



## «ЕСЛИ ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НЕ НАГРУЖАТЬ БИЗНЕС, НАДО ЭТО НЕ ДЕЛАТЬ»

31 марта 2016 г. при участии Министерства транспорта РФ Некоммерческое партнерство «Объединение Корпоративных Юристов» организовало в Санкт-Петербурге круглый стол для обсуждения поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (далее — МК СОЛАС), вступающих в силу 1 июля 2016 г.

Партнером и инициатором мероприятия выступила член ОКЮР компания ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь».

Мероприятие прошло при организационной поддержке Юридической фирмы «ЮСТ» и компании EY.

21 ноября 2014 г. Комитет по безопасности на море Международной морской организации (далее — ИМО) принял поправки к главе VI «Перевозка грузов и жидкого топлива» МК СОЛАС, касающиеся так называемой проверенной массы брутто загруженных контейнеров. Дополняя данные поправки, руководство ИМО также выпустило циркуляр от 09.06.2014 № MSC.1/Circ. 1475.

Согласно новым требованиям предусматривается ужесточение ответственности лиц, участвующих в перевозках контейнеров, за нарушения в указании проверенной массы брутто контейнеров, подлежащих перевозке на морских судах. Требования также содержат конкретные предписания к государствам — участникам МК СОЛАС по исполнению международных актов. Однако за время, прошедшее с момента публикации поправок и циркуляра, на международном уровне большинством стран — участниц МК СОЛАС не были приняты нормы национального законодательства, имплементирующего вышеупомянутые положения Конвенции. Это связано с отсутствием согласованной и единообразной процедуры локального введения мер государственного контроля применения Конвенции с учетом поправок по верификации.

Спикерами круглого стола со стороны регулятора выступили **В.А. Олерский**, заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства морского и речного транс-

порта, **В.В. Ключев**, и.о. директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ, а также **К.Г. Пальников**, генеральный директор Российского морского регистра судоходства (далее — РС).

Участие в дискуссии приняли более 50 топ-менеджеров и руководителей юридических и логистических департаментов крупных российских холдингов и компаний-экспортеров: *Global Ports*, *UCL Holding*, Морской порт Санкт-Петербург, ММПК «Бронка», «Балтийская стивидорная компания», «Контейнерный терминал „НУТЭП“», «Модуль терминал», *Unifeeder Russia*, «Хендэ Мерчант Марин» (СНГ), «Маерск лайн», «Кюне + Нагель», *CMA CGM*, *FESCO*, «Филип Моррис Ижора», «Нокиан Тайерс», *Nissan*, *Japan Tobacco International*, Морской Рыбный Порт, «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», «Рено Россия», «Форд Соллерс», а также уполномоченные представители таких крупных профессиональных профильных организаций, как Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота (ЦНИИМФ), Российская палата судоходства, Ассоциация морских торговых портов, РС. Администрацию Морского порта Санкт-Петербург представил в дискуссии капитан порта **П.П. Паринов**.

В.А. Олерский с первых слов призвал собравшихся обмениваться мнениями, пояснив, что процедура верификации регулятору ясна и будет документирована и утверждена в течение ближайшего месяца.

Участники круглого стола сделали акцент на необходимости придерживаться международных актов и четко обозначили роль государственного регулятора в применении МК СОЛАС, которая свелась к следующим действиям:

- освидетельствование инструментов взвешивания контейнеров с грузом;
- одобрение методов взвешивания контейнеров с грузом;
- одобрение (утверждение) документации, с помощью которой верифицируется масса контейнера с грузом;
- контроль исполнения национальных требований к освидетельствованию инструментов и методов.

В ходе дискуссии участники подробно обсудили особенности предложенных ИМО методов проверки и удостоверения грузоотправителем путем взвешивания загруженного контейнера или загружаемых в контейнер единиц с последующим суммированием их массы с массой порожнего контейнера.

Единственной признанной на международном уровне организацией, которая будет проводить освидетельствование компаний, осуществляющих подтверждение массы согласно международным требованиям безопасности мореплавания по МК СОЛАС, в России является РС. По словам В.А. Олерского, Минтранс России намерен подписать с РС соответствующее соглашение уже в ближайшие дни, после чего РС на законных основаниях начнет принимать заявки (в том числе в электронном виде через сайт) на проведение освидетельствования весов и методов взвешивания. Причем весы могут быть установлены на предприятии грузоотправителя, на морском терминале и в любом другом месте, ведь масса контейнера может быть верифицирована непосредственно перед погрузкой на судно. В то же



**А.К. Нестеренко**, президент НП «ОКЮР»; **В.А. Олерский**, заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта; **В.В. Ключев**, и.о. директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ; **К.Г. Пальников**, генеральный директор Российского морского регистра судоходства

время замминистра уточнил, что из Конвенции не следует, что проверять на морском терминале нужно каждый контейнер. Не исключено, что при проверке заявленной массы контейнера на терминале может возникнуть разница в весе с уже верифицированной массой. При этом В.В. Ключев подчеркнул, что 5% отклонения от массы при выявлении расхождений в верифицированной массе при повторном взвешивании являются допустимыми в мировой практике, хотя в МК СОЛАС указания на конкретные цифры нет.

Документ о верификации массы контейнера, подписанный грузоотправителем, будет приниматься как свидетельство верификации проверяющими лицами только при наличии освидетельствования метода взвешивания грузоотправителя, находящегося в РФ. Форму коносамента в связи с нововведением менять не обязательно, главное, чтобы в верифицирующем транспортно-сопроводительном документе была указана верификационная масса с обязательным указанием сертифицированной РС организации, которая производила взвешивание. В.В. Ключев также подчеркнул, что документ может быть как в бумажном, так и в электронном виде, главное, чтобы он содержал подпись уполномоченного грузоотправителем лица.

По словам К.Г. Пальникова, численность штатного актива инспекторов РС в различных регионах РФ позволит, в случае своевременно направленных заявок, выполнить большую часть освидетельствований весов и методов взвешивания в срок — до 1 июля 2016 г. Такое освидетельствование действительно сроком на пять лет при условии промежуточной проверки представителями РС соблюдения сертифицированного метода взвешивания на соответствие заявленному в середине этого срока. Тарифы на услуги РС опубликованы на сайте Регистра. «Это один из базовых процессов освидетельствования, который Регистр делает в промышленности, имеющий стандартный тариф в размере 1650 руб. в час», — уточнил спикер. В.А. Олерский, в свою очередь, призвал РС не завышать стоимость освидетельствования: «Если есть возможность дополнительно не нагружать бизнес, надо это не делать». По предварительным оценкам процедура разового освидетельствования не должна занимать более одного рабочего дня.

Отдельно в ходе дискуссии было отмечено, что требования МК СОЛАС о верификации массы не распространяются на порожнее контейнерное оборудование, контейнеры, перевозимые в составе трейлера и накатным способом (*ro-ro*), контейнеры в коротких международных рейсах и при каботаже.

Представлять государственный портовый контроль в процессе проверки соблюдения международных требований к судам в конкретной акватории будет капитан морского порта. Как пояснил В.А. Олерский, государство обязано осуществлять освидетельствование устройств взвешивания и методов взвешивания контейнеров грузоотправителем только в целях обеспечения соблюдения положений МК СОЛАС к безопасности мореплавания, чтобы исключить риски, — в частности, нарушения прочности корпуса и остойчивости крупных контейнеровозов из-за недостоверной информации о весе принимаемых на борт контейнеров. Спикер также обратил внимание, что любые связанные с этим нововведения в локальном законодательстве не должны быть использованы портовой администрацией в целях ущемления интересов и прав перевозчиков или иных участников внешнеэкономической деятельности. Спикер призвал службы портового контроля разумно распоряжаться правом на запрет выхода судна из акватории порта с неverified контейнерами на борту.

Тем не менее В.В. Ключев подчеркнул, что погрузка такого контейнера на судно в целях соблюдения требований к безопасности мореплавания должна быть категорически запрещена в следующих случаях:

- грузовой документ не содержит подтвержденной массы;
- капитан судна или судовой агент не получили информацию о подтвержденной массе;
- терминал не получил информацию о подтвержденной массе.

Документ с информацией о массе подтверждается и заверяется грузоотправителем и предоставляется заблаговременно капитану судна или судовому агенту, а также морскому терминалу. При этом представитель регулятора подчеркнул, что грузовой план судна составляется исключительно на основании подтвержденной массы контейнеров.

Однако данный вопрос находится в зоне ответственности морского перевозчика, который в лице капитана судна обязан принять решение о распоряжении неverified контейнером и нести за него полную ответственность. Капитан судна может самостоятельно определять критическую погрешность в грузовой массе и решать, допускать неverified груз на судно или нет. В случае отсутствия документов о верификации массы контейнера капитан судна имеет полное право отказать в приеме на борт данного контейнера со всеми расходами, ложащимися на грузоотправителя. Кроме того, наличие документов о верификации веса контейнеров проверяют инспекторы портового контроля, которые также имеют право запретить выход судна с неverified контейнерами на борту.

Представители Минтранса России заострили внимание на том, что в связи с вступлением поправок МК СОЛАС в силу они будут применяться для всех контейнеров, погружаемых на борт, начиная с 00 часов 1 июля 2016 г. и далее, вне зависимости от того, когда они были затарены и завезены на терминал. В.А. Олерский твердо заявил о невозможности отсроч-



Участники круглого стола

ки или проведения тестового периода по применению поправок МК СОЛАС на территории российских портов погрузки.

Представителям бизнеса были озвучены следующие даты Дорожной карты по применению поправок к Конвенции:

- 1) подписание соглашения между Минтрансом России с РС и оповещение об этом всех участников процесса морской перевозки и процесса контроля верификации — апрель 2016 г.;
- 2) процедуры международного контроля введения поправок — Парижский, Токийский, Черноморский меморандумы — май 2016 г.;
- 3) документирование и утверждение процедуры государственного портового контроля — май 2016 г.;
- 4) освидетельствование организаций РС — май — июнь 2016 г.

В ходе живой дискуссии представители бизнеса получили разъяснения и полное представление о планируемых в ближайшее время действиях регулятора и подведомственных ему структур.

Подводя итог круглому столу, президент НП «ОКЮР» **А.К. Нестеренко** предложила участникам продолжить взаимодействие с Минтрансом России по практике применения поправок МК СОЛАС.