

Е.Б. Карпович  
кандидат технических наук  
заведующий лабораторией крепления грузов  
АО «ЦНИИМФ»  
E-mail: [karpovich@cniimf.ru](mailto:karpovich@cniimf.ru)

## О ПРЕДСТОЯЩЕМ ВСТУПЛЕНИИ В СИЛУ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЙ К УЖЕСТОЧЕНИЮ КОНТРОЛЯ МАССЫ ЗАГРУЖЕННЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

### 1 Введение

21 ноября 2014 года Комитет по безопасности на море (КБМ) Международной морской организации (ИМО) резолюцией MSC.380(94) принял, среди прочего, поправки к главе VI «Перевозка грузов и жидкого топлива» Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море (МК СОЛАС), касающиеся так называемой **проверенной массы брутто загруженных контейнеров**. Поправками предусматривается ужесточение ответственности лиц, участвующих в перевозках контейнеров, за корректное указание **проверенной** массы брутто контейнеров, подлежащих перевозке на морских судах.

Требования к ответственности за обеспечение соответствия фактической массы брутто перевозимых судами грузов сведениям, указываемым в транспортных (отгрузочных) документах присутствовали в МК СОЛАС и ранее (в первую очередь – ответственность грузоотправителя), однако ряд крупных аварий с судами-контейнеровозами поставил ИМО перед необходимостью ужесточения этой ответственности. В ходе расследований этих аварий высказывались предположения, что одной из причин, способствовавших разрушению корпусов судов-контейнеровозов, могло быть неправильное позиционирование контейнеров по высоте штабелей в зависимости от их массы, вызванное отклонением их действительной массы от заявленных значений (обычно с превышением).

Упомянутыми выше поправками к МК СОЛАС (см. Приложение 1) предусматривается ужесточение ответственности лиц, участвующих в морских перевозках контейнеров, за корректное указание массы брутто каждого контейнера вплоть до отказа в погрузке на борт судна контейнера, у которого сведения о **проверенной** массе брутто отсутствуют.

Требования МК СОЛАС носят обязательный характер для всех государств, являющихся Сторонами этой конвенции, включая Российскую Федерацию. АО «ЦНИИМФ» является непосредственным участником разработки всех рассматриваемых в данном материале документов.

Настоящий материал представлен АО «ЦНИИМФ» для сведения всех заинтересованных сторон с целью подготовки всех участников транспортной цепи поставок грузов в контейнерах к предстоящему вступлению в силу указанных поправок к МК СОЛАС (с 1 июля 2016 года), с учетом непродолжительного времени, остающегося до наступления указанной даты.

Текст резолюции MSC.380(94) и поправок к главе VI МК СОЛАС в авторизованном неофициальном переводе ЦНИИМФа приведен в Приложении 1 к настоящему материалу для сведения.

## **2      Общее описание мер, предусматриваемых поправками к МК СОЛАС**

2.1   Начиная с 1 июля 2016 года, загруженные контейнеры, предъявляемые для перевозки морем в международном рейсе, должны сопровождаться подготовленным грузоотправителем документальным подтверждением «проверенной массы брутто загруженного контейнера» (“verified gross mass of a packed container”). Ответственность грузоотправителя, имя/название которого указаны в отгрузочных документах, за указание проверенной массы брутто загруженного контейнера (**далее – ПМЗБК**) в этих документах, определена вне зависимости от того, кто осуществил загрузку, и сколько в этой процедуре участвовало сторон.

2.2   Значение ПМЗБК заблаговременно направляется капитану судна или его представителю, а также представителю терминала для подготовки плана размещения контейнеров на судне.

2.3   Ответственность капитана или его представителя и представителя терминала состоит в проверке наличия в отгрузочных документах значения ПМЗБК и его надлежащем использовании при составлении плана размещения контейнеров. При отсутствии данных о ПМЗБК и в иных случаях нарушения действующих правил эксплуатации контейнеров (например, при превышении массой загруженного контейнера его максимально допустимой массы брутто) контейнер не должен приниматься к погрузке на судно. Отметим, что отказ в погрузке контейнера на судно вследствие дефектов и повреждений контейнера, как они определены в Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года с поправками (КБК) и ее интерпретациях, принятых ИМО\* в данном контексте не рассматривается.

## **3      Практическое руководство**

3.1   Для облегчения и упрощения внедрения в практику новых требований, КБМ ИМО разработал «Руководство в отношении проверенной массы брутто контейнера с грузом» (в дальнейшем – Руководство) и в июне 2014 года направил его всем заинтересованным сторонам в виде циркуляра MSC.1/Circ.1475 (см. Приложение 2).

3.2   В целом следует признать, что упомянутое Руководство уже содержит необходимый минимум рекомендаций для всех заинтересованных сторон, участвующих в перевозках контейнеров и обеспечивающих их безопасность, поэтому настоящий материал ограничен лишь разъяснениями, которые ЦНИИМФ считает целесообразным довести до сведения своих клиентов и партнеров для случаев, требующих

---

\* Например, в циркуляре CSC.1/Circ.138/Rev.1 *Пересмотренные рекомендации по гармонизированному толкованию и применению Международной конвенции 1972 года по безопасным контейнерам с поправками.*

дополнительной детализации. Эти разъяснения приведены в разделах 4 - 8 ниже со ссылками на соответствующие разделы Руководства ИМО.

3.3 Всем заинтересованным лицам и организациям предлагается руководствоваться документами ИМО обязательного характера, приведенными в Приложении 1, рекомендациями ИМО, содержащимися в Приложении 2, и настоящими разъяснениями, приведенными в разделах 4 – 9.

## **4 Замечания общего характера**

### **4.1 Масса и вес**

*Масса* и *вес* являются разными физическими понятиями, но в практическом использовании они часто смешиваются, благодаря тому, что в принятой в документах ИМО системе единиц масса и вес выражаются одинаковыми по величине численными значениями (килограммы и фунты), базовый документ – Международную конвенцию 1972 года по безопасным контейнерам (КБК) – оперирующую категориями *веса*, можно было не исправлять. Взамен повсеместного использования категорий массы (что было бы правильнее с точки зрения физики), ИМО в своих интерпретациях КБК разъяснила, что для целей использования конвенции категории и термины массы и веса являются взаимозаменяемыми. Соответственно, *взвешивание* контейнеров должно рассматриваться как способ установления их массы.

### **4.2 Уточнение области применения**

В пункте 3.3 раздела 3 Руководства (область применения), содержащем, среди прочего, ссылку на циркуляр CSC.1/Circ.138/Rev.1, представляющий наиболее подробные интерпретации КБК, не упомянуты съемные кузова (swap bodies). Хотя они, как таковые, не являются предметом КБК, этот циркуляр в своем пункте 3.1.2 информирует о том, что КБК распространяется на съемные кузова, используемые в трансокеанских перевозках. Определения 'трансокеанских перевозок' ни КБК, ни CSC.1/Circ.138/Rev.1 не предлагают, и вопрос о том, входят ли съемные кузова в область применения поправок к МК СОЛАС и Руководства, остается открытым.

## **5 Оборудование для взвешивания контейнеров**

В пункте 2.1.2 и разделе 7 Руководство предлагает толкование поправки к МК СОЛАС, содержащейся в пункте 4.1 правила VI/2 в части точности используемого для взвешивания *поверенного и сертифицированного оборудования*. Точность, согласно определению Руководства, должна отвечать принятым стандартам и требованиям государства, в котором используется оборудование. До установления Администрацией (по терминологии МК СОЛАС и Руководства, т.е., Минтрансом РФ) соответствующих показателей точности, в качестве временного руководства по стандартам точности может быть рекомендовано использовать ГОСТ Р 53228-2008 «Весы неавтоматического действия» (М., «Стандартинформ», 2009).

## **6 Загруженный контейнер**

Пункт 3.2 Руководства предлагает интерпретацию для грузовых мест, являющихся или не являющихся «предметом требований МК СОЛАС», а именно - грузовые места, переданные грузоотправителем для загрузки в контейнер, *уже находящийся на борту*,

предметом требований МК СОЛАС не являются, тогда как «...загруженный контейнер на шасси или на прицепе, которому предстоит въезд на и съезд с судна ро-ро, является предметом требований МК СОЛАС, если судно было определено Администрацией как предмет требований главы VI МК СОЛАС, и не занято в коротких международных рейсах».

## **7 Сертифицированный метод определения ПМЗБК**

Использование метода № 2 предполагает его сертификацию и одобрение компетентным органом государства, в котором были произведены загрузка и опломбирование контейнера – см. поправки к МК СОЛАС (пункт 4.2 правила VI/2) и Руководство (пункты 5.1.2, 5.1.2.3). Пункт 5.1.2.3 имеет сноску, информирующую о том, что перечень «компетентных органов» приведен в «соответствующем циркуляре MSC» (т.е., КБМ). Однако номера циркуляра не приведено и, судя по всему, такого циркуляра нет (возможно, его выпуск только планируется ИМО). Из имеющихся в распоряжении циркуляров ИМО по данной проблеме можно упомянуть циркуляр CSC.1/Circ.149 от 1 октября 2014 года, озаглавленный «Международная конвенция 1972 года по безопасным контейнерам (КБК) / Внедрение, испытания, осмотры и допущение», который приводит контактные данные организаций, ответственных за выполнение испытаний, осмотров и осуществление допущения самих контейнеров. Для Российской Федерации в качестве таких организаций упомянуты отдел портовой деятельности и межведомственных отношений и портов Департамента морского транспорта Минтранса и Российский морской регистр судоходства. Эти данные являются устаревшими, поэтому можно ожидать, что в роли «компетентного органа» должен выступить Минтранс, с поручением выполнить одобрение метода одной из его признанных организаций.

Таким образом, до решения этого вопроса на уровне Минтранса, в случае, если оно будет принято после 1 июля 2016 года, может быть рекомендовано использовать на практике только Метод № 1. Оценка массы содержимого контейнеров не допускается, хотя пункт 5.1.2.1 допускает избегать взвешивания грузовых единиц и мест, масса которых по отдельности определено известна.

## **8 «Заблаговременный» срок уведомления представителя терминала, капитана или его представителя о ПМЗБК**

8.1 Поправки к МК СОЛАС (пункт 5.2 правила VI/2), Руководство (пункты 5.1.2, 6.3, 6.3.1, 6.3.2) упоминают о «заблаговременном» сроке уведомления участвующих в отправке и транспортировании сторон, но этот срок нигде не определяется как зависящий от конкретных условий практики терминала и судна. Возможно, наилучшим способом обезопасить стороны от непредвиденных осложнений будет указание таких сроков в самом контракте.

## **9 Заключительные замечания**

9.1 Для остальных, не упомянутых выше правил, разделов и пунктов поправок и Руководства, ввиду их очевидного характера, комментарии не приводятся.

9.2 В качестве дополнительных материалов, которые могут оказать содействие в практическом применении поправок и Руководства (кроме уже упомянутых выше в настоящих комментариях) могут быть рекомендованы следующие:

- .1 Руководство по повышению безопасности и внедрению требований МК СОЛАС к проверке веса контейнеров // Guidelines for Improving Safety and Implementing the SOLAS Container Weight Verification Requirements, Всемирный совет по судоходству, 1 июля 2015 года. Доступно по адресу в Интернет [http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC Guidelines for Implementing the SOLAS Container Weight Verification Requirement.pdf](http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC_Guidelines_for_Implementing_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement.pdf) - на английском языке;
- .2 Отраслевое руководство по внедрению требований правила 2 главы VI МК СОЛАС и относящегося к нему Руководства ИМО в части определения проверенной массы брутто загруженного контейнера // Industry Guidance for the implementation of SOLAS Chapter VI, Regulation 2 and the associated IMO Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. CEFIC, CLECAT, ESC, Global Shippers Forum. Доступно по адресу в Интернет <http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/Best%20Practice%20Guidelines%20-%20General%20Guidelines/Joint-Industry-Guidance-Mandatory-Weighing-of-Containers-Cefic-ESC-CLECAT-GSF%20Final%20April%202015.pdf> - на английском языке.

Последнее полезно тем, что позволяет определить номинальную массу контейнеров и различной стандартной тары, изготавливаемых ведущими мировыми производителями.

9.3 Кроме того, в общем контексте проблемы могут быть рекомендованы общие правила эксплуатации грузовых контейнеров, изложенные в Практическом Кодексе ИМО / МОР / ЕЭК ООН по загрузке грузовых транспортных единиц (Кодексе ГТЕ). С его текстом в авторизованном неофициальном переводе ЦНИИМФа можно ознакомиться на сайте: <http://www.cniimf.ru/csl.htm>.

\*\*\*

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.380(94)  
(принята 21 ноября 2014 года)**

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ  
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью VIII b) vi) 2) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (МК СОЛАС) 1974 года («Конвенция»), касающуюся процедуры внесения поправок в приложение к Конвенции, за исключением положений его главы I,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто четвертой сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с ее статьей VIII b) i),

1 ПРИНИМАЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что указанные поправки считаются одобренными 1 января 2016 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, совокупная валовая вместимость торгового флота которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС принять к сведению, что, в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции, поправки вступят в силу **1 июля 2016 года** после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные экземпляры настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции; и

5 ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить экземпляры настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

\*\*\*

## ГЛАВА VI ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ И ЖИДКОГО ТОПЛИВА

### Часть А – Общие положения

#### *Правило 2 – Информация о грузе*

1 После существующего пункта 3 добавляются новые пункты 4 – 6 следующего содержания:

«4 Если груз перевозится в контейнере\*, за исключением контейнеров, перевозимых на шасси или на прицепе, когда таким контейнерам предстоит въезд на и съезд с судна ро-ро, занятого в коротких международных рейсах, как определено в правиле III/3, масса брутто в соответствии с пунктом 2.1 настоящего правила должна быть подтверждена грузоотправителем одним из следующих способов:

- .1 взвешиванием загруженного контейнера с использованием поверенного и сертифицированного оборудования; или
- .2 взвешиванием каждой грузовой единицы и грузового места, а также поддонов, подкладочного и сепарационного материала и иных, служащих для крепления, материалов, которые подлежат загрузке в контейнер, и добавлением массы тары контейнера к сумме всех отдельных значений массы с использованием сертифицированного метода, одобренного компетентным органом государства, где была осуществлена загрузка контейнера.

5 Грузоотправитель контейнера должен обеспечить, чтобы в отгрузочном документе была указана проверенная масса брутто\*\*. Отгрузочный документ должен быть:

- .1 подписан лицом, установленным порядком уполномоченным грузоотправителем; и
- .2 передан капитану или его представителю, а также представителю терминала достаточно заблаговременно, как это назначено капитаном или его представителем с тем, чтобы использовать проверенную массу брутто при подготовке плана размещения контейнеров на судне\*\*\*.

6 Если в отношении загруженного контейнера в отгрузочном документе не указана проверенная масса брутто, и если капитан или его представитель и представитель терминала не получили сведений о проверенной массе брутто загруженного контейнера, такой контейнер не должен быть погружен на судно.

\* Термин «контейнер» надлежит рассматривать как имеющий такое же значение, как оно определено и применяется в Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК) 1972 года с поправками, с учетом циркуляра MSC/Circ.860 ***Руководство по допущению контейнеров, перегружаемых в открытом море*** и циркуляра CSC.1/Circ.138/Rev.1 ***Пересмотренные рекомендации по гармонизированному толкованию и применению Международной конвенции 1972 года по безопасным контейнерам с поправками***.

\*\* См. циркуляр MSC.1/Circ.1475 ***Руководство в отношении проверенной массы брутто контейнера с грузом***.

\*\*\* Этот документ может быть представлен посредством технологий связи EDP или EDI. Подписью может быть электронная подпись или фамилия лица, имеющего право подписи, указанная печатными буквами.



---

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1475  
9 июня 2014 г.

## **РУКОВОДСТВО В ОТНОШЕНИИ ПРОВЕРЕННОЙ МАССЫ БРУТТО КОНТЕЙНЕРА С ГРУЗОМ**

- 1 Комитет по безопасности на море на своей девяносто третьей сессии (14 - 23 мая 2014 года), рассмотрев предложение Подкомитета по опасным и твердым грузам и контейнерам, сделанное на его восемнадцатой сессии (16 - 20 сентября 2013 года), утвердил *Руководство в отношении проверенной массы брутто контейнера с грузом*, содержащееся в приложении.
- 2 Целью Руководства является установление общего подхода к применению и соблюдению на практике требований МК СОЛАС к проверке массы брутто загруженных контейнеров.
- 3 Правительствам - членам ИМО предлагается довести содержание приведенного в приложении Руководства до сведения всех заинтересованных сторон.

\*\*\*

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

### **РУКОВОДСТВО В ОТНОШЕНИИ ПРОВЕРЕННОЙ МАССЫ БРУТТО КОНТЕЙНЕРА С ГРУЗОМ**

#### **1 Введение**

1.1 Для обеспечения безопасности судна, безопасности работников как на борту, так и на берегу, безопасности груза и общей безопасности на море, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море ( МК СОЛАС ) с поправками в правиле 2 части А главы VI требует совершения проверки массы брутто контейнеров с грузом до их размещения на судне. Ответственность за проверку массы брутто контейнера с грузом (далее именуется "загруженный контейнер") несет грузоотправитель. Грузоотправитель несет также ответственность за заблаговременное сообщение подтвержденной массы брутто контейнера в отгрузочных документах для использования ее капитаном судна или его представителем, а также представителем терминала при разработке плана размещения контейнеров на судне. При отсутствии сообщения грузоотправителя о подтвержденной массе брутто загруженный контейнер не должен быть погружен на судно, если капитан судна или его представитель и представитель терминала не получили сведений о проверенной массе брутто контейнера иным способом.

1.2 Целью настоящего Руководства является установление общего подхода к применению и соблюдению на практике требований МК СОЛАС к проверке массы брутто загруженных контейнеров. Руководство предлагает рекомендации по интерпретации и применению требований МК СОЛАС. Оно также выявляет вопросы, которые могут возникнуть при применении указанных требований, и предлагает рекомендации по решению таких вопросов. Следование настоящему Руководству упрощает обеспечение соответствия требованиям МК СОЛАС для грузоотправителей контейнерных грузов, а также оказывает содействие иным участникам международной цепи поставок контейнерных грузов, включая компании - перевозчики, портовые терминалы и их персонал, в понимании их соответствующей роли в усовершенствовании безопасной перегрузки, размещения и транспортирования контейнеров.

#### **2 Определения**

2.1 Для целей настоящего Руководства:

2.1.1 *Администрация // Administration* означает Правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

2.1.2 *Поверенное и сертифицированное оборудование // Calibrated and certified equipment* означает весы, весы-платформы, подъемное оборудование или любые иные устройства, пригодные для определения действительной массы брутто загруженного контейнера, либо грузовых единиц и грузовых мест, поддонов, сепарационных и подкладочных материалов и иных материалов, служащих для загрузки и крепления, отвечающие стандартам точности и требованиям государства, в котором используется это оборудование.

2.1.3 *Грузовые места // Cargo items* имеет то же самое общее значение, которое имеет термин "груз" в Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года с поправками (далее именуемой "КБК"), и означает любые товары, изделия, продукцию, жидкости, газы, твердые вещества и любого рода предметы, перевозимые в контейнерах в соответствии с контрактом на перевозку. Однако судовое оборудование и снабжение<sup>1</sup>, включая запасные части для судна и запасы, перевозимые в контейнерах, в качестве груза не рассматриваются.

2.1.4 *Контейнер // Container* имеет то же значение, что и термин "контейнер" в КБК и означает изделие транспортного оборудования:

- (a) предназначенное для длительной эксплуатации, и в силу этого обладающее достаточной прочностью с тем, чтобы быть пригодным для многократного использования;
- (b) специально сконструированное с целью облегчения транспортирования товаров одним или более видами транспорта без промежуточной перевалки;
- (c) предназначенное для крепления и/или удобной перегрузки и снабженное для этих целей угловыми фитингами; и
- (d) имеющее такие размеры, что площадь, ограничиваемая четырьмя внешними нижними углами составляет:
  - (i) не менее 14 м<sup>2</sup> (150 кв. футов); или
  - (ii) не менее 7 м<sup>2</sup> (75 кв. футов), если оно оборудовано верхними угловыми фитингами.

2.1.5 *Контракт на перевозку // Contract of carriage* означает контракт, по которому компания - грузоотправитель за плату получает услугу по перевозке товаров из одного места в другое. Контракт может быть оформлен в виде, либо подтверждаться посредством таких документов, как морская транспортная накладная, коносамент или документ на смешанную перевозку.

2.1.6 *Масса брутто // Gross mass* означает общую массу тары контейнера и массы всех грузовых единиц и грузовых мест, включая поддоны, сепарационные и подкладочные материалы и иные материалы, служащие для загрузки и крепления, загруженные в контейнер (см. также "Подтвержденная масса брутто").

2.1.7 *Грузовая единица // Package* означает одно или более грузовых мест, обвязанных, упакованных, обернутых, уложенных в коробку/ящик либо уложенных в пакет друг с другом для транспортирования. Примеры грузовых единиц включают пакеты, коробки, ящики, но не ограничиваются перечисленным.

2.1.8 *Загруженный контейнер // Packed container* означает контейнер с грузом, как это определено выше ("заполненный"), жидкостями, газами, твердыми веществами, грузовыми единицами и грузовыми местами, включая поддоны, сепарационные и подкладочные материалы и иные материалы, служащие для загрузки и крепления.

<sup>1</sup>

См. Пересмотренные рекомендации по безопасному транспортированию опасных грузов и смежным видам деятельности в районе портов (MSC.1/Circ.1216).

2.1.9 *Упаковочный материал // Packing material* означает любой материал, используемый или предназначенный для использования с грузовыми единицами и грузовыми местами для предотвращения нанесения повреждений, включающий обрешетки, упаковочные блоки, барабаны, ящики, коробки, бочки и полозья, но не ограничивающийся перечисленным. Из определения исключается любой материал внутри отдельных закрытых грузовых единиц, предназначенный для защиты грузового(-ых) места (мест) внутри грузовой единицы.

2.1.10 *Материал для крепления // Securing material* означает все сепарационные и подкладочные материалы, найтовы и иные средства, используемые для блокировки, распорки и крепления загруженных в контейнер грузовых мест.

2.1.11 *Судно // Ship* означает любое судно, являющееся предметом главы VI МК СОЛАС. Из этого определения исключаются накатные (ро-ро) суда, занятые в коротких международных рейсах<sup>2</sup>, в которых контейнеры размещаются на шасси или прицепе, и погрузка и выгрузка осуществляются посредством въезда на и съезда с такого судна.

2.1.12 *Грузоотправитель // Shipper* означает юридическое лицо или частное лицо, название/имя которого указаны в коносаменте, морской транспортной накладной, либо равноценном документе на мультимодальную (смешанную) перевозку (например, в "сквозном" коносаменте) в качестве грузоотправителя, и/или на чье имя (либо от чьего имени или в интересах которого) был заключен контракт на перевозку с компанией-перевозчиком.

2.1.13 *Отгрузочный документ // Shipping document* означает документ, используемый грузоотправителем для сообщения о подтвержденной массе брутто загруженного контейнера. Этот документ может быть частью указаний по перевозке для компании-перевозчика, либо быть передан отдельно (напр., в виде декларации, включающей свидетельство о взвешивании, выданное станцией, осуществившей это взвешивание).

2.1.14 *Масса тары // Tare mass* означает массу порожнего контейнера, не содержащего каких-либо грузовых единиц, грузовых мест, поддонов, сепарационных и подкладочных материалов и иных материалов, служащих для загрузки и крепления.

2.1.15 *Представитель терминала // Terminal representative* означает лицо, действующее от имени юридического лица, либо лицо, занятое в деятельности по предоставлению услуг причальных сооружений, швартовки, услуг по размещению и складских услуг, либо иных связанных с судном услуг по обработке грузов.

2.1.16 *Проверенная масса брутто // Verified gross mass* означает общую массу брутто загруженного контейнера, значение которой получено при помощи одного из методов, описанных в пункте 5.1 настоящего Руководства (см. также "*Масса брутто*").

<sup>2</sup>

Правило III/3.22 СОЛАС определяет «короткий международный рейс» как международный рейс, в ходе которого судно не удаляется на расстояние более 200 миль от порта или места, где пассажиры и экипаж могут быть помещены в безопасные условия, и протяженность которого не превышает 600 миль между последним портом захода в стране начала рейса и конечным портом назначения.

### **3 Область применения**

3.1 Требования МК СОЛАС к проверке массы брутто загруженных контейнеров применяются ко всем контейнерам, являющимся предметом КБК, размещаемым на судах, которые определены Администрацией как предмет главы VI МК СОЛАС.

3.2 Например (но не ограничиваясь этим примером), загруженный контейнер на шасси или на прицепе, которому предстоит въезд на и съезд с судна ро-ро, является предметом требований МК СОЛАС, если судно было определено Администрацией как предмет требований главы VI МК СОЛАС и не занято в коротких международных рейсах. Вместе с тем, грузовые места, переданные грузоотправителем для загрузки в контейнер, уже находящийся на борту, предметом этих требований МК СОЛАС не являются.

3.3 Термин *контейнер* включает контейнеры-цистерны, флэтреки, контейнеры для насыпных грузов и т.п. Он включает также перевозимые на шасси или прицепе контейнеры, исключая случай, когда такие контейнеры въезжают на и съезжают с судна ро-ро (см определение *судно*), занятого в коротких международных рейсах,. Из этого определения исключены любые типы транспортных средств<sup>3</sup>. Из определения исключены также "контейнеры для перегрузки в открытом море", на которые, в соответствии с *Руководством по допущению контейнеров, перегружаемых в открытом море* (MSC/Circ.860) и *Пересмотренными рекомендациями по гармонизированному толкованию и применению Международной конвенции 1972 года по безопасным контейнерам с поправками* (CSC.1/Circ.138/Rev.1), требования КБК не распространяются.

### **4 Основные принципы**

4.1 Ответственность за определение и указание в документах проверенной массы брутто загруженного контейнера несет грузоотправитель.

4.2 Контейнер, загруженный грузовыми единицами и грузовыми местами, не должен быть погружен на судно, являющееся предметом правил МК СОЛАС, если капитан или его представитель и представитель терминала не получили сведений о проверенной действительной массе брутто контейнера до загрузки судна.

### **5 Методы установления подтвержденной массы брутто загруженного контейнера**

5.1 Правила МК СОЛАС предписывают два способа, посредством которых грузоотправитель может получить значение проверенной массы брутто загруженного контейнера:

5.1.1 Метод № 1: по завершении загрузки и опломбировании контейнера грузоотправитель может взвесить, или с участием третьей стороны организовать взвешивание загруженного контейнера.

5.1.2 Метод № 2: грузоотправитель (или третья сторона по поручению грузоотправителя) может взвесить каждую грузовую единицу и грузовое место, включая поддоны, сепарационные и подкладочные материалы и иные материалы, служащие для загрузки и крепления, которые будут загружены в контейнер, и добавить массу тары

<sup>3</sup> См. *Пересмотренные рекомендации по гармонизированному толкованию и применению Международной конвенции 1972 года по безопасным контейнерам с поправками* (циркуляр CSC.1/Circ.138/Rev.1).

контейнера к сумме всех отдельных значений массы, используя сертифицированный метод, как описано в пунктах 5.1.2.3 и 5.1.2.3.1. Любая третья сторона, осуществившая частичную или полную загрузку контейнера, должна информировать грузоотправителя о значении массы грузовых мест и материалов, служащих для загрузки и крепления, загруженных ею в контейнер, с целью упрощения для грузоотправителя подтверждения массы брутто загруженного контейнера с использованием Метода № 2. В соответствии с требованиями правила МК СОЛАС VI/2 и пункта 5, грузоотправитель должен обеспечить заблаговременное направление сведений о массе брутто контейнера до погрузки судна. Способ обмена такими сведениями между грузоотправителем и любой третьей стороной надлежит согласовать между взаимодействующими коммерческими сторонами.

5.1.2.1 Необходимости в повторном взвешивании индивидуальных, изначально упакованных и закрытых грузовых единиц, а также грузовых мест (включая любые иные материалы – такие как упаковочный материал и хладагенты внутри грузовых единиц), на поверхности которых ясным и долгосрочным способом указана их точная масса, при загрузке контейнера нет.

5.1.2.2 Некоторые виды грузов (напр., металлолом, зерно россыпью и иные насыпные грузы) не поддаются индивидуальному взвешиванию при загрузке в контейнер. В подобных случаях использование Метода № 2 невозможно и не осуществимо практически, и вместо него должен использоваться Метод № 1.

5.1.2.3 Способ, используемый для взвешивания содержимого контейнера согласно Методу № 2, является предметом сертификации и допущения компетентным органом государства, в котором были произведены загрузка и опломбирование контейнера<sup>4</sup>.

5.1.2.3.1 Процедура проведения сертификации осуществляется по усмотрению заинтересованного государства, и может распространяться как на процедуру взвешивания, так и на сторону, осуществляющую взвешивание, либо на обе.

5.1.3 Если контейнер загружается несколькими сторонами или содержит грузы, поступившие от нескольких сторон, грузоотправитель, как он определен в пункте 2.1, несет ответственность за получение и занесение в документы массы брутто загруженного контейнера. Если для установления подтвержденной массы брутто грузоотправителем выбирается Метод № 2, грузоотправитель должен выполнить все условия, указанные в пунктах 5.1.2, 5.1.2.1, 5.1.2.2 и 5.1.2.3.

## **6 Документация**

6.1 Правилами МК СОЛАС от грузоотправителя требуется подтверждение значения массы брутто загруженного контейнера с использованием Метода № 1 или Метода № 2 и указание подтвержденной массы брутто в документе на перевозку. Этот документ может быть частью инструкций по перевозке для компании-перевозчика, либо быть отдельным направляемым документом (напр., декларацией, включающей свидетельство о взвешивании, выданное осуществившей взвешивание станцией, использующей поверенное и сертифицированное оборудование, когда такое взвешивание произошло между местом отправки грузоотправителем и терминалом порта). В любом

случае документ должен ясным образом свидетельствовать, что указываемая масса брутто является "проверенной массой брутто", как она определена в пункте 2.1.

6.2 Вне зависимости от его формы, документ, декларирующий проверенную массу брутто загруженного контейнера, должен быть подписан лицом, надлежащим образом уполномоченным грузоотправителем. Подписью может быть электронная подпись, либо она может быть заменена фамилией лица, уполномоченного подписать документ, указанной заглавными буквами.

6.3 Условием погрузки загруженного контейнера на судно, к которому применяются правила МК СОЛАС, является достаточно заблаговременное сообщение значения его подтвержденной массы брутто – предпочтительно электронными средствами, такими как электронный взаимообмен информацией (Electronic Data Interchange, EDI) или электронная обработка информации (Electronic Data Processing, EDP), капитану судна или его представителю, а также представителю терминала с тем, чтобы использовать это значение при разработке и реализации плана размещения контейнеров на судне.

6.3.1 В силу того, что контракт на перевозку заключается между грузоотправителем и компанией-перевозчиком, а не перевозчиком и портовым терминалом, грузоотправитель может выполнить свои обязанности согласно правилам МК СОЛАС, предоставив сведения о проверенной массе брутто компании-перевозчику. В этом случае ответственность за заблаговременное предоставление сведений о проверенной массе брутто загруженного контейнера до погрузки на судно представителю терминала лежит на компании-перевозчике. Подобным же образом грузоотправитель может направить сведения о проверенной массе брутто загруженного контейнера представителю терминала по доставке контейнера на портовое средство до погрузки.

6.3.1.1 Капитан или его представитель и представитель терминала должны организовать взаимные действия для обеспечения оперативного обмена сведениями о значении проверенной массы брутто контейнера, предоставленном грузоотправителями. Для передачи и обмена сведениями о значении проверенной массы брутто контейнера могут использоваться существующие системы связи.

6.3.1.2 По доставке загруженного контейнера на портовый терминал, представитель терминала должен быть проинформирован компанией-перевозчиком о том, были ли представлены грузоотправителем сведения о проверенной массе брутто загруженного контейнера, и каково ее значение.

6.3.2 МК СОЛАС не предписывает крайнего срока предоставления грузоотправителем сведений о проверенной массе брутто, но указывает на *своевременное получение сведений* для использования их капитаном и представителем терминала в подготовке плана размещения контейнеров на судне. Сроки завершения разработки плана размещения грузов на судне зависят от типа и размера судна, местных процедур погрузки в порту, пути следования и иных факторов эксплуатационного порядка. Информирование грузоотправителя о конкретных крайних сроках предоставления сведений является ответственностью компании-перевозчика, с которой грузоотправитель заключил контракт на перевозку, после предварительного обсуждения этого вопроса с портовым терминалом.

## **7 Оборудование**

7.1 От весов, весов-платформ, подъемного оборудования или иных устройств, используемых для подтверждения массы брутто контейнера в соответствии с Методом № 1 или Методом № 2, описанными выше, требуется соответствие применимым стандартам точности и требованиям государства, в котором используется это оборудование.

## **8 Интермодальные перевозки контейнеров и перевалка**

8.1 Сведения о подтвержденной массе загруженного контейнера должны быть переданы очередной стороне, принимающей контейнер под свою ответственность.

8.1.1 Если загруженный контейнер транспортируется автодорогой, железной дорогой или судном, на которое правила МК СОЛАС не распространяются, и доставляется на портовый терминал без сведений о подтвержденной массе брутто, его не следует грузить на судно, являющееся предметом правил МК СОЛАС, если капитан или его представитель и представитель терминала не получили сведений о проверенной массе брутто контейнера от имени грузоотправителя (см. также пункт 13.1).

8.1.2 Если загруженный контейнер доставлен на портовый терминал судном, являющимся предметом МК СОЛАС, для перегрузки на судно, также являющееся предметом МК СОЛАС, от каждого из доставленных контейнеров правилами МК СОЛАС требуется сообщение значения проверенной массы брутто до погрузки его на первое судно. Все загруженные контейнеры, выгруженные в порту перевалки, уже должны, таким образом, иметь значение проверенной массы брутто, и очередное взвешивание в порту перевалки не требуется. Первое судно должно сообщить портовому терминалу в порту перевалки значение проверенной массы брутто каждого из доставленных загруженных контейнеров. Капитан судна, на которое перегружаются загруженные контейнеры в порту перевалки, может полагаться на сведения, предоставленные судном, доставившим контейнеры в порт перевалки. Для предоставления таких сведений могут использоваться существующие системы связи между судном и портом по согласованию с участвующими коммерческими сторонами.

## **9 Расхождения в значении массы брутто**

9.1 Вопрос о любом расхождении между значениями массы брутто загруженного контейнера, о котором заявлено до подтверждения его массы брутто, должен разрешаться в пользу значения проверенной массы брутто.

9.2 Вопрос о любом расхождении между значениями проверенной массы брутто загруженного контейнера, о котором стало известно до доставки контейнера на портовый терминал, и проверенной массы брутто этого загруженного контейнера, определенной взвешиванием в порту, должен разрешаться в пользу второго из значений, полученного портовым терминалом.

## **10 Контейнеры, масса которых превышает их максимально допустимую массу брутто**

10.1 Правило VI/5 требует, чтобы контейнеры не загружались сверх максимальной массы брутто, указанной на табличке о допущении по условиям

безопасности в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК) с поправками. Контейнер, имеющий массу брутто, превышающую его максимально допустимую массу брутто, на судно грузить не следует.

## **11 Контейнеры на автотранспортных средствах**

11.1 Если проверенная масса брутто загруженного контейнера получена путем взвешивания контейнера, когда тот находился на автотранспортном средстве (напр., на шасси или прицепе), для получения значения проверенной массы брутто загруженного контейнера масса тары автотранспортного средства (где применимо – тягача) должна быть вычтена из полученного результата. В процессе этого вычитания значение массы тары автотранспортного средства (где применимо – тягача) используется таким, как оно указано в регистрационных документах, выданных компетентным органом государства, в котором зарегистрировано данное средство. Должно быть вычтено также значение массы топлива в баке тягача.

11.2 Если взвешиванию подлежат два загруженных контейнера на одном автотранспортном средстве, их масса брутто должна устанавливаться путем взвешивания каждого из контейнеров по отдельности. Простое деление полученного общего значения массы брутто двух контейнеров пополам, после вычета массы автотранспортного средства или, где применимо, тягача, не будет иметь результатом точное определение проверенной массы брутто каждого из контейнеров, и не допускается.

## **12 Порожние контейнеры**

12.1 Грузоотправители и операторы порожних контейнеров поощряются в обладании ими методами и устройствами, позволяющими удостовериться в том, что контейнеры пусты. Надлежит использовать значение массы тары, указываемое на контейнере в соответствии со стандартом Международной организации по стандартизации (ИСО) по маркировке и идентификации контейнеров<sup>5</sup>.

## **13 Нештатные ситуации с контейнерами, полученными без указания их проверенной массы брутто**

13.1 Без противоречия тому, что ответственность за установление и указание в документах значения проверенной массы брутто загруженного контейнера лежит на грузоотправителе, могут возникнуть ситуации, когда загруженный контейнер доставляется на портовый терминал без указания грузоотправителем требуемого значения проверенной массы брутто. Такой контейнер не следует грузить на судно до тех пор, пока не будет установлено значение его проверенной массы брутто. Для поддержания эффективного оборота таких контейнеров капитан или его представитель и представитель терминала могут определить значение проверенной массы брутто загруженного контейнера от имени грузоотправителя. Это может быть осуществлено путем взвешивания контейнера на терминале или в ином месте. Значение проверенной массы брутто, полученное таким образом, должно использоваться для подготовки плана размещения контейнеров на судне. Детали того, как это должно быть осуществлено, следует согласовать между коммерческими сторонами, включая распределение понесенных расходов.

<sup>5</sup>

Ст. стандарт ИСО 6346 – Контейнеры грузовые – Кодирование, идентификация и маркировка.

## **14 Окончательное решение капитана о принятии на борт загруженного контейнера**

14.1 Окончательное решение капитана о принятии на борт груза, в соответствии с Кодексом безопасной практики размещения и крепления груза<sup>6</sup>, принимается лишь в том случае, когда он может быть уверен в безопасном транспортировании этого груза. Ничто в правилах МК СОЛАС не ограничивает принцип сохранения за капитаном права решения о приеме загруженного контейнера к погрузке на судно. Заблаговременное поступление сведений о значении проверенной массы брутто загруженного контейнера как представителю терминала, так и капитану или его представителю, является необходимым исходным условием погрузки контейнера на судно, являющееся предметом правил МК СОЛАС. Однако оно не создает обязательства на осуществление погрузки.

## **15 Правоприменительная практика**

15.1 Как это обстоит и с другими требованиями МК СОЛАС, **обеспечение исполнения требований МК СОЛАС к проверенной массе брутто загруженных контейнеров является ответственностью Договаривающихся правительств МК СОЛАС.** Договаривающиеся правительства, **действующие в качестве государства порта,** должны проверять соответствие этим требованиям МК СОЛАС. **Любой случай несоответствия требованиям МК СОЛАС должен быть предметом вмешательства национального законодательства.**

15.2 Конечным результатом внедрения в практику требований МК СОЛАС к проверенной массе брутто загруженных контейнеров является **отказ в погрузке на судно,** являющееся предметом правил МК СОЛАС, загруженного контейнера, для которого значение проверенной массы брутто не было установлено достаточно заблаговременно для использования в разработке судового плана размещения контейнеров. Любые издержки, связанные с несостоявшейся погрузкой, хранением, простым или окончательным возвратом контейнера **предъявившему** его грузоотправителю, должны быть предметом положений контракта между коммерческими сторонами.

## **16 Дата вступления в силу требований МК СОЛАС в отношении проверенной массы брутто контейнера с грузом**

16.1 Вступление в силу требований МК СОЛАС в отношении проверенной массы брутто контейнера с грузом (правило VI/2 МК СОЛАС) ожидается 1 июля 2016 года.

---

<sup>6</sup> См. Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза (резолюция А.714(17)) с последующими поправками.