количества пластиковых бутылок, закупаемых компанией, за счет приобретения или аренды современной системы (или систем) питьевого водоснабжения, обеспечивающей наличие свежей питьевой воды. Однако практическое руководство по выбору систем, безопасной эксплуатации и техническому обслуживанию было определено в качестве ограничивающего фактора для тех судовладельцев, которые хотят внести изменения. "Искусство и наука удаления одноразовых пластиковых бутылок с судов - практическое руководство по обеспечению безопасной и высококачественной питьевой водой и осознанию экологических преимуществ удаления пластика" использует опыт тех участников, которые решились на удаление пластиковых бутылок, и включает в себя несколько легко усваиваемых этапов. В нем описываются технологии, предназначенные для замены бутилированной воды, и подробно излагаются ключевые вопросы, которые вы можете задать потенциальным поставщикам, предоставляя судовладельцам необходимые инструменты для выбора наиболее эффективной и подходящей системы. В нем также описываются различные методы поощрения моряков если они потребляют воду, произведенную на борту, а также методы регулярного тестирования воды, прозрачное сообщение результатов тестирования и проведение дегустационных тестов вслепую, а также способы развеять ложные представления о водопроводной воде.

[Ознакомьтесь с рекомендациями BIMCO по удалению SUP здесь](#)