Høringsinstans	kommentar
Aker Solutions	«informasjon om lasten» introdusere krav om «sertifisert metode godkjent av den kompetente myndigheten i den staten der pakkingen av containeren ble fullført»:
Aker Solutions	a. Hvordan skal godkjenningskravet tolkes?
Aker Solutions	b. Er alle metodene av type 2 «forhåndsgodkjent» eller kommer det krav om at den spesifikke metoden som skal brukes er formelt godkjent fra kompetent myndighet.
Aker Solutions	c. I så tilfelle: er det Sjøfartsdirektoratet eller Justervesenet som får godkjenningsansvaret.
Aker Solutions	d. Hvordan blir godkjenningsprosessen? Er den tenkt å være gjennomførbar før 1. juli?
Aker Solutions	Tidligere kommentar fra Justervesenet indikerer at forskrift 945 impliserer at også forskrift 1723 om ikke-automatiske vekter blir gjeldende i denne sammenheng §1, ledd 2, c). Dennes §49 c) krever at nøyaktighetsklasse ved anvendelse av forskrift bestemmes i de aktuelle tilfellene.
Aker Solutions	a. Hvis det er tilfelle, burde da ikke forskrift 945 (eller veiledningen) definere hvilke nøyaktighetsklasse som gjelder for metode 1 og metode 2? Se for eksempel SOLAS VI/2 implementering i Tyskland (Metode1: klasse 4, Metode 2: klasse 3)
Aker Solutions	«Som alternativ til verifisert metode» … burde trolig si «som alternativ til sertifisert metode»
Aker Solutions	Vi ønsker å bemerke at kravet om bruk av person navn til signering for VGM er problematisk i en del sammenheng, f.eks. i geografisk fordelte transportprosesser - når landet der kontaineren pakkes/veies er ulik landet hvor avskiperen holder til. Det kan være vanskelig for personen som lagrer VGM informasjon og signerer for det i avskiperens system å vite at VGM i dette tilfelle ble bestemt på korrekt måte. Personen som skal signere for VGM må muligvis forholde seg til en annen stats forskrift – som muligvis ikke er definert eller ikke er lett tilgjengelig på engelsk/norsk. Due diligence prosesser kan være på plass mellom de involverte bedriftene, men er muligvis ikke tilgjengelig / forståelig for den som lagrer/signerer i avskiperens system. Hvilke krav som gjelder for due diligence prosessene er heller ikke definert. Det er også uklart om det medfører personlig straffeansvar å signere for VGM på ufullstendig eller ukorrekt grunnlag. Fra bedriftens perspektiv ville vi fortrekke å kunne signere som selskap / juridisk person. Løsningen til dette kunne være sertifisering av selskaper tilsvarende prosessene i Secure Supply Chain. Vi ber Sjøfartsdirektoratet å ta hensyn til dette i det norske forskriftet 945 og i fremtidige forhandlinger om revisjon av SOLAS VI/2 på IMO/internasjonal nivå.
Industri og Energi (LO)	Ingen kommentarer
Tolldirektoratet	Ingen kommentarer
Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen kommentarer
Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat	Ingen kommentarer
Petroleumstilsynet	Ingen kommentarer
Samferdselsdepartementet	Samferdselsdepartementet finner utredningen av de økonomiske og administrative konsekvensene å være sprikende, og etterlyser en nærmere konkretisering av disse før forskriftene trer i kraft.
NHO Logistikk og Transport	Er ikke positive til at MSC resolusjonen går som helhet inn i forskriften. Er enig i at det er positivt med frelsibilitet men at det er en utfordring med avklaringer rundt enkelte forhold.
NHO Logistikk og Transport	Feilmargin: Positivt med feilmargin på 1000 kg +/- men mener denne bør være permanent. Forhold som fuktighet etc. vil ikke endre seg etter 30.6.2017.

NHO Logistikk og Transport	Kalibrert og sertifisert vekt: Veiledning til reglene bør inne holde fortolkning for eksempel slik at veieutstyr og containertrucker eller såkalte weigh-brigdes pr definisjon skal være sertifiserte via de som selger slik. I det minste bør veilederen gi informajson om hvor speditører skal henvende seg for å få riktig informasjon.
NHO Logistikk og Transport	Cut-off time for VGM rapport: Det er heller ikke godt nok at veilederen sier at VGM rapporten skal være rederi og terminaloperatør i hende i tide for rederiets planlegging. I det minste bør direktoratet ha kartlagt hvilke rutiner rederiene legger opp til slik at det i veilederen kan gis mer konkrete opplysninger i det minste at veilederen kan formidle slik informasjon.
NHO Logistikk og Transport	VGM format. Heller ikke formatet for VGM er konkretisert. På samme måte ovenfor bør veilederen gi mer konkret informasjon om dette gjennom eksempler. I høringen er det lagt ved veiledning om iverksettelsesrutiner som Clecat (Europeisk interesseorg.) har laget.
Advokatforeningen	Ingen kommentarer
NHO Sjøfart	Når det gjelder innføring av gassmålingsutstyr på vil dette få en innvirkning. En del av fartøyene har slikt utstyr allerede, men det har vel vært slik at det har vært sendt fra fartøy til fartøy ved behov. Dette innebærer en del nyanskaffelser. Videre må det kontrolleres at det utstyr som er om bord i dag, kan måle alle de stoffer det kreves måling for (brannfarlige gasser eller brannfarlig damp, hydrogensulfat og karbondioksyd). Her kan det bli nødvendig med utskifting av noe utstyr. For kalibreringens del vil dette bli gjort etter leverandørers anbefaling, eller slik flere rederier gjør det allerede i dag, de inngår avtale med leverandør om kalibrering.
Utenriksdepartementet	Ingen kommentarer
Fiskeridirektoratet	Ingen kommentarer
Norsk Havneforening	For å unngå skjevheter i markedet er det viktig at de europeiske landene implementerer lignende standarder for sertifisering, som ikke er for restrektive, og som ikke har negative innvirkning på logistikkjeden.
Norsk Havneforening	Etterlysering presisering på definisjon av VGM. Dersom det er justervesenets definisjon og praksisk som er førende vil det være ønskelig at det, for klarhetens skyld, referes til dette i veiledningsrundskrivet.
Norsk Havneforening	Hvordan skal regeverket håndheves og av hvilken myndighet? Hvordan skal det følges opp og kontrolleres? Hvordan blir avvik behandlet?
Norsk Havneforening	for flere typer transport vil det være en utfordring å beregne vekt for hele transporten. For eksempel vil endringer i luftfuktighet og temperatur kunne påvirke vekten til en container under transporten. Forsne varer på is vil også ha en variabel vekt. Hvordan vil dette bli behandlet av kontrollmyndighetene?
Norsk Havneforening	Når det gjelder avvik er det viktig at tolerere avvik, både tillateavvik i veiemekanisman som benyttes, og avvik mellom reell og deklarert VGM.
LO	Ønsker ikke å avgi høringsuttalelse
Statens innkrevingssentral	Ingen kommentarer
Justervesenet	Uklart hva som menes med veiingen skal skje med "kalibrert" og "sertifisert" utstyr.
Justervesenet	Kan ikke pålegge at måling skjer etter særskilt metode. Kan derimot pålegge internkontroll. Usikker på om dette oppfyller kravene i SOLAS om "sertifisert metode".
Justervesenet	Tolker det slik at det er Justervesenet som er "kompetente myndighet".

Justervesenet	Er i tvil om "veiemetode" betyr "Måten veiingen uføres på" eller om det legges til grunn dokumentasjon på masse som deretter legges sammen.
Justervesenet	Positive til å utføre tilsyn. Etterlyser diverse informasjon om dette.
Justervesenet	Viser til Tyskland og krav om "tilsvarende" nøyaktighetsklasse 4 (metode 1) og 3 (metode 2).
Justervesenet	Kan vedta hvilke måleredskaper som skal være tillatt brukt til ulike bruksformål.
Justervesenet	Viser til OIML Bulletin om uenighet internasjonalt om diverse variasjoner.
Justervesenet	(+/- 1000 kg vil møte nøyaktighetskravet i klasse 4 (se ovenfor om Tyskland).