Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie V

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- ☒ Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- ☐ A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- ☐ U: Utvalgte utenriksstasjoner
- ☐ P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- ☐ OFF: Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
- ☒ Hov Hovedorganisasjoner
- ☐ H.i. Høringsinstanser
- ☐ Andre:

Nr.: **RSV 09-2016**

Dato: 29 juni 2016

Saksnr.: 2016/39456

Opphever:

Referanse til:

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Veiledning om veiing av konteinere – MSC.resolusjon 380(94)

Dette rundskrivet gir informasjon om hvordan Sjøfartsdirektoratet forstår kravene til veiing av konteinere i IMO resolusjon MSC.380(94). Resolusjonen stiller krav om at den verifiserte bruttovekten – i det følgende vist til som «VGM» - Verified Gross Mass, av pakkede konteinere skal være oppgitt før konteinere tas om bord i et skip.
Krav om VGM gjelder ikke konteinere som transporteres på en chassisramme eller en trailer når disse kjører på eller av ro-ro skip på korte internasjonale reiser. Kravet gjelder heller ikke tomme konteinere.

De nye kravene gjelder for avskipere av konteinere til internasjonal sjøtransport, som ferdigpakkes i Norge. Kravet retter seg også mot alle norske skip som tar imot konteinere for transport, jf. forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere.

Utenlandske skip med konteinere om bord til norsk havn kan bli kontrollert for VGM- opplysninger i havnestatskontroll. Utenlandske skip som laster pakkede konteinere i norsk havn vil etter sitt flaggstatsregelverk ha krav om å få opplyst VGM før lasten tas om bord.

Vi nevner for ordens skyld at det fra før av er krav om at konteinerens vekt skal oppgis, det nye er at opplysningen skal verifiseres. Hensikten er å gi skipsfører riktige opplysninger om konteinerens vekt slik at skipet kan lastes på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Dette rundskrivet er laget med utgangspunkt i resolusjon MSC.380(94) og informasjon om hvordan andre stater forstår reglene.

Definisjoner i SOLAS

Avskipere er den juridiske personen som er nevnt i konnossementet eller fraktdokumentet eller tilsvarende multimodalt fraktedokument, (f.eks. et gjennomgangskonnossement) som avskiper har inngått med et rederi.

Konteinere er ment som en transportenhet som er fastlagt i den internasjonale konvensjonen for sikre konteinere (Convention for Safe Containers) (CSC) 1972 med senere endringer. Det tas høyde for revideringer av denne konvensjonen.

Som **kort internasjonal reise** menes en reise hvor skipet ikke går lengre enn 200 nautiske mil fra en havn eller et sted hvor passasjerene og besetningen kan bringes i sikkerhet. Hverken avstanden mellom den siste anløpshavnen i det land, hvor reisen begynner, og den endelige bestemmelseshavnen eller returreisen må overstige 600 nautiske mil. Den endelige bestemmelseshavn er den siste anløpshavn på den planlagte sjøreisen, hvorfra skipet startet sin returreise til det land hvor reisen begynte.

VGM er den totale bruttomassen av en pakket konteiner og bestemmes etter veiemetoden i resolusjonen. VGM kan bestemmes ved å

- veie den pakkede konteineren ved å bruke kalibrert og sertifisert utstyr, eller
- veie individuelle pakker og lastelementer, inkludert massen til paller, dunnasje og annet sikringsmateriale som skal pakkes i konteineren og å legge konteinerens taramasse til summen av enkeltmassene.

Med **sertifisert metode** menes en metode for veiing som er godkjent av kompetent myndighet i den staten der pakkingen av konteineren ble fullført.

Avskiperens forpliktelser

Sentralt i disse bestemmelsene er avskiperens forpliktelser.
En avskiper av gods, som ferdigpakkes i konteinere i Norge og som skal sendes med skip, har ansvar for å bestemme VGM. Dette skal gjøres på en sertifisert metode og opplysningene må innarbeides i fraktedokumentet.

Etter gjeldende rett er det ingen direkte hjemmel for å pålegge avskiper forpliktelser. Likevel, et skip vil være avhengig av at avskiperen følger disse reglene for at en konteiner kan lastes om bord på et skip. Derfor vil krav om å bestemme VGM, være et indirekte krav overfor avskiperen.

Fraktdokumentet må sendes skipsfører eller skipets representant samt til havneterminalens representant i rimelig tid før lasting. Med rimelig tid menes her at skipsføreren må ha anledning til å bruke opplysningene i forbindelse med lasteplanleggingen.

Det vil ikke bli gitt en spesifikk tidsfrist for når VGM må være rapportert inn til skipet.

Kommunikasjon av verifisert vekt

SOLAS spesifiserer ikke hvordan VGM skal kommuniseres mellom partene. Det vil ikke bli gitt regler som spesifiserer dette nasjonalt i Norge heller.

Dette betyr at informasjon om VGM kan formidles på den måte som næringen finner mest hensiktsmessig. Dette inkluderer elektronisk kommunikasjon i allerede etablerte kanaler som næringen bruker.

I havnestatskontroller innenfor Paris MOU området (Europa, Russland og Canada) er det presisert i eget rundskriv (PSCircular 78, 2016) at havnestatskontrollørene kan kreve å se dokumentet hvor VGM er oppgitt. Det er videre presisert at dokumentet med VGM informasjon vil kunne være i mange forskjellige format, også digitale.

Forholdsregler for lastning

Hvis VGM ikke er oppgitt, skal heller ikke en pakket konteiner lastes om bord. Hvis fraktdokumentet til en pakket konteiner ikke inneholder VGM, og skipsføreren eller dennes representant og terminalrepresentanten heller ikke har fått oppgitt VGM, skal en pakket konteiner ikke tillates lastes om bord i skipet.

En skipsfører, dens representant eller havneterminalens representant kan ved mottagelse av en konteiner velge å veie den på en verifisert vekt for å kunne laste denne.

Kontroll

Det vil bli foretatt kontroll av skipene og lasten deres. Denne kontrollen vil bestå i dokumentkontroll av

fraktdokumentet. Det vil også kontrolleres om veiing er gjort på korrekt måte og om den totale bruttomassen samsvarer med oppgitt vekt.

Sjøfartsdirektoratet vil akseptere at kontroll kan utføres av anerkjente klasseorganisasjoner og tekniske kontrollorgan som er godkjent innen EØS-området.

Digital dokumentasjon aksepteres.

Avskiperen og rederiet må kunne fremvise fraktdokumentet for kontroll. Manglende VGM-informasjon vil ikke alene føre til tilbakehold hverken i flaggstatskontroll eller havnestatskontroll innen Paris MoU området.

Beregning av en pakket konteiners bruttomasse

1. **Vekten av de enkelte pakker og lasteelementer.**
   Vekten av de enkelte pakkene og lastelementene kan avskiper i forkant bestemme og summere. For bulkprodukter kan vekten bestemmes i forbindelse med produksjonsprosessen enten ved å foreta målinger med kalibrert fyllingsutstyr eller ved å veie produktet.
2. **Emballasjens vekt.**
   Emballasjens vekt bestemmes enten ved hjelp av opplysninger fra produsent av emballasjen eller ved hjelp av avskiperens eller speditørens opplysninger.
3. **Vekten av paller, dunnasje og annet sikringsmateriale.**
   Vekten av paller, dunnasje og annet sikringsmateriale kan bestemmes enten ved hjelp av opplysninger fra produsent eller ved hjelp av opplysninger fra avskiper eller speditør.
4. **Konteinerens egenvekt.**
   Som konteinerens egenvekt (tara) kan en brukeegenvekten som er opplyst på sikkerhetsskiltet til konteineren.
5. **Den pakkede konteinerens bruttovekt**
   Ved summering av punktene 1 til 4 bestemmes VGM til en pakket konteiner.

Feilmargin og overgangsordning

Når disse beregningsmetoden nevnt i punktene ovenfor brukes, kan VGM være forskjellig sammenliknet med reelle vekten. For eksempel kan vekten av paller, dunnasje og sikringsmateriale avhenge av fuktighetsgrad. Videre vil veiemetodene for de forskjellige elementene samt konteinerens egenvekt kunne variere.

Forskjeller mellom VGM og reell vekt må håndteres i avskiperens og rederiets kvalitetsstyringssystem. På den måten må det arbeides for at metodene er i konstant forbedring og at en på den måten oppnår kun ubetydelige avvik mellom VGM og reell vekt.

Akseptabel feilmargin er +/- 1000 kg.

Potensielle avvik vil allikevel ikke begrense avskiperens ansvar for å fastlegge en mest mulig nøyaktig og verifisert bruttovekt etter kravene i forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere § 2 første og andre ledd, jf. SOLAS regel VI/2.

I henhold til IMO sirkulær MSC.1/1548, kan pakkede konteinere, som har startet en sjøtransport før 1. juli 2016, transporteres til sluttdestinasjonen, selv om VGM ikke er bestemt.

Som alternativ til verifisert metode for veiing kan det i perioden frem til 30. juni 2017 brukes måleutstyr som sikrer at vekten av den lastede konteineren er innenfor akseptabel feilmargin.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Med hilsen

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer