

## Риски столкновений торговых и рыболовных судов в прибрежных водах Китая: анализ и рекомендации по предотвращению.

P&I Корреспонденты "Ингосстраха" в Китае Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. предоставляют рекомендации по предотвращению рисков столкновения торговых и рыболовецких судов в прибрежных водах Китая.

### **География инцидентов**

Зоны повышенного риска столкновений торговых и рыболовных судов в основном сосредоточены в следующих районах:

- Районы, где обычные маршруты торговых судов пересекаются с рыболовными угодьями.
- Якорные стоянки портов и подходные/отходные каналы.
- Водоемы с высокой концентрацией рыболовных судов в сезоны рыболовства.
- Прибрежные воды со сложными океаническими течениями и приливами.

### **Анализ причин столкновений торговых и рыболовных судов в прибрежных водах Китая**

В большинстве случаев ответственность за подобные происшествия в той или иной степени несут как торговые, так и рыболовные суда. Существует ряд факторов, приводящих к аварии, включая такие аспекты, как маневрирование, знание правил безопасности, окружающая среда и оборудование, использовавшееся обеими сторонами.

#### **1. Аспекты, связанные с торговыми судами**

##### **1.1 Ненадлежащее и недостаточное наблюдение**

Некоторые вахтенные офицеры не выполняют должным образом свои обязанности по наблюдению, например, чрезмерно полагаются на навигационное оборудование, такое как радар, ECDIS, АИС, пренебрегая при этом важностью

визуального наблюдения. Кроме того, в ночное время или в условиях ограниченной видимости на мосту может не хватать персонала, что приводит к невозможности обнаружения рыболовецких судов на ранней стадии.

## 1.2 Недостаточный анализ рисков

Фактическая плотность трафика рыболовных судов в прибрежных водах Китая в определенные периоды часто превышает ожидания вахтенных помощников капитана. Это часто приводит к тому, что вахтенные помощники капитана не разрабатывают планы реагирования на потенциальные риски и изменения в навигационной обстановке, включая:

- Отсутствие заранее спланированных маршрутов, позволяющих избежать наиболее загруженные рыболовными судами участки.
- Неготовность судна к немедленному маневрированию.
- Несвоевременный вызов капитана на мостик для наблюдения и поддержки, когда того требуют обстоятельства.

## 1.3 Неправильные действия для предотвращения столкновения

- Непринятие заблаговременных мер по предотвращению столкновений с целью удержания судна на безопасном расстоянии от рыболовных судов в соответствии с Международными правилами предупреждения столкновений судов в море (далее – МППСС). Расследования происшествий показали, что некоторые вахтенные помощники капитана склонны предпринимать действия только при приближении к рыболовным судам на близкое расстояние. Это может привести к нехватке времени для принятия решений по предотвращению столкновений или даже к поспешным решениям, что приводит к неудовлетворительным результатам.
- Пространство для маневра торговых судов крайне ограничено при входе в воды с высокой концентрацией рыболовных судов, что затрудняет выполнение эффективных мер по предотвращению столкновений (например, существенное изменение курса и/или корректировка скорости), предписанных МППСС. Даже при максимальных усилиях по принятию таких мер торговым судам может быть довольно сложно поддерживать безопасную дистанцию от рыболовных судов. Кроме того, следует отметить, что высокая плотность рыболовных судов значительно сужает пределы

погрешности действий торговых судов в экстренных ситуациях, что, в свою очередь, увеличивает риск столкновений.

#### 1.4 Проблемы с навигационным оборудованием

- Из-за небольших размеров рыболовные суда могут быть не обнаружены торговыми судами на радарах, особенно в сложных метеорологических условиях. Более того, традиционные радары торговых судов также слабо различают сигналы сетей на фоне помех от поверхности моря. В результате рыболовные суда (и их сети) нередко обнаруживаются визуально только тогда, когда находятся в непосредственной близости от торгового судна.
- Информация АИС может накладываться на данные радара и электронной картографической навигационной информационной системы (ECDIS), что может привести к тому, что вахтенные помощники капитана будут чрезмерно полагаться на данные АИС. Если АИС рыболовного судна передаёт неверные или неточные данные из-за неисправностей, помех или других факторов, торговое судно с высокой вероятностью примет неверные решения по предотвращению столкновений на основе этих данных.
- Некоторые рыболовные суда используют в море большое количество орудий для лова, оснащённых радиомаяками АИС. Чрезмерное количество сигналов АИС может вводить в заблуждение вахтенного помощника капитана торгового судна в отношении расположения рыболовных судов, и тем самым создавая серьёзную угрозу безопасности мореплавания.

### 2. Аспекты, связанные с рыболовными судами

#### 2.1 Неспособность обеспечить надлежащее наблюдение

Из-за того, что на некоторых рыболовных судах приоритет отдается добыче, а не безопасности, вахтенные помощники на мостике, которые должны нести надлежащую вахту, часто принимают непосредственное участие в рыболовных операциях на палубе, оставляя мостик без присмотра.

#### 2.2 Слабая осведомленность о мерах безопасности

- Рыболовство в водах, пересекающихся с маршрутами торговых судов, якорными стоянками, портовыми каналами, а также неправильные действия при пересечении судоходных каналов, что значительно увеличивает риск столкновений.

- Под влиянием местных обычаяев некоторые рыболовные суда склонны подходить к носу торговых судов на близкое расстояние, ошибочно полагая, что торговые суда уступят им дорогу.
- Чтобы защитить свои снасти от приближающихся торговых судов, рыболовные суда могут совершать непредсказуемые маневры, что значительно увеличивает риск столкновений.
- Отсутствие огней и специальных опознавательных знаков в соответствии с МППСС, что не позволяет торговым судам точно определять тип и направление движения рыболовных судов.

### 2.3 Слабый уровень навигации

Некоторые экипажи рыболовных судов недостаточно хорошо разбираются в МППСС и в значительной степени полагаются на личный опыт при управлении судном. Они могут не предпринять адекватных действий в случае чрезвычайной ситуации, например, при сближении. Действия по предотвращению столкновений не предпринимаются своевременно, поскольку экипажи рыболовных судов недостаточно знакомы с навигационными особенностями (например, медленным реагированием на повороты) торговых судов.

### 2.4 Проблемы с коммуникационным и навигационным оборудованием и связанные с ними риски

Большинство рыболовных судов оснащены ограниченным количеством средств связи и навигации, и некоторые экипажи не используют их должным образом. Например, некоторые рыболовные суда отключают свои генераторы, находясь на якоре, чтобы сэкономить топливо, следовательно, система АИС может быть отключена из-за недостаточного электропитания. Это может затруднить торговым судам своевременное обнаружение рыболовных судов, особенно в ночное время или в условиях ограниченной видимости. Кроме того, некоторые рыболовные суда не ведут прослушивание на УКВ-радио, что приводит к плохой связи между торговыми и рыболовными судами и провоцирует инциденты.

## 3. Другие способствующие факторы

### 3.1 Факторы окружающей среды

- На способность членов экипажа к реагированию негативно влияют сезонные экстремальные погодные условия, например, тайфуны, сильные туманы и т. д.

- После снятия летнего запрета на ловлю рыбы большое количество рыболовных судов выходит в море. Это приводит к резкому увеличению плотности морского судоходства и возникновению сложных ситуаций, приводящих к столкновению торговых и рыболовных судов.

### 3.2 Влияние ночного времени

- Яркие рабочие огни на рыболовных судах могут помешать вахтенным помощникам торгового судна своевременно обнаруживать приближающиеся рыболовные суда, а также могут существенно снизить их способность оценивать риск столкновений.
- Из-за циркадных ритмов вахтенный персонал склонен к усталости, что снижает его концентрацию внимания и способность реагировать на чрезвычайные ситуации.

### 3.3 Коммуникация

В некоторых случаях языковые барьеры (например, различия в языках, диалектах и понимании терминологии) между экипажами торговых и рыболовных судов могут препятствовать эффективному общению и препятствовать обмену намерениями по предотвращению столкновений.

#### **Рекомендации Huatai**

1. Руководство по предотвращению столкновений торговых и рыболовных судов в прибрежных водах Китая (далее именуемое «Руководство», (приложено к оригинальному циркуляру) 1) Руководство, выпущенное Управлением по безопасности на море Китайской Народной Республики (MSA), содержит комплексные стандарты безопасной эксплуатации и рекомендации по предотвращению рисков для торговых судов, которые ходят в прибрежных водах Китая. Экипажу рекомендуется ознакомиться с этим руководством и применять изложенные в нем методы безопасной навигации в прибрежных водах Китая.

2. В 2023 году (MSA) определило 38 зон повышенного риска столкновений торговых и рыболовных судов в прибрежных водах Китая (например, Бохайский залив, воды вокруг рыболовного района Чжоушань и устье реки Чжуцзян, см. Приложение 2 к оригинальному циркуляру). Перед входом в эти воды торговым судам рекомендуется ознакомиться с географическим расположением этих зон и нанести на карты те из них, которые влияют на их предполагаемые маршруты. Если позволяют условия, обезд зон повышенного риска является относительно разумной

стратегией. Если навигация через такие зоны неизбежна, крайне важно сохранять повышенную бдительность.

3. В целях соответствия требованиям MSA к продвижению, распространению и применению двух вышеупомянутых документов некоторые региональные MSA могут требовать от судовых агентов распространения указанных документов среди представляемых ими судов и получения, подписанного капитанами подтверждения получения документов (см. Приложение 3 оригинального циркуляра).

4. При планировании маршрутов в прибрежных водах Китая рекомендуется отдавать приоритет использованию общедоступных маршрутов, опубликованных MSA.

5. Перед входом в прибрежные воды Китая важно убедиться в том, что:

- Вахтенные помощники капитана (OOW) полностью осведомлены о маневренных характеристиках судна (например, радиусах поворота, дистанции аварийной остановки и т. д.) и других ключевых параметрах, существенно влияющих на безопасность мореплавания (например, «слепых» секторах мостика).
- Ключевое оборудование, такое как системы рулевого управления, сигнальные устройства (свистки, навигационные огни/фигуры, дневные сигнальные лампы), прошло функциональные испытания и находится в исправном состоянии.

6. При приближении к водам с высокой интенсивностью рыболовства рекомендуется подготовить двигатель и включить ручное управление для облегчения немедленного маневрирования. Также рекомендуется поддерживать безопасную скорость, чтобы обеспечить достаточно времени для полной оценки ситуации и риска столкновения.

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

### **Китай приостановил введение специальных портовых сборов для судов, связанных с США, на один год**

P&I Корреспонденты "Ингосстраха" в Китае компания Oasis P&I Services Company Limited, сообщает, что 10 ноября 2025 года Министерство транспорта Китая опубликовало объявление о приостановке специальных портовых сборов для судов, связанных с США, сроком на один год, начиная с 10 ноября 2025 года.

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