

Меры по упрощению "разового информирования о местоположении судна", применяемые в основных акваториях Китая



P&I Корреспондент "Ингосстраха" в Китае - Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. держит нас в курсе последних событий, касающихся обновлений в части осуществления навигации в китайских водах.

21 октября 2024 года Администрация морской безопасности (MSA) Китайской Народной Республики опубликовала "Объявление о внедрении мер по упрощению процедур "одноразового информирования о местоположении судна" в основных акваториях по всей стране" (далее "Объявление"), решив внедрить меры по упрощению процедуры "одноразового информирования о местоположении судна" в основных водах Китая, начиная с 12 ноября 2024 года.

Основное содержание объявления

Основные акватории, в которых необходимо внедрять меры по "единовременному информированию о местоположении судна"

1. Район Бохайского залива: Районы обслуживания движения судов (СДС – Служба движения судов), находящиеся под юрисдикцией MSA Тяньцзиня, Ляонина, Хэбэя и Шаньдуна.

2. Дельта реки Янцзы и основное течение реки Янцзы в регионе: районы СДС, находящиеся под юрисдикцией MSA Шанхая, Чжэцзяна, Фуцзяни, реки Янцзы, Цзянсу и Ляньюньгана.

3. Регион дельты Жемчужной реки: районы СДС, находящиеся под юрисдикцией MSA Гуандуна и Шэньчжэня.

4. Район пролива Цюнчжоу: зона СДС в проливе Цюнчжоу, находящаяся под юрисдикцией MSA Хайнаня.

5. Регион залива Бэйбу: районы СДС в Бэйхае, Циньчжоу и Фанчэне, находящиеся под юрисдикцией MSA Гуанси.

Суда, к которым применяются обновления

Суда длиной 80 метров и более, которые точно отображают информацию автоматической идентификационной системы (АИС), за исключением пассажирских судов и судов, совершающих пробные рейсы.

Содержание отчета

Содержание отчета, требуемое компетентным органом, такое как название, местоположение судна и т.д.

Методы отчетности

1. После захода в каждый район, как описано выше, судно должно представить отчет о местоположении в центр СДС с помощью высокочастотной (VHF) радиосвязи или других эффективных средств при прохождении первой линии передачи данных СДС, указанной компетентным органом.

2. Когда судно покидает причал, оно должно отправить динамический отчет в местный или назначенный центр СДС по VHF или другим эффективным средствам.

3. Суда, выполнившие вышеуказанные отчеты, не обязаны отчитываться при прохождении других линий передачи данных СДС в своих соответствующих регионах.

Прочие вопросы

"Сообщение о местоположении судна" относится к сообщениям, поступающим от судов при прохождении линий передачи данных СДС. Суда, подавшие разовые отчеты о местоположении судна, не освобождаются от обязанности вести наблюдение на УКВ-каналах в соответствии с предписаниями компетентных органов, а также не освобождаются от обязанности сообщать о водных путях, якорных стоянках, причалах при прохождении через специальные зоны, такие как мосты, и когда они находятся в чрезвычайной ситуации или в экстремальных обстоятельствах.

Комментарии и предложения

Внедрение мер по упрощению процедуры представления "разового отчета о местоположении судна" значительно упростило процедуры представления отчетности после того, как суда входят в зону отчетности СДС, эффективно снизило нагрузку на членов экипажа, так что они могут уделять больше времени и энергии безопасному осуществлению навигации судов. Таким образом, реализация этой меры поможет снизить риски для безопасности судоходства, связанные с такими факторами, как усталость и рассеянность внимания моряков. Между тем, благодаря внедрению меры "Разового информирования (отчета) о местоположении судна" сотрудники СДС будут получать всю ключевую информацию о судах, когда они пройдут первую линию оповещения в регионе. Следуя этой практике, сотрудники СДС могли бы направить свое время и энергию, сэкономленные на дополнительных отчетах, на другие важные задачи, такие как строгий надзор за ключевыми судами, ключевыми районами и периодами повышенного риска, что значительно повысит эффективность их надзора.

Принимая во внимание внедрение этой новой меры по упрощению процедур, Huatai рекомендует судам убедиться в том, что их бортовые устройства связи, такие как АИС и системы VHF радиосвязи, функционируют должным образом, и проверить точность и полноту динамической/статической информации, отображаемой в АИС, прежде чем входить в воды, где указано о применении мер "разового отчета о местоположении судна".

Кроме того, для обеспечения соблюдения и эффективного применения членами экипажа этих мер судоходным компаниям также предлагается активно выполнять свои управленческие обязанности, напоминая соответствующим членам экипажа на борту судов, направляющихся в порты Китая, о важности мер по "разовому сообщению о местоположении судна" и заблаговременного ознакомления с требованиями к отчетности и соответствующими мерами предосторожности.

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

ШТРАФЫ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В ТУРЦИИ 2025

P&I Корреспондент "Ингосстраха" в Турции, Kalimbassieris Maritime держит нас в курсе последних событий, касающихся введения поправок в законодательство Турции об окружающей среде.

Как указывалось ранее в ежегодных циркулярах, касающихся штрафов за загрязнение окружающей среды, суммы штрафов обновляются каждый год с учетом коэффициента корректировки на инфляцию. Директорат по управлению доходами Министерства финансов объявил о коэффициенте корректировки на инфляцию в Официальном бюллетене от 27 ноября 2024 года. Ставка была установлена на уровне 43,93%, что означает, что штрафы в 2025 году увеличатся на 43,93% по сравнению с уровнями штрафов, применявшимися в 2024 году, и вступят в силу с 1 января 2025 года. Пересмотренные ставки на 2025 год приведены в таблице ниже.

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 01.01.2025
Up to 1000 (inclusive) GT	TRY per GT (Base) 4,583.90
1001-5000 (inclusive) GT	TRY per GT (Additional) 1,146,01
5001 and up	TRY per GT (Additional) 114.55

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

GROSS TONNAGE	Rates valid from 01.01.2025
Up to 1000 (inclusive) GT	TRY per GT (Base) 835.15
1001-5000 (inclusive) GT	TRY per GT (Additional) 166.61
5001 and up	TRY per GT (Additional) 26.44

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

GROSS TONNAGE	Rates valid from 01.01.2025
Up to 1000 (inclusive) GT	TRY per GT (Base) 2,291.94
1001-5000 (inclusive) GT	TRY per GT (Additional) 458.40
5001 and up	TRY per GT (Additional) 114.55

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	Rates valid from 01.01.2025
Up to 18 (inclusive) GT	TRY 25,419.48
18-50 (inclusive) GT	TRY 50,843.27
50-100 (inclusive) GT	TRY 101,686.55

100-150 (inclusive) GT	TRY 152,531.26
Up to 1000 (inclusive) GT	TRY (Base) 1,146.10
1001-5000 (inclusive) GT	TRY (Additional) 229.21
5001 and up	TRY (Additional) 26.44

* Согласно положениям Экологического кодекса (статья 23), повторение того же действия одним и тем же судном в течение следующих трех лет после даты уплаты 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", указанной выше.

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

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

***** Вышеуказанные тарифы увеличиваются в три раза, если владельцем судна, вызвавшего загрязнение, является юридическое лицо, зарегистрированное в Турции.

***** Вышеуказанные ставки будут удвоены за загрязнение окружающей среды, возникшее в Особых природоохранных зонах. 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, Яловой, Бурсы, Балыкеси́ра, Чанаккале, Текирдага).

***** В соответствии со статьей 20(i)(4) было введено ограничение валовой вместимости на дополнительную сумму за тонну, применимую к судам водоизмещением более 5000 тонн. Соответственно, будет использована следующая таблица, и на танкеры, суда и другие морские транспортные средства, стоимость которых превышает 100 000 турецких лир, будет наложен административный штраф на основе суммы в 100 000 турецких лир.

Заявления и процесс отбора проб

При поступлении заявления о загрязнении капитан порта задерживает судно и приступает к следующей процедуре:

Сотрудники береговой охраны обычно поднимаются на борт судна для получения показаний экипажа и, при необходимости, также собирают пробы с борта судна. Власти могут взять пробы из загрязненного района (если это возможно) и из открытого моря (чистый район) в ходе своей инспекции для целей сравнения. Важно отметить, что эта процедура может варьироваться в зависимости от конкретного случая или региона.

Когда власти собирают пробы, они направляются в Совет по научным и технологическим исследованиям Турции (TÜBİTAK) для анализа. После завершения анализа и подтверждения наличия загрязняющих веществ в образцах власти назначают штраф.

Процедуры оплаты и возражения

С целью снятия задержания с судна до завершения процедур, описанных выше, власти запросят у интересов судна гарантийное обеспечение в виде LoU или банковской гарантии, выданной турецким банком.

В большинстве случаев, как правило, принимается Гарантийное письмо (LoU) от P&I клуба судна. Однако, формулировка LoU, запрашиваемая турецкими властями в случаях загрязнения, отличается от стандартной формулировки клубного LoU. По сути, это соглашение о принятии платежа в течение 30 дней после наложения штрафа, и на сегодняшний день власти не проявили никаких признаков гибкости в принятии поправок к этой формулировке.

Как только власти официально назначат штраф за предполагаемый инцидент с загрязнением окружающей среды, он должен быть выплачен незамедлительно, в течение 30 дней. Как указано выше, при оплате штрафа в течение 30 дней будет применена скидка в размере 25%.

Возражения против штрафов могут быть поданы в Административный суд в течение 30 дней с момента получения уведомления о штрафе. Следует отметить, что уплата штрафа не ущемляет права владельца на обжалование штрафа в установленный срок.

В связи с этим, в случае сообщения о загрязнении морской среды, оперативное назначение местного P&I корреспондента имеет важное значение для обеспечения эффективного проведения процедур с властями с самого начала расследования для наилучшей защиты интересов судна.