|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | STARPTAUTISKĀ JŪRNIECĪBAS ORGANIZĀCIJA |  |

|  |
| --- |
| *4 ALBERT EMBANKMENT* |
| *LONDON SE1 7SR* |
| Tālrunis: +44 (0)20 7735 7611 | Fakss: +44 (0)20 7587 3210 |

MSC.1/Circ.1475

2014. gada 9. jūnijs

# VADLĪNIJAS KRAVU PĀRVADĀJUMU KONTEINERU VERIFICĒTAJAI BRUTO MASAI

1. Kuģošanas drošības komiteja savā deviņdesmit trešajā sesijā (2014. gada 14.–23. maijā), ņemot vērā Bīstamo kravu, cieto kravu un konteineru apakškomitejas astoņpadsmitajā sesijā (2013. gada 16.–20. septembrī) sagatavoto priekšlikumu, apstiprināja Vadlīnijas kravu pārvadājumu konteineru verificētajai bruto masai; šo vadlīniju teksts iekļauts pielikumā.

2. Vadlīniju mērķis ir noteikt vienotu pieeju attiecībā uz to *SOLAS* prasību ieviešanu un īstenošanu, kuras reglamentē nokomplektētu konteineru bruto masas verifikāciju.

3. Dalībvalstu valdības ir aicinātas informēt par pielikumā iekļautajām vadlīnijām visas iesaistītās puses.

\*\*\*

# PIELIKUMS

**VADLĪNIJAS KRAVU PĀRVADĀJUMU KONTEINERU VERIFICĒTAJAI BRUTO MASAI**

**1. Ievads**

1.1. Lai nodrošinātu kuģa drošību, darbinieku drošību uz kuģiem un krastā, kravas drošību un vispārējo drošību uz jūras, grozītās Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) VI nodaļas A daļas 2. noteikumā paredzēts, ka nokomplektētu konteineru bruto masa tiek verificēta pirms iekraušanas kuģī. Nosūtītājs ir atbildīgs par tāda konteinera bruto masas verificēšanu, kurā ievietota krava (turpmāk – “nokomplektēts konteiners”). Nosūtītājs arī ir atbildīgs par verificētās bruto masas savlaicīgu paziņošanu kravas transporta dokumentos, lai kuģa kapteinis vai viņa pārstāvis un termināļa pārstāvis varētu izmantot šo informāciju kuģa iekraušanas plāna sagatavošanā. Ja nosūtītājs nav paziņojis nokomplektēta konteinera verificēto bruto masu, tad konteineru nedrīkst iekraut kuģī, ja vien kapteinis vai viņa pārstāvis un termināļa pārstāvis nav ieguvuši verificēto bruto masu, izmantojot citus līdzekļus.

1.2. Vadlīniju mērķis ir noteikt vienotu pieeju attiecībā uz to *SOLAS* prasību ieviešanu un īstenošanu, kuras reglamentē nokomplektētu konteineru bruto masas verifikāciju. Vadlīnijās sniegti ieteikumi par to, kā interpretēt un piemērot *SOLAS* prasības. Tajās arī norādīti jautājumi, kas var rasties saistībā ar šo prasību piemērošanu, un sniegti norādījumi par to, kā šie jautājumi būtu jāatrisina. Ievērojot šīs vadlīnijas, tiks veicināta konteineros pārvadātas kravas nosūtītāju atbilstība *SOLAS* prasībām, un tās palīdzēs citiem starptautiskajās konteineru piegāžu ķēdēs iesaistītajiem dalībniekiem, tostarp kuģošanas kompānijām un ostas iekārtām un to darbiniekiem, saprast viņu pienākumus konteineru apstrādes, iekraušanas un transportēšanas drošības uzlabošanas jomā.

# 2. Definīcijas

2.1. Turpmāk sniegtas šajās vadlīnijās izmantoto terminu definīcijas.

2.1.1.“Administrācija” ir tās valsts valdība, ar kuras karogu kuģim ir tiesības kuģot.

2.1.2.“Kalibrēts un sertificēts aprīkojums” ir svari, platformsvari, pacelšanas iekārta vai jebkura cita ierīce, ar ko iespējams noteikt nokomplektēta konteinera vai paku un kravas vienību, palešu, kravas stiprinājumu un citu iesaiņojuma un nostiprināšanas materiālu faktisko bruto masu un kas atbilst tās valsts precizitātes standartiem un prasībām, kurā šis aprīkojums tiek izmantots.

2.1.3.Terminam “kravas vienības” ir tā pati vispārējā nozīme, kas terminam “krava” ir piešķirta grozītajā 1972. gada Starptautiskajā konvencijā par drošiem konteineriem (turpmāk tekstā – “*CSC*”), un tas nozīmē jebkādas preces, izstrādājumus, šķidrumus, gāzes, cietas vielas un jebkāda veida priekšmetus, kas tiek vesti konteineros saskaņā ar pārvadājuma līgumu. Par kravu neuzskata konteineros pārvadāto kuģa aprīkojumu un apgādi[[1]](#footnote-1), tostarp kuģa rezerves daļas un krājumus.

2.1.4.Termins “konteiners” tiek lietots nozīmē, kāda tam noteikta *CSC*, un tas nozīmē transporta aprīkojuma priekšmetu, kas ir:

a) pastāvīgi izmantojams un attiecīgi pietiekami izturīgs, lai to varētu izmantot atkārtoti;

b) īpaši konstruēts, lai atvieglotu preču pārvadāšanu, izmantojot vienu vai vairākus transporta veidus, bez starppārkraušanas;

c) konstruēts tā, lai to varētu nostiprināt un/vai viegli pārvietot, šim nolūkam izmantojot stūru stiprinājumus, un

d) tādā izmērā, ka četru ārējo apakšējo stūru ietvertais laukums ir:

i) vismaz 14 m2 (150 kvadrātpēdas) vai

ii) vismaz 7 m2 (75 kvadrātpēdas), ja tas ir aprīkots ar augšējiem stūru stiprinājumiem.

2.1.5.“Pārvadājuma līgums” ir līgums, kurā kuģošanas kompānija par kravas transportēšanas maksu apņemas nogādāt preces no vienas vietas uz citu vietu. Līgums var būt noformēts kā jūras kravas pavadzīme, konosaments vai multimodāls pārvadājuma dokuments (vai apliecināts ar kādu no šādiem dokumentiem).

2.1.6. “Bruto masa” ir konteinera taras masa un visu tajā ievietoto paku un kravas vienību, tostarp palešu un kravas stiprinājumu un cita iesaiņojuma materiāla un nostiprināšanas materiāla, kopējā masa (sk. arī “verificēta bruto masa”).

2.1.7. “Paka” ir viena vai vairākas kravas vienības, kas ir sasietas kopā, iesaiņotas, ietītas, ievietotas kastēs vai iepakotas transportēšanai. Pakas ir, piemēram, saiņi, kastes, paciņas un kartona kārbas.

2.1.8. “Nokomplektēts konteiners” ir iepriekš noteiktais konteiners, kas piekrauts (vai piepildīts) ar šķidrumiem, gāzēm, cietvielām, pakām un kravas vienībām, tostarp paletēm, kravas stiprinājumiem un citiem iesaiņojuma materiāliem un nostiprināšanas materiāliem.

2.1.9. “Iesaiņojuma materiāls” ir jebkurš materiāls, kas izmantots pakām un kravas vienībām vai paredzēts izmantošanai kopā ar tām, lai novērstu bojājumus, tostarp, redeļu kastes, iepakošanas bloki, mucas, kārbas, kastes, mucas un paliktņi. No šā termina definīcijas ir izslēgts jebkāds materiāls, kas izmantots atsevišķās aizzīmogotās pakās ievietotu kravas vienību aizsardzībai.

2.1.10. “Nostiprināšanas materiāls” ir visi kravas stiprinājumi, stiprinājumi un cits aprīkojums, ko izmanto iesaiņoto kravas vienību fiksēšanai un nostiprināšanai konteinerā.

2.1.11. “Kuģis” ir jebkurš kuģis, uz kuru attiecas *SOLAS* VI nodaļa. Šī definīcija neietver īsos starptautiskajos reisos[[2]](#footnote-2) iesaistītus ro-ro kuģus, ja konteineri tiek pārvadāti uz šasijas vai piekabes un tiek iekrauti kuģī un izkrauti no tā, attiecīgi uzvedot tos uz kuģa un izvedot no tā.

2.1.12.“Nosūtītājs” ir juridiska persona vai persona, kura konosamentā, jūras kravas pavadzīmē vai līdzvērtīgā multimodālā transporta dokumentā (piemēram, tranzītkonosamentā) norādīta kā nosūtītājs un/vai kura (vai kuras vārdā vai labā) ir noslēgts pārvadājuma līgums ar kuģošanas kompāniju.

2.1.13. “Kravas transporta dokuments” ir dokuments, ko nosūtītājs izmanto, lai paziņotu nokomplektētā konteinera verificēto bruto masu. Šis dokuments var būt daļa no nosūtīšanas norādījumiem kuģošanas kompānijai vai atsevišķs paziņojums (piemēram, deklarācija ar svēršanas stacijas izdotu svēršanas sertifikātu).

2.1.14. “Taras masa” ir tukša konteinera masa, kurā neietilpst pakas, kravas vienības, paletes, kravas stiprinājumi un citi iesaiņojuma materiāli un nostiprināšanas materiāli.

2.1.15. “Termināļa pārstāvis” ir persona, kas rīkojas tādas juridiskas personas vai personas vārdā, kura iesaistīta iekraušanas un izkraušanas, doku, kravas izvietošanas, noliktavas vai citu kravas apstrādes pakalpojumu sniegšanā saistībā ar kuģi.

2.1.16. “Verificēta bruto masa” ir nokomplektēta konteinera kopējā bruto masa, kas noteikta, izmantojot vienu no šo vadlīniju 5.1. punktā minētajām metodēm. (Sk. arī “bruto masa”).

# 3. Darbības joma

3.1. *SOLAS* prasības verificēt nokomplektēta konteinera bruto masu piemērojamas visiem konteineriem, kuri ietilpst *CSC* darbības jomā un kuri izvietojami uz kuģa, kas saskaņā ar administrācijas vērtējumu ietilpst *SOLAS* VI nodaļas darbības jomā.

3.2. Piemēram (taču ne tikai), *SOLAS* prasības ir piemērojamas attiecībā uz nokomplektētu konteineru uz šasijas vai piekabes, ko paredzēts uzvest uz ro-ro kuģa, ja saskaņā ar administrācijas vērtējumu kuģis ietilpst *SOLAS* VI nodaļas darbības jomā un nav iesaistīts īsā starptautiskā reisā. Tomēr šīs *SOLAS* prasības neattiecas uz kravas vienībām, ko nosūtītājs nodevis kapteinim ievietošanai konteinerā, kurš jau atrodas uz kuģa.

3.3. Par “konteineru” uzskata cisternkonteinerus, platformas ar gala sienām, konteinerus beztaras pārvadājumiem u. c. Par tādu uzskata arī konteinerus, kas tiek vesti uz šasijas vai piekabes, izņemot gadījumus, kad šādi konteineri tiek uzvesti vai novesti no ro-ro kuģa, kurš iesaistīts īsos starptautiskajos reisos (sk. kuģa definīciju). No termina “konteiners” definīcijas ir izslēgts jebkāda veida transportlīdzeklis[[3]](#footnote-3). No definīcijas ir izslēgti arī konteineri pārvadājumiem jūras piekrastes zonā, attiecībā uz kuriem saskaņā ar Atklātā jūrā apstrādājamu konteineru apstiprināšanas pamatnostādnēm [*Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas*] (MSC/Circ.860) un Pārskatītajiem ieteikumiem par grozītās 1972. gada Starptautiskās konvencijas par drošiem konteineriem saskanīgu interpretāciju un īstenošanu [*Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended*] (CSC.1/Circ.138/Rev.1) *CSC* nav piemērojama.

# 4. Galvenie principi

4.1. Par nokomplektēta konteinera verificētās bruto masas noskaidrošanu un dokumentēšanu ir atbildīgs nosūtītājs.

4.2. Ar pakām un kravas vienībām nokomplektētu konteineru drīkst iekraut kuģī, uz kuru attiecas *SOLAS* noteikumi, vienīgi tad, ja kapteinis vai viņa pārstāvis un termināļa pārstāvis pirms iekraušanas kuģī ieguvis šāda konteinera verificēto faktisko bruto masu.

# 5. Nokomplektēta konteinera verificētās bruto masas noteikšanas paņēmieni

5.1. *SOLAS* noteikumos paredzētas divas metodes, ar kurām nosūtītājs var noteikt nokomplektēta konteinera verificēto bruto masu.

5.1.1. 1. metode. Pēc konteinera nokomplektēšanas un aizzīmogošanas nosūtītājs var nosvērt nokomplektēto konteineru vai nolīgt kādu trešo personu, kas veic šādu svēršanu.

5.1.2. 2. metode. Nosūtītājs (vai trešā persona, pamatojoties uz vienošanos ar nosūtītāju) var nosvērt visas pakas un kravas vienības, tostarp noteikt konteinerā ievietojamo palešu, kravas stiprinājumu un citu iesaiņojuma un nostiprināšanas materiālu masu, un pieskaitīt konteinera taras masu atsevišķo masu summai, izmantojot sertificētu metodi atbilstīgi tam, kā izklāstīts 5.1.2.3. un 5.1.2.3.1. punktā. Jebkurai trešai personai, kas daļēji vai pilnīgi nokomplektējusi konteineru, ir jāinformē nosūtītājs par to kravas vienību un iesaiņojuma un nostiprināšanas materiālu masu, kurus šī persona ir ievietojusi konteinerā, lai atvieglinātu nosūtītājam nokomplektētā konteinera bruto masas verifikāciju ar 2. metodi. *SOLAS* VI nodaļas 2. noteikums un 5. punkts paredz, ka nosūtītājam būtu jānodrošina konteinera verificētās bruto masas paziņošana pietiekamu laiku pirms iekraušanas kuģī. Tas, kā šāda informācija tiek sniegta starp nosūtītāju un trešo personu, ir atkarīgs no komercdarījumā iesaistīto pušu vienošanās.

5.1.2.1. Atsevišķas oriģinālas aizzīmogotas pakas, uz kurām ir skaidri un neizdzēšami norādīta paku un kravas vienību (tostarp jebkura cita materiāla, piemēram, iesaiņojuma materiāla un pakās ievietoto dzesējošo vielu) precīza masa, nav jāsver atkārtoti, kad tās tiek ievietotas konteinerā.

5.1.2.2. Atsevišķu veidu kravas vienības (piemēram, metāllūžņi, nefasēta labība un cita beztaras krava) nav viegli atsevišķi nosvērt kā konteinerā ievietojamas vienības. Šādos gadījumos 2. metode ir nepiemērota un nepraktiska, un tās vietā jāpiemēro 1. metode.

5.1.2.3. Veids, kā tiek svērts konteinera saturs, kad tiek piemērota 2. metode, ir jāsertificē un jāapstiprina atbilstīgi tam, kā noteikusi tās valsts kompetentā iestāde, kurā konteiners nokomplektēts un aizzīmogots.[[4]](#footnote-4)

5.1.2.3.1. Tas, kā jāveic sertificēšana, ir atkarīgs no attiecīgās valsts un var attiekties uz svēršanas procedūru vai uz pusi, kura veic svēršanu, vai uz abiem – gan procedūru, gan pusi.

5.1.3. Ja konteinera komplektācijā ir piedalījušās vairākas puses vai tajā ievietota krava, kas saņemta no vairākām pusēm, par nokomplektētā konteinera verificētās bruto masas noteikšanu un dokumentēšanu ir atbildīgs 2.1. punktā noteiktais nosūtītājs. Ja nosūtītājs izvēlas noteikt verificēto bruto masu, piemērojot 2. metodi, tam jāievēro visi nosacījumi, kas noteikti 5.1.2., 5.1.2.1., 5.1.2.2. un 5.1.2.3. punktā.

# 6. Dokumentācija

6.1. *SOLAS* noteikumi paredz, ka nosūtītājam ir jāverificē nokomplektēta konteinera bruto masa, izmantojot 1. vai 2. metodi, un jānorāda verificētā bruto masa kravas transporta dokumentā. Šis dokuments var būt daļa no nosūtīšanas norādījumiem kuģošanas kompānijai vai atsevišķs paziņojums (piemēram, deklarācija ar svēršanas sertifikātu, ko izdevusi svēršanas stacija, kura izmanto kalibrētu un sertificētu aprīkojumu, maršrutā starp nosūtītāja atrašanās vietu un ostas termināli). Jebkurā gadījumā dokumentā ir skaidri jānorāda, ka norādītā bruto masa ir 2.1. punktā noteiktā “verificētā bruto masa”.

6.2. Neatkarīgi no tā formas dokuments, kurā norādīta nokomplektēta konteinera verificētā bruto masa, jāparaksta nosūtītāja pienācīgi pilnvarotai personai. Paraksts var būt elektronisks paraksts vai tas var būt aizstāts ar tās personas vārdu un uzvārdu, rakstītu ar drukātiem burtiem, kura ir pilnvarota šo dokumentu parakstīt.

6.3. Kā nosacījums iekraušanai kuģī, uz kuru attiecas *SOLAS* konvencija, paredzēts, ka jāiesniedz nokomplektēta konteinera verificēta bruto masa, ieteicams izmantojot elektroniskus līdzekļus, piemēram, elektronisko datu apmaiņu (*EDI*) vai elektronisko datu apstrādi (*EDP*), kuģa kapteinim vai viņa pārstāvim un termināļa pārstāvim pietiekami savlaicīgi pirms iekraušanas kuģī, lai šo informāciju varētu izmantot kuģa iekraušanas plāna sagatavošanā un izpildē.

6.3.1. Tā kā pārvadājuma līgums tiek slēgts starp nosūtītāju un kuģošanas kompāniju, nevis starp nosūtītāju un ostas iekārtu, nosūtītājs var izpildīt pienākumu, kas tam noteikts *SOLAS* noteikumos, iesniedzot verificētu bruto masu kuģošanas kompānijai. Šādā gadījumā kuģošanas kompānijas pienākums ir iesniegt informāciju par nokomplektēta konteinera verificēto bruto masu termināļa pārstāvim pirms iekraušanas kuģī. Līdzīgi arī nosūtītājs var iesniegt informāciju par verificēto bruto masu ostas iekārtas pārstāvim, kad konteiners tiek piegādāts ostā, pirms tā iekraušanas kuģī.

6.3.1.1. Kapteinim vai viņa pārstāvim un termināļa pārstāvim būtu jāvienojas, kā tiks nodrošināta nosūtītāja iesniegtās informācijas par konteinera verificēto bruto masu ātra apmaiņa. Šādas informācijas par konteinera verificēto bruto masu nosūtīšanai un apmaiņai var izmantot pastāvošās sakaru sistēmas.

6.3.1.2. Laikā, kad nokomplektētais konteiners tiek piegādāts ostas iekārtai, termināļa pārstāvim ir jābūt saņēmušam informāciju no kuģošanas kompānijas par to, vai nosūtītājs ir sniedzis informāciju par nokomplektētā konteinera verificēto bruto masu un kāda ir šīs bruto masas skaitliskā vērtība.

6.3.2. *SOLAS* nav noteikts termiņš, līdz kuram nosūtītājam jāiesniedz informācija par verificēto bruto masu, vien tas, ka šāda informācija ir jāsaņem savlaicīgi, lai kapteinis un termināļa pārstāvis to varētu izmantot kuģa iekraušanas plānā. Kuģa iekraušanas plāns būs atkarīgs no kuģa veida un izmēriem, vietējām ostas iekraušanas procedūrām, tirdzniecības ceļa un citiem darbības faktoriem. Kuģošanas kompānijai, ar kuru nosūtītājs noslēdzis pārvadājuma līgumu, ir pienākums informēt nosūtītāju (iepriekš par to apspriežoties ar ostas termināli) par jebkuriem īpašiem minētās informācijas iesniegšanas termiņiem.

# 7. Aprīkojums

7.1. Svariem, platformsvariem, pacelšanas iekārtām un citām ierīcēm, ko izmanto konteinera bruto masas verificēšanai, piemērojot iepriekš minēto 1. vai 2. metodi, ir jāatbilst tās valsts piemērojamajiem precizitātes standartiem un prasībām, kurā attiecīgais aprīkojums tiek izmantots.

# 8. Jauktie konteineru pārvadājumi un pārkraušana

8.1. Informācija par nokomplektēta konteinera verificēto bruto masu ir jāsniedz nākamajai pusei, kas pārņem konteineru savā pārziņā.

8.1.1. Ja nokomplektēts konteiners tiek transportēts pa ceļu, dzelzceļu vai ar kuģi, attiecībā uz kuru nav piemērojami *SOLAS* noteikumi, un tiek piegādāts ostas iekārtai bez informācijas par tā verificēto bruto masu, to nedrīkst iekraut kuģī, attiecībā uz kuru ir piemērojami *SOLAS* noteikumi, ja vien kuģa kapteinis vai viņa pārstāvis un termināļa pārstāvis nav ieguvuši šā konteinera verificēto bruto masu nosūtītāja vārdā (sk. arī 13.1. punktu).

8.1.2. Ja nokomplektētais konteiners tiek piegādāts ostas iekārtai ar kuģi, attiecībā uz kuru ir piemērojami *SOLAS* noteikumi, pārkraušanai citā kuģī, attiecībā uz kuru ir piemērojami *SOLAS* noteikumi, tad saskaņā ar *SOLAS* noteikumiem katram piegādātajam konteineram bija jābūt noteiktai verificētajai bruto masai pirms iekraušanas piegādātājkuģī. Tāpēc visiem nokomplektētajiem konteineriem, kas tiek izkrauti pārkraušanas ostā, verificētā bruto masa jau ir noteikta un turpmāka svēršana pārkraušanas ostas iekārtā vairs nav nepieciešama. Piegādātājkuģim ir jāinformē ostas iekārta pārkraušanas ostā par katra piegādātā nokomplektētā konteinera verificēto bruto masu. Tā kuģa kapteinis, kurā pārkraujamie nokomplektētie konteineri ir jāiekrauj, un ostas iekārta pārkraušanas ostā var paļauties uz piegādātājkuģa sniegto informāciju. Šādas informācijas sniegšanai var izmantot pastāvošās kuģa un ostas saziņas sistēmas atbilstīgi tam, kā to paredz komercdarījumā iesaistīto pušu vienošanās.

# 9. Bruto masas vērtību nesakritība

9.1. Jebkura nesakritība starp nokomplektēta konteinera bruto masu, kas deklarēta pirms tā bruto masas verificēšanas, un tā verificēto bruto masu, ir jānovērš, izmantojot verificēto bruto masu.

9.2. Jebkura nesakritība starp nokomplektēta konteinera verificēto bruto masu, kas noteikta pirms konteinera piegādes ostas iekārtai, un šā konteinera verificēto bruto masu, kas noteikta, nosverot konteineru šajā ostas iekārtā, ir jānovērš, izmantojot pēdējo verificēto bruto masu, kas noteikta ostas iekārtā.

# 10. Konteineri, kas pārsniedz maksimālo bruto masu

10.1. *SOLAS* VI nodaļas 5. noteikums paredz, ka konteinera komplektācijā nedrīkst pārsniegt maksimālo bruto masu, kas norādīta uz drošības atbilstības plāksnītes saskaņā ar grozīto Starptautisko konvenciju par drošiem konteineriem (*CSC*). Konteineru, kura bruto masa pārsniedz maksimāli pieļaujamo bruto masu, nedrīkst iekraut kuģī.

# 11. Konteineri uz autotransporta līdzekļa

11.1. Ja nokomplektēta konteinera verificētā bruto masa tiek noteikta, nosverot konteineru, tam atrodoties uz autotransporta līdzekļa (piemēram, uz šasijas vai piekabes), tad, lai iegūtu nokomplektētā konteinera verificēto bruto masu, no iegūtās vērtības jāatskaita autotransporta līdzekļa (un attiecīgajā gadījumā arī vilcēja) taras masa. Jāatskaita autotransporta līdzekļa (un attiecīgajā gadījumā arī vilcēja) taras masa, kas norādīta tā reģistrācijas dokumentos, kurus izsniegusi šā transportlīdzekļa reģistrācijas valsts kompetentā iestāde. Jāatskaita arī vilcēja degvielas tvertnē esošās degvielas masa.

11.2. Ja jāsver divi nokomplektēti konteineri, kas novietoti uz autotransporta līdzekļa, to bruto masu nosaka, katru konteineru sverot atsevišķi. Abu konteineru kopējās bruto masas vērības dalīšana uz pusēm pēc autotransporta līdzekļa un attiecīgajā gadījumā arī vilcēja masas atskaitīšanas nav pieļaujama, jo tādējādi netiek iegūta precīza katra konteinera verificētā bruto masa.

# 12. Tukši konteineri

12.1. Tukšu konteineru nosūtītāji un tukšu konteineru lietotāji ir aicināti ieviest praksi un pasākumus, ar ko nodrošina to, ka šie konteineri ir tukši. Taras svars būs norādīts uz konteinera saskaņā ar Starptautiskās standartizācijas organizācijas (*ISO*) standartu attiecībā uz konteinera marķējumiem un identifikāciju[[5]](#footnote-5)), un tas ir jāizmanto.

# 13. Gadījumi, kad konteineri tiek saņemti bez informācijas par verificēto bruto masu

13.1. Lai arī nosūtītājs ir atbildīgs par nokomplektēta konteinera verificētās bruto masas noteikšanu un dokumentēšanu, iespējamas situācijas, kad nokomplektēts konteiners tiek piegādāts ostas iekārtā bez nosūtītāja norādītas nepieciešamās konteinera verificētās bruto masas. Šādu konteineru nedrīkst iekraut kuģī, kamēr nav noteikta tā verificētā bruto masa. Lai nodrošinātu šādu konteineru nepārtrauktu turpmāko kustību, kuģa kapteinis vai viņa pārstāvis un termināļa pārstāvis var noteikt nokomplektētā konteinera verificēto bruto masu nosūtītāja vārdā. Tas var tikt īstenots, nosverot nokomplektēto konteineru terminālī vai citviet. Šādi noteikta verificētā bruto masa jāizmanto kuģa iekraušanas plāna sagatavošanā. Komercdarījumā iesaistītās puses vienojas par to, vai tas ir jāveic un kā tas ir jāveic, kā arī par saistīto izmaksu sadalīšanu.

# 14. Kapteiņa galīgais lēmums par nokomplektēta konteinera izvietošanu uz kuģa

14.1. Atbilstoši Kravu drošas kraušanas un nostiprināšanas kodeksam[[6]](#footnote-6) kuģa kapteinis drīkst pieņemt kravu uz kuģa vienīgi tad, ja viņš uzskata, ka to ir iespējams droši transportēt. *SOLAS* noteikumi neierobežo principu, kas paredz, ka galīgo lēmumu par nokomplektēta konteinera iekraušanu kuģī pieņem šā kuģa kapteinis. Informācijas par nokomplektēta konteinera verificēto bruto masu savlaicīga pieejamība termināļa pārstāvim un kapteinim vai viņa pārstāvim, lai to varētu izmantot kuģa iekraušanas plānā, ir priekšnosacījums konteinera iekraušanai kuģī, attiecībā uz kuru ir piemērojami *SOLAS* noteikumi. Tomēr šāda priekšnosacījuma izpilde negarantē atļauju iekraut konteineru kuģī.

# 15. Piemērošana

15.1. Tāpat kā citu *SOLAS* noteikumu gadījumā, *SOLAS* prasību par nokomplektētu konteineru verificēto bruto masu piemērošana ir *SOLAS* līgumslēdzēju valdību kompetencē un atbildībā. Līgumslēdzējām valdībām, kuras rīkojas kā ostas valstis, ir jāpārbauda atbilstība šīm *SOLAS* prasībām. Gadījumos, kad pastāv neatbilstība *SOLAS* prasībām, jārīkojas atbilstīgi valsts tiesību aktiem.

15.2. *SOLAS* konteinera bruto masas verificēšanas prasības galējā piemērojamība un izpilde izpaužas tādējādi, ka nokomplektētu konteineru, par kuru laikus nav iegūta informācija par tā verificēto bruto masu, lai to varētu izmantot kuģa iekraušanas plānā, būs aizliegts iekraut kuģī, attiecībā uz kuru piemērojami *SOLAS* noteikumi. Visus jautājumus par izmaksām, kas radušās saistībā ar konteinera neiekraušanu, glabāšanu, dīkstāvi vai atpakaļnosūtīšanu attiecīgajam konteinera nosūtītājam, risina atbilstīgi komercdarījumā iesaistīto pušu savstarpējā līguma noteikumiem.

# 16. Diena, kad stājas spēkā *SOLAS* prasības par tāda konteinera verificēto bruto masu, kurā ievietota krava

16.1. Paredzams, ka *SOLAS* prasības par tāda konteinera verificēto masu, kurā ievietota krava (*SOLAS* VI nodaļas 2. noteikums), stāsies spēkā 2016. gada jūlijā.

1. Sk. Pārskatītos ieteikumus par bīstamas kravas drošu pārvadāšanu un saistītajām darbībām ostas teritorijās [*Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas*] (MSC.1/Circ.1216). [↑](#footnote-ref-1)
2. Saskaņā ar *SOLAS* III nodaļas 2. noteikumu “īss starptautisks reiss” ir starptautisks reiss, kurā kuģis nav tālāk par 200 jūdzēm no ostas vai vietas, kur pasažieri un apkalpe var gūt patvērumu, un attālums starp iepriekšējo ostu valstī, kurā reiss sākas, un galamērķa ostu nav garāks par 600 jūdzēm. [↑](#footnote-ref-2)
3. Sk. Pārskatītos ieteikumus par grozītās 1972. gada Starptautiskās konvencijas par drošiem konteineriem saskanīgu interpretāciju un īstenošanu (CSC.1/Circ.138/Rev.1). [↑](#footnote-ref-3)
4. Sk. attiecīgo *MSC* cirkulāru attiecībā uz kontaktinformāciju kompetentajai iestādei. [↑](#footnote-ref-4)
5. Sk. standartu ISO 6346 “Kravas konteineri. Kodēšana, identificēšana un marķēšana”. [↑](#footnote-ref-5)
6. Sk. Kravu sakraušanas un nostiprināšanas drošas prakses kodeksu (rezolūcija Nr. A.714(17)) un turpmākos grozījumus. [↑](#footnote-ref-6)