

INFORMATION OM VERIFIERING AV BRUTTOVIKT FÖR EN PACKAD CONTAINER

2016-06-01

Krav från IMO

Den 1 juli 2016 träder internationella regler ikraft som innebär att containrar som lastas på fartyg för internationell transport ska ha en deklarerad verifierad bruttovikt - VGM (Verified Gross Mass). Transportköparen (shipper) ansvarar för att lämna korrekt uppgift på VGM till fartygets befälhavare.

Kravet på regeländring är globalt och har införts i avsikt att öka säkerheten till sjöss i huvudsak för personer, material och miljö. Felaktiga viktsuppgifter, deklarerad under- eller övervikt, på containrar innebär att stuvningsplanen för fartyget blir felaktig som i sin tur kan leda till oriktig stabilitetsberäkning. Det finns även uppgifter som tyder på att felaktiga viktsuppgifter har medfört att containerstaplar har rasat och att containrar fallit överbord.

Kraven för regeländring är fastställda i SOLAS-konventionen genom tillägg av reglerna VI/2.4 - 2.6 som är antagna av FN:s International Maritime Organization (IMO). De internationella tilläggskraven i resolutionen MSC.380(94) samt anvisningar för kraven i MSC.1/Circ.1475 återfinns som relaterad information på denna webbsida.

Enligt tilläggskraven finns det två metoder för att bestämma VGM:

- 1) vägning av en packad container som en enhetslast, eller
- 2) beräkning av bruttovikten enligt en certifierad metod.

IMO har genom skrivelsen MSC.1/Circ.1548, se relaterad information på denna webbsida, meddelat att under tre månader efter den 1 juli 2016, d.v.s. under juli, augusti och september tillämpa en pragmatisk hållning till införandet av de nya kraven gällande:

1. tillåta packade containrar som lastas på fartyg före den 1 juli 2016 och som omlastas efter den 1 juli bli transporterade till sin destination utan VGM; och
2. tillåta flexibilitet för alla intressenter i containeriserade transporter att om nödvändigt förbättra procedurer för dokumentering, kommunikering och delgivning av VGM-information.

Angående förväntade ändringar och tillägg i Transportstyrelsens befintliga regler

Allmänt

Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för införlivande av de nya kraven vilket görs i regelverket TSFS 2010:174. Förslag på den nationella regeländringen gick ut på formell intern och extern remiss den 19 maj 2016. Målet är att ha en fastställd regeländring före den 1 juli 2016. Remissen återfinns som länk på denna webbsida.

De svenska reglerna gäller alla svenska fartyg och alla containrar, i svensk hamn, som avses att lastas på fartyg (oavsett flagga) för internationell transport. Reglerna gäller inte containrar på chassi eller trailer som körs på och av ett ro-ro-fartyg på kort internationell resa (se SOLAS III/3).

De svenska reglerna gäller alla containrar som packats klart i Sverige. Reglerna för VGM av en container följer alltid landet där packningen blivit slutförd.

VGM ska vara fastställd och signerad av transportköparen (shipper) eller hans auktoriserade ombud. VGM kan skilja sig från aktuellt värde för en containervikt i lastinformationen beroende på att VGM kan fastställas på endast två sätt.

Hygroskopisk last, t.ex. trävaror, kan ändra vikt beroende på fukttinnehåll. Uppgift om tänkbar viktsavvikelse för sådan last kan anges som tilläggsinformation i fritext i lastinformationen. Oavsett eventuell tilläggsinformation ska ett VGM anges.

Transportköparen eller hans auktoriserade ombud ska informera befälhavaren eller hans representant och hamnterminalen om VGM för varje container. En container får inte lastas ombord på fartyget innan befälhavaren och hamnterminalen erhållit containerns VGM. Observera att en container utan VGM inte får lastas ombord på fartyget.

Som generell regel är det transportköparens ansvar att fastställa VGM för containern men hamnterminalen kan eventuellt erbjuda sådan tjänst enligt metod 1 nedan.

Det är inte befälhavarens eller hamnterminalens ansvar att verifiera VGM. När VGM är angivet i lastinformationen ska aktörerna i transportkedjan anta att uppgiften är korrekt. Befälhavaren ska dock före lastning på olika sätt försäkra sig om att transportköparens viktsuppgift är tillförlitlig.

Rederier och hamnterminaler kan bestämma om tidpunkt då de senast behöver information om VGM. I praktiken beror det på lokala omständigheter när och hur transportköparen behöver informera om VGM; vilken tidpunkt som gäller innan containerns ankomst till hamnen och/eller lastning på fartyget.

Det är därför viktigt att kontakter upprättas mellan olika aktörer i transportkedjan med avsikt att etablera rutiner, kommunikationssätt, deadlines, etc.

FAQ och svar återfinns i vänstermarginalen på denna webbsida, där ni även kan kontakta oss och ställa frågor samt prenumerera på information i ärendet.

Information om pågående regelarbete samt regler på remiss återfinns som länk p denna webbsida.

Metod 1 - Vägning av en container som en enhetsvikt

Vid bestämning av VGM enligt metod 1 ställs krav på **vägningsutrustningen**.

Transportköparen (shipper) kan deklarerera en enhetsvikt genom att väga hela containern. Det kan göras med vågbrygga eller hanteringsutrustning med inbyggd vägningsfunktion. Vägningsutrustningen ska uppfylla kraven enligt Swedac:s regelverk, ”STAFS”, med minst noggrannhetsklass III för icke-automatisk vägning (STAFS 2016:12 kap. 2) och minst noggrannhetsklass Y(b) för automatisk vägning (STAFS 2016:7 kap. 2). Transportstyrelsen rekommenderar så kallad ”frivillig återkommande kontroll” av vägningsutrustningen enligt STAFS 2007:1 och STAFS 2007:19.

Observera att om transportköparen inte äger vägningsutrustningen kommer vägning enligt metod 1 att vara en kommersiell service från en tredje part. I sådana fall kommer kommunikationen angående VGM och avgift för vägningen att avgöras av parterna.

Utförande

Hur vägningen utförs beror på vilken utrustning som används. Två tänkta alternativ för vägningen beskrivs här:

a) Vägning med vågbrygga

En container på chassi eller trailer kan vägas tillsammans med fordonet. För att bestämma containervikten behöver en beräkning göras där fordonets vikt, bränsletankens innehåll o.s.v. räknas bort. När två 20-fots-containrar transporteras på samma fordon kan metoden tillämpas bara om två vägningar görs, varav den ena med bara en container.

b) Vägning med hanteringsutrustning vid ankomst till hamnterminal

En container kan vägas vid ankomst till hamnterminalen genom användning av relevant hanteringsutrustning försedd med vägningsutrustning enligt kraven för metod 1.

En lastningskran kan inte användas som lämplig våg vid lastning av ett fartyg då terminaloperatören inte får påbörja lastning förrän VGM är tillgängligt; vägningen måste göras tidigare i hanteringen.

Regelverket kommer sannolikt att innehålla en övergångsbestämmelse om att det från och med 1 juli 2016 och ett år framåt är möjligt att använda vägningsutrustning som inte uppfyller kraven för metod 1. Det ska dock kunna säkerställas en VGM på \pm ett ton från aktuell vikt. Avsikten med övergångsbestämmelsen är att ge transportkedjan en omställsetid.

Att tänka på

Möjligheten för transportköparen eller hans auktoriserade ombud att inte utföra vägningen beror givetvis främst på om tjänsten kan erbjudas av tredje part. De inblandade parterna måste kommunicera i ärendet och enas om ett beslut. I praktiken beror det därför på lokala omständigheter om när och hur

transportköparen eller hans auktoriserade ombud rapporterar VGM innan containerns ankomst till hamnen och/eller lastning på fartyget.

Metod 2 - Beräkning av bruttovikten enligt en certifierad metod

Vid bestämning av VGM enligt metod 2 ställs krav på **vägningprocessen**.

Transportköparen (shipper) eller hans auktoriserade ombud kan beräkna VGM baserat på innehållet i en packad container enligt beskrivning av utförandet nedan.

En nödvändig förutsättning för tillämpning av metod 2 är att vägningprocessen är beskriven i ett kvalitetsledningssystem eller i en separat certifierad process.

Ett kvalitetsledningssystem är ett dokumenterat system enligt en fastställd struktur som revideras vad gäller efterlevnad och effektivitet. Strukturen kan till exempel bestå av ”SS/EN ISO 9001:2015: Ledningssystem för kvalitet - Krav”, kombinerad med ”SS/EN ISO 19011:2012: Vägledning för revision av ledningssystem”.

Transportstyrelsen rekommenderar att kvalitetsledningssystemet i sin helhet eller endast processen för vägningen är certifierat av ett ackrediterat certifieringsorgan. Transportstyrelsen utför ingen certifiering av vägningmetod.

Utförande

Beräkning av VGM görs genom följande fem steg:

Steg 1: Vikterna av de enskilda dellasterna summeras. Viktsuppgifterna hämtas från egen vägning eller från tillförlitlig information från leverantören av dellasten. Viktsuppgift för bulkvaror kan härstamma från en tillförlitlig fyllningsutrustning hos tillverkaren.

Steg 2: Vikten av förpackningar summeras. Viktsuppgifterna hämtas från egen vägning eller från transportköparens eller tillverkarens informationssystem.

Steg 3: Vikten av lastpallar och lastsäkringsutrustning summeras. Viktsuppgifterna hämtas från egen vägning eller från transportköparens eller tillverkarens informationssystem.

Steg 4: Containerns egenvikt enligt märkskylten.

Steg 5: Steg 1–4 summeras.

Att vara uppmärksam på

Avvikelser i vikt kan uppstå för t.ex. lastpallar och förstängningsmaterial på grund av variationer i fuktinnehåll. Aktuell egenvikt av en tomcontainer kan variera på grund av reparationer och fuktinnehåll, etc. Sådana avvikelser i vikt ska tas hänsyn till i transportköparens kvalitetsledningssystem eller den separata vägningprocessen. Det är möjligt att använda sig av kvalificerade medelvärden i viktsuppgifterna.

Beräknad VGM måste vara så korrekt som möjligt. Om beräknad VGM avviker från aktuell vikt av containern kan den avvisas från transportkedjan. Betydande avvikelser i viktsuppgifterna kan leda till rättsliga påföljder som bör regleras i avtal mellan berörda parter.