

DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-1-74-80

THE SUBSTANTIATION OF MANDATORY DECLARATION CARGO SHIPMENT

V. S. Kiselev

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
St. Petersburg, Russian Federation

The article reflects about declaration of the shipment weight of reliable data before loading the containers on board the vessel, as well as after unloading. The paper analyzes the methods of declaring the weight of a shipment for a sea carrier at the port of loading by the shipper of cargo, which was implemented by the International Convention for the Safety of Life at Sea in November 2014. There was made the conclusion as the result about the need to develop the basic methods of weighing the cargo consignment. Along with, it demonstrates statistics of the global container industry in the figures for 2013, 2014 and 2015, which proof the adequacy of the administration to declare the weight of cargo in container unit prior to the process of loading on board the container vessel in the liner shipping industry. There is described and analyzed the procedure of declaring VGM, approved by the International Maritime Organization. There is also noted the additional result, which could arise due to the late submission of VGM declaration to a sea carrier, as well as sanctions in the submission of false data at the port of discharging. It was found that the way of choosing the right method for weighting by the consignor (exporter) is depended from the type of cargo transported in a different types of a containers. The author has proposed a few suggestions for solving the problem on the import directions of the containers flow, namely: from Europe to the Russian Federation. The unification of the method of researching data on the import cargo direction might solve the problem of a willful false data of the cargo weight, which, in their turn, directly proportional to be effected to the amount of mandatory customs payments by the importer account to the state budget of Russia.

Keywords: safety, SOLAS, IMO, liner shipping, declaring weight cargo methods VGM (Verified Gross Mass), Bill of Lading, logistics, optimization of customs payments.

For citation:

Kiselev, Vadim S. "The substantiation of mandatory declaration cargo shipment." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admiral S.O. Makarova* 9.1 (2017): 74–80. DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-1-74-80.

УДК 656.6

ОБОСНОВАНИЕ ИНТЕГРАЦИИ ПРОЦЕДУРЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ВЕСА ГРУЗОВОЙ ПАРТИИ

В. С. Киселёв

ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова»,
Санкт-Петербург, Российская Федерация

В статье рассмотрены вопросы декларирования достоверных весовых данных грузовой партии как до погрузки контейнеров на борт судна, так и после выгрузки. В работе проведен анализ методики декларирования веса грузовой партии морскому перевозчику в порту погрузки со стороны грузовладельца, которая была внедрена Международной Конвенцией по охране человеческой жизни на море в ноябре 2014 г. Разработка основных методов взвешивания грузовой контейнерной партии необходима и является основополагающей с точки зрения безопасности, так как оказывает влияние на точность грузового плана. Показаны статистические данные мировой контейнерной индустрии за 2013 – 2015 гг. для основных морских судоходных контейнерных перевозчиков, что наглядно доказывает адекватность введения декларирования веса груза до погрузки на борт контейнеровоза в морском линейном судоходстве. Описана и проанализирована процедура декларирования VGM, одобренная Международной морской организацией. Отмечается, что при несвоевременной подаче декларации VGM морскому перевозчику грузовой партией не будет погружена, а также вследствие подачи недостоверных данных в порту отгрузки могут быть наложены санкции вплоть до отказа в погрузке на борт судна. Установлено, что для различных типов груза, перевозимых в различных типах контейнеров, необходимо применение разных методов для декларирования

веса со стороны грузоотправителя (экспортера). Разработаны предложения нескольких вариантов решения поставленной проблемы в импортном направлении контейнерного грузопотока из Европы в Российскую Федерацию. Унификации метода учета данных об импортном грузе позволяет решить проблему, связанную с предоставлением заведомо ложных данных со стороны импортера о весе груза, что оказывает прямо пропорциональное влияние на сумму обязательных таможенных платежей со стороны импортера в государственный бюджет России.

Ключевые слова: безопасность, SOLAS, IMO, линейное судоходство, методы декларирования веса груза VGM (Verified Gross Mass), коносамент, логистика, оптимизация таможенных платежей.

Для цитирования:

Киселёв В. С. Обоснование интеграции процедуры обязательного декларирования веса грузовой партии / В. С. Киселёв // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2017. — Т. 9. — № 1. — С. 74–80. DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-1-74-80.

Введение

Документ «Транспортная стратегия России до 2030 г.» определяет основные направления развития транспортной отрасли. Главными задачами в сфере функционирования и развития транспортной системы России является создание условий для экономического прироста, путем создания новых современных технологий на транспорте, а также повышения безопасности [1]. Безопасность является основным критерием, необходимым для всех существующих видов транспорта. Особое значение она приобретает в морском контейнерном судоходстве.

На практике, существует определенный порядок грузовой операции. Судовыми агентами грузовые операции контейнерного терминала должны планироваться заблаговременно, ими же должен быть составлен Грузовой план для конкретного коммерческого судна, на основании необходимых данных о грузе регламентируемых судоходной контейнерной линией [2]. На каждый контейнер грузоотправитель обязан оформить необходимые грузовые документы, в которых указывается наименование груза и иные характеристики, например, брутто вес груза, загруженного в контейнерную единицу. Основываясь на данных, взятых из грузовых документов, судовой агент составляет Грузовой план. Данный документ является основополагающим с точки зрения безопасности, так как правильность его заполнения оказывает наивысшую степень влияния на безопасную перевозку грузов. Несмотря на усилия морских перевозчиков самостоятельно сократить число случаев заявления грузоотправителями некорректного веса контейнера, проблемы продолжают существовать. Остановимся подробнее на некоторых из них.

Проблема № 1. Из-за некорректно заявленного веса грузовой партии в товарораспорядительном документе существовала высокая опасность как для судов, так и для берегового персонала в порту погрузки, т. е. до погрузки контейнера на борт судна, морскому перевозчику подавалась некорректная информация о весе груза в контейнере. Данное обстоятельство приводило к травмам или гибели судового экипажа, значительно ухудшало остойчивость судна, приводило к падению контейнеров со штабеля, и, как следствие, повышало эксплуатационные и логистические расходы.

Проблема № 2. В морской коммерческой индустрии наиболее важным документом является коносамент, который является оборотной ценной бумагой. Данные коносамента заполняются на основании инструкций уполномоченного лица в получении груза в порту выгрузки. В ряде практических случаев вес реального груза занижается в среднем в пределах на 20 – 50 % от фактического веса груза с целью оптимизации таможенных платежей в пункте назначения, т. е. чем меньше вес груза в контейнере по документу, тем меньше вычеты со стороны грузополучателя в государственный бюджет страны. Данная проблема продолжает существовать на морском плече Европа – Санкт-Петербург.

Внутри каждой из ранее указанных проблем действующие факторы имеют структурированный причинно-следственный характер в виде последовательно развертывающихся во времени взаимодействующих процессов [3]. Примеры аварий, связанных с неверным указанием веса груза в контейнерах приведены в документе ИМО (далее по тексту IMO — DSC 17/ INF.5) [4].

Необходимо отметить, что состояние транспортной безопасности — это вопрос не только общенационального значения в России, но и глобального в целом [5].

Предпосылки интеграции декларирования веса грузевого контейнера VGM (Verified Gross Mass)

При работе любого транспортного узла возникает задача прогнозирования загрузки, анализа слабых мест, задачи организации непрерывного мониторинга с целью повышения безопасности [6]. Отсутствие у перевозчика достоверной информации о весе груза в контейнере явилось причиной крушений и аварий судов. При рассмотрении ряда таких случаев в отношении неверного декларирования веса груза возникла необходимость повышения уровня безопасности торгового мореплавания [7]. В ноябре 2014 г. Международная морская организация (International Maritime Organization) приняла решение о введении поправки к конвенции SOLAS (далее по тексту — МК СОЛАС). Предоставление реальной информации о массе брутто контейнера позволит линии составлять более точный и надежный Грузовой план, безопасный для мореплавания, для жизни людей и используемого оборудования. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море является наиболее важным из всех международных соглашений по безопасности торговых судов. Каждое судно должно выполнять требования данной конвенции. Главной целью МК СОЛАС является установление минимальных стандартов, отвечающих требованиям по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов.

С 1 июля 2016 г. вступили в силу принятые Резолюцией MSC.380 (94) Комитета по безопасности на море Международной морской организации поправки к гл. VI «Перевозка грузов и жидкого топлива» МК СОЛАС, которые касаются проверенной массы брутто загруженных контейнеров [8]. Поправками предусматривается ужесточение ответственности тех лиц, которые вовлечены в процесс организации морской перевозки контейнеров. За некорректное указание массы брутто применяются санкции вплоть до отказа в погрузке на борт судна. А возможные расходы (демередж, хранение контейнера на терминале и досмотр), которые впоследствии могут возникнуть из-за отказа в принятии груза на борт номинированного судна, будут оплачиваться грузоотправителем. Данные меры являются основополагающими критериями в предотвращении крушений коммерческих судов. Обеспечение контроля за весом контейнера является *дисциплинирующим инструментом*, обязывающий грузоотправителей декларировать реальный вес груза, транспортируемого в контейнерах, и, как следствие, приводит к уменьшению аварийных ситуаций в морском коммерческом судоходстве.

Согласно приведенным в таблице данным, в среднем в течение 2013 – 2015 гг. по всему миру выполнялись перевозки грузов в различных видах контейнеров в количестве ориентировочно 378843 двадцатифутовых эквивалентных единиц (TEU) [9], при этом меры по сертификации и декларированию точного веса являются неотъемлемой частью определения безопасной морской перевозки.

Статистические данные морских контейнерных перевозок

Наименование судоходной линии	Динамика 2014 / 2015 гг.	2015 г., TEU тыс. шт.	2014 г., TEU тыс. шт.	2013 г., TEU тыс. шт.
APL	-13 %	4938	5654	5892
China Shipping	-4 %	7809,4	8093,4	8191,2
CMA CGM	6 %	12995	12223,7	11304,8
Cosco	4 %	9827,7	9437,5	8701,6
Evergreen	1 %	7054	6950	6800
Hamburg Süd	22 %	4101	3375	3299
Hanjin	2 %	4624,1	4552,9	4747,7
Hapag-Lloyd	25 %	7401	5907	5496
HDS	5 %	1114	1066	1111
Hyundai	-9 %	2996	3302	3130

Окончание таблицы

K Line	-6 %	2948	3144	3101,7
KMTC	22 %	1926	1583	1589
Maersk Line	1 %	19044	18884	17678
MOL	-2 %	3717	3802	3430
MSC	3 %	15311,6	14870	13860
NYK	2 %	4232	4162	3800
OOCL	0 %	5575,9	5585,5	5293,5
PIL	4 %	3756	3700	3650
SITC	4 %	2163,2	2077,4	1981,6
T. S. Lines	20 %	1600	1330	1500
UASC	38 %	6571,5	4747,4	3632,7
Wan Hai	8 %	3627,7	3356	3148
X-Press Feeders	12 %	5300	4736	3632
Yang Ming	0 %	3975,4	3967,8	3560,6
ZIM	-2 %	2308,4	2360	2519
Итого TEU	4 %	144916,9	138866,6	131049,4

Новые условия мирового судоходства существенно дополняют список факторов, оказывающих влияние на безопасность [10].

Методика сбора достаточных данных для сертификации заявленного веса грузового контейнера в порту погрузки

Выявлено два допустимых метода, установленных и одобренных ИМО, которыми может пользоваться грузоотправитель или логистический оператор по его поручению для удовлетворения требований декларирования VGM, тем самым осуществляя организацию погрузки на судно.

Метод 1. Взвешивание. Взвешивание грузового контейнера после загрузки груза: грузоотправитель взвешивает грузополночный опломбированный контейнер с использованием сертифицированного и отрегулированного оборудования (весы).

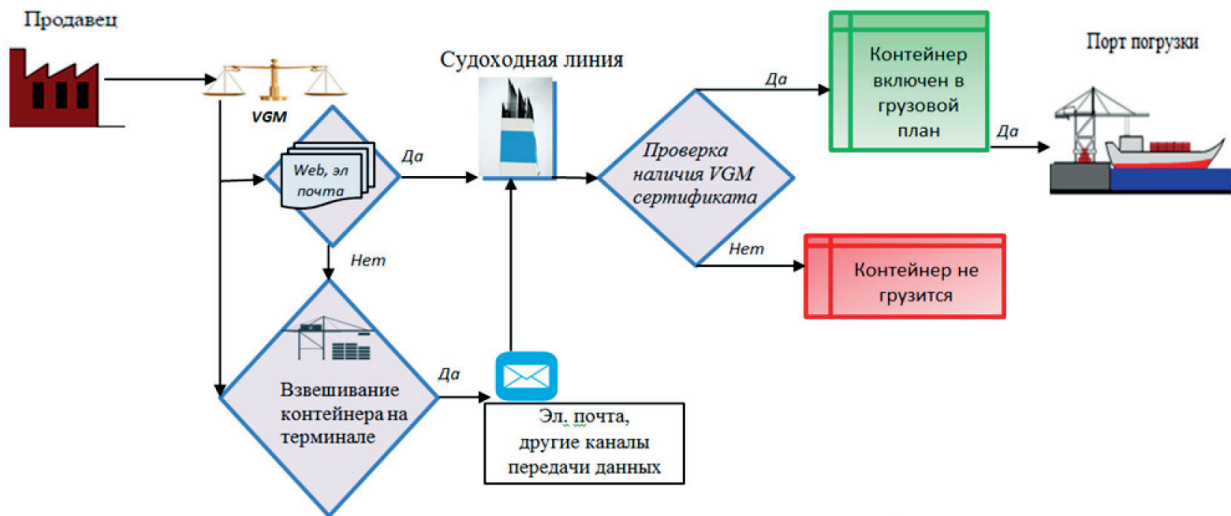
Метод 2. Подсчет грузовых единиц и содержимого контейнера. К полученному весу добавляется вес, указанный на двери контейнера (вес порожнего контейнера). Грузоотправитель складывает вес всех упаковок в контейнере, добавляет вес упаковочного и сепарационного материала, а также вес порожнего контейнера, указанного на двери контейнера. Этот метод также требует сертификации и одобрения контролирующих организаций.

Преимущество первого метода заключается в том, что данный вид определения веса подходит для любых контейнеров и грузов, загруженных в них. Преимуществом второго метода является отсутствие необходимости оплачивать взвешивание грузового контейнера на специализированных весах и, соответственно, избежать дополнительных расходов для данной процедуры. Согласно установленной процедуре морских перевозок, порожний танк-контейнер с остатками груза должен обрабатываться и оформляться как грузополночный, следовательно, VGM должен быть подготовлен и предоставлен.

Танк-контейнеры — это наглядный пример, когда использование второго метода неуместно, в то время как первый метод будет наиболее целесообразен, а декларирование VGM неприменимо для перевозки порожних контейнеров. Информация о проверенной массе должна быть предоставлена морскому перевозчику в порту погрузки до момента передачи фрахтового манифеста на погрузку на терминал. В среднем это происходит за два-три дня до погрузки контейнеров на борт судна.

Информация о проверенной массе предоставляется в виде сертификата о подтверждении массы брутто контейнера. Он может быть предоставлен как на бумажном носителе, так и в элек-

тронном виде, и заверен электронно-цифровой подписью. Общий алгоритм процедуры декларирования, предложенный судоходной линией Maersk, показан на следующем рисунке:



Алгоритм декларирования VGM

Благодаря внедрению методики международной организацией ИМО, удалось решить проблему № 1, а именно идентифицировать фактические весовые данные грузовой контейнерной единицы до погрузки в порту отправления на борт судна, что позволило повысить точность расчета грузового плана и вследствие этого повысить безопасность мореплавания.

Принимая во внимание состояние использования информационных технологий на водном транспорте и векторы их развития, организационные меры базируются на основе законодательно-правовой базы, что описано в [11]. Также следует акцентировать внимание на том, что вопросы обеспечения безопасности все больше обращают на себя пристальное внимание. Таким образом, безопасность водного транспорта напрямую зависит от наличия алгоритмов, позволяющих контролировать достоверность данных. Тем самым развитие информационных технологий в транспортных компаниях, и в частности в море, напрямую связано с построением систем обработки информационных потоков [12].

Предложение для унификации метода учета достоверной информации об импортном грузе при таможенном оформлении в порту выгрузки

Вследствие решения проблемы № 1 представляется возможным решить проблему № 2. Одной из первостепенных задач после выгрузки контейнера в порту назначения является таможенная очистка импортного груза. Данная процедура осуществляется со стороны грузополучателя при условии оплаты необходимых таможенных платежей в бюджет государства. Таможенная очистка груза может быть одобрена только при взаимодействии таможенного брокера со стороны грузополучателя с таможенным постом на терминале порта Санкт-Петербург.

Существует определенный регламент у ряда фидерных перевозчиков в линейном судоходстве на направлении Европа – Санкт-Петербург, когда данные для коносамента должны быть заявлены и согласованы получателем груза. Инструкции для заполнения графы «информация о грузе» подаются по поручению грузополучателя морскому перевозчику. Основополагающим документом для таможенного выпуска или одобрения для оформления внутри таможенного транзита является коносамент как расписка, подтверждающая выгрузку груза в контейнере с судна. Зачастую сведения, указанные в коносаменте, являются ложными. Данная практика существует для оптимизации таможенных платежей с целью минимизации таможенных сборов со стороны импортеров, что недопустимо в интересах государства.

Для решения проблемы № 2 необходимо:

- принять резолюцию, при которой оригинал документа декларирования VGM будет строго обязателен для процедуры прохождения таможенного оформления;
- оборудовать погрузочно-разгрузочные средства порта высокотехнологическими весовыми устройствами, которые бы позволяли определять точный вес контейнера в момент его выгрузки с судна в импортном направлении или погрузки на судно в экспортном. Это позволило бы производить мониторинг между заявленным весом контейнера в грузовом манифесте и фактическим весом, который определен в процессе грузовой операции в порту.

Выводы

1. Интеграция процедуры обязательного декларирования веса грузовой партии VGM существенно повышает точность составления грузового плана, и тем самым повышает критерий безопасности морского судоходства.
2. Представленные в работе статистические данные мировой контейнерной индустрии наглядно доказывают адекватность использования первого и второго методов взвешивания груза для издания декларации VGM.
3. Предложение по унификации учета данных импортного груза позволяет решить проблему № 2, т. е. представляется возможным повысить уровень соблюдения таможенного законодательства, обеспечив тем самым полноту обязательных таможенных платежей в государственный бюджет Российской Федерации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://government.ru/docs/22047/> (дата обращения — 15.11.15).
2. Левиков Г. А. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции) / Г. А. Левиков, В. В. Тарабанько. — М.: РосКонсульт, 2004. — 292 с.
3. Кузнецов А. Л. Базовая модель логистических потоков через контейнерный терминал / А. Л. Кузнецов, Е. Ю. Козлова // Эксплуатация морского транспорта. — 2008. — № 2. — С. 18–20.
4. Lloyd's Register Organization, IMO DCS 17/INF.5 Agenda item 7— Development of Measures to prevent loss of containers. — UK, 2012. — 6 p.
5. Михеев В. Л. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации / В. Л. Михеев // Мир юридической науки. — 2010. — № 7. — С. 4–13.
6. Майоров Н. Н. Исследование состояний контейнерного терминала на основе транспортной модели и имитационного моделирования / Н. Н. Майоров, А. В. Кириченко, В. А. Фетисов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2016. — № 3 (37). — С. 7–15. DOI: 10.21821/2309-5180-2016-7-3-7-15.
7. Tai S. K. The application of the verified gross mass rules in Hong Kong / S. K. Tai // Maritime Business Review. — 2016. — Vol. 1. — Is. 3. — Pp. 225–230. DOI: 10.1108/MABR-09-2016-0023.
8. Annex 1. Resolution MSC.380 (94). Amendments to the international convention for the safety of life at sea (SOLAS). — UK: International Maritime Organization, 2014. — 5 p.
9. Visser D. DynaLiners. Trades Review (2016) / D. Visser // The Netherlands: Analytical News and Commentary on the Worldwide Liner Trades, 2016. — 1 p.
10. Кузнецов А. Л. Интеллектуальные транспортные системы как направление развития контейнерных грузоперевозок / А. Л. Кузнецов, А. П. Агеев // Эксплуатация морского транспорта. — 2010. — № 1. — С. 6–9.
11. Соколов С. С. Построение защищенной информационной системы персональных данных мониторингового центра оказания телематических услуг безопасности на транспорте / С. С. Соколов, С. С. Малов, А. С. Карпина // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2014. — № 5 (27). — С. 148–157.

12. Нырков А. П. Безопасность данных протокола SOAP в системах управления движением судов / А. П. Нырков, Д. С. Власов // X Санкт-Петербургская межд. конф. «Региональная информатика – 2006» (РИ-2006): тр. конф. — СПб.: СПОИСУ, 2007. — С. 210–213.

REFERENCES

1. Russian Federation. Government decree № 1734-р, 22 Nov. 2008. Ob utverzhdenii Transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda. Web. 15 Nov. 2015 <<http://government.ru/docs/22047/>>.
2. Levikov, G. A., and V. V. Taraban'ko. *Smeshannye perevozki (sostoyanie, problemy, tendentsii)*. М.: RosKonsul't, 2004.
3. Kuznetsov, A. L., and E. Yu. Kozlova. "Basic model of logistical flows through container terminal." *Ekspluatatsiya morskogo transporta 2* (2008): 18–20.
4. Lloyd's Register Organization, IMO DCS 17/INF.5 Agenda item 7– Development of Measures to prevent loss of containers. UK, 2012.
5. Mikheev, V. L. "Pravovye problemy obespecheniya transportnoi bezopasnosti v Rossiiskoi Federatsii." *Mir yuridicheskoi nauki 7* (2010): 4–13.
6. Maierov, Nikolai Nikolaevich, Aleksandr Viktorovich Kirichenko, and Vladimir Andreevich Fetisov. "Research operational management container terminal based on the transport model and simulation." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova 3* (37) (2016): 7–15. DOI: 10.21821/2309-5180-2016-7-3-7-15.
7. Tai, Sik Kwan. "The application of the verified gross mass rules in Hong Kong." *Maritime Business Review 1.3* (2016): 225–230. DOI: 10.1108/MABR-09-2016-0023.
8. *Annex 1. Resolution MSC.380(94). Amendments to the international convention for the safety of life at sea (SOLAS)*. UK: International Maritime Organization, 2014.
9. Visser, D. *DynaLiners Trades Review* (2016). The Netherlands: Analytical News and Commentary on the Worldwide Liner Trades, 2016.
10. Kuznetsov, A. L., and A. P. Ageev. "The intellectual transport systems as a direction of the container transportation development." *Ekspluatatsiya morskogo transporta 1* (2010): 6–9.
11. Sokolov, S. S., S. S. Malov, and A. S. Karpina. "Creation of the personal information protected information system of the rendering telematic services of safety on transport monitoring center." *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova 5*(27) (2014): 148–157.
12. Nyrkov, A. P., and D. S. Vlasov. "Bezopasnost' dannykh protokola SOAP v sistemakh upravleniya dvizheniem sudov." *X Sankt- Peterburgskaya mezhdunarodnaya konferentsiya «Regional'naya in-formatika – 2006» (RI-2006): tr. konf.* SPb.: SPOISU, 2007: 210–213.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Киселёв Вадим Сергеевич — аспирант
Научный руководитель:
Русинов Игорь Александрович —
доктор технических наук, профессор
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени
адмирала С.О. Макарова»
198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург,
ул. Двинская 5/7
e-mail: vadim.s.kiselev@gmail.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Kiselev, Vadim S. — postgraduate
Supervisor:
Rusinov Igor A. —
Dr. of Technical Sciences, professor
Admiral Makarov State University
of Maritime and Inland Shipping
5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg 198035, Russian
Federation
e-mail: vadim.s.kiselev@gmail.com

Статья поступила в редакцию 14 декабря 2016 г.
Received: December 14, 2016.