

FINAL DRAFT

Shipping Notice: 02-2016.ref.cargo information SOLAS

Verification of the gross mass of packed containers – amendments to SOLAS
regulation VI/2



Datum uitgifte: mei 2016

Datum inwerkingtreding: 1 juli 2016

Instructies voor de toepassing van de SOLAS VI Regulation 2: wijziging inhoudende de verificatie van de bruto massa van beladen containers.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	1
Omschrijving:	2
Bestemd voor:.....	2
Gerelateerde IMO documenten:	2
Gerelateerde nationale wet- en regelgeving:	2
1 Introductie	3
2 Inwerkingtreding.....	3
3 Vaststellen gewicht	4
4 Wegen van containers op weegapparatuur	4
5 Gecertificeerde calculatiemethode	5
6 Toegestane foutmarge.....	6
7. Doorgeven van informatie	6
8. Rapporteren van overtredingen	7
9. Referenties.....	7
10. Poster	9
11. Procedures in het kort	10



Omschrijving:

Instructies voor de toepassing van de SOLAS¹ VI Regulation 2: wijziging inhoudende de verificatie van de bruto massa van beladen containers.

Bestemd voor:

Reders, rederijen, ship operators en managers, scheepsagenten, kapiteins en officieren van koopvaardij schepen, makelaars, bevrachters, cargo packers, cargo consolidators, vervoerders, expediteurs, verladers c.q. afzenders, inspecteurs van de ladingen, havenautoriteiten, terminal operators en anderen die betrokken zijn bij het vervoer van containers.

Samenvatting:

Shipping Notice: 03-2016.ref.cargo information SOLAS, schetst de juridische positie in de Republiek Suriname met betrekking tot de recente wijziging van de SOLAS Chapter VI Regulation 2, die per ingaande 1 juli 2016 in werking treedt.

Deze shipping notice geeft de nodige instructies en gedetailleerde richtlijnen voor de verladers, terminals / havens, vervoerders en andere belanghebbenden ter zake de uitvoering van de gewijzigde SOLAS Chapter VI bepalingen.

Gerelateerde IMO² documenten:

Resolution MSC³.380(94); MSC.1/Circ.1475; Circular Letter No.3624

Gerelateerde nationale wet- en regelgeving:

1. Scheepvaartwet (G.B. 1908 no. 63, zoals gewijzigd bij S.B. 1994 no. 61);
2. Wetboek van Koophandel (G.B. 1936 no. 115, zoals gewijzigd bij S.B. 2003 no. 93);
3. Binnenaanvaringsreglement (G.B. 1951 no. 165);
4. Zeeaanvaringsreglement (G.B. 1968 no. 46);
5. IJkdecreet (S.B. 1981 no. 17);
6. Decreet op het Loodswezen (S.B. 1981 no. 170);
7. Wet Maritieme Autoriteit Suriname (S.B. 1998 no. 37).

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

² International Maritime Organization

³ Maritime Safety Committee



1 Introductie

1.1 Het voorkomen of het beperken van het verlies van mensenleven door onveilig vervoer van containers door zeeschepen is voor de IMO aanleiding geweest tot het aanpassen van de SOLAS regulation VI/2. Verladers, afzenders en expediteurs van het land waar de belading van de container afgerond is, worden verplicht de containers die op zeeschepen worden geladen, te wegen of om via een door die overheid te certificeren rekenmethode de massa te bepalen. Van deze verplichting zijn uitgezonderd containers die op een oplegger of aanhangwagen op en van een ro-ro schip voor korte internationale reizen worden gereden. In de MSC.1/Circulaire 1475 (9 juni 2014)⁴ is dit uitgewerkt. De reders behoren de juiste gegevens te gebruiken voor de bepaling van het stuwplan.

1.2 Deze aanpassing houdt in dat de partij die als shipper(verladers c.q. afzenders) op de "bill of lading" (b/l) staat vermeld, de verantwoordelijkheid heeft het geverifieerde bruto containergewicht door te geven aan de rederij. Dit dient te gebeuren nadat een container is beladen en voordat de container aan boord van het schip wordt geladen. De terminal operators en de rederijen behoren de juiste gegevens te gebruiken voor de bepaling van het stuwplan. Indien er geen geverifieerd gewicht is doorgegeven, mag de container niet aan boord van het schip worden geladen.

2 Inwerkingtreding

2.1 De wijziging van SOLAS Chapter VI regulation 2, treedt op 1 juli 2016 in werking. Dit amendement⁵ geeft verladers c.q. afzenders twee mogelijke opties om te beslissen welke methode te gebruiken voor het verkrijgen c.q. vaststellen van een dergelijke nauwkeurige bruto massa.

2.2 Dit SOLAS amendement is van toepassing op alle beladen containers waarop de CSC (Convention for Safe Containers) van toepassing is en die op een schip bestemd voor de internationale scheepvaart geladen worden.

3.3 Dit SOLAS amendement is niet van toepassing op:

1. geladen containers op een chassis of trailer die op een roll on/roll off schip bij korte internationale reizen⁶ gaan;
2. offshore containers;
3. binnengekomen containers bestemd voor transshipment.

⁴ Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo.

⁵ Resolution MSC.380(94).

⁶ SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.



3 Vaststellen gewicht

3.1 Het gewicht kan op twee manieren worden vastgesteld:

I. Het gewicht van een beladen container wordt geverifieerd door de container op een gecertificeerde en gekalibreerde weegbrug (lees: weegapparatuur) te wegen (zie procedure onder 4.5).

II. Het gewicht van de beladen container wordt door de verlader c.q. afzender geverifieerd en aangetoond aan de hand van een gecertificeerde calculatieprocedure.

3.2 Het schatten van het gewicht is niet toegestaan. De verlader c.q. afzender (of op afspraak van de verlader c.q. afzender, een derde partij) heeft de verantwoordelijkheid om de beladen container te wegen of om de inhoud ervan te wegen. Onder beide methoden is het vereist dat de weegapparatuur aan de nationale certificatie- en kalibratie eisen voldoet.

3.3 Afgaan op door een ander opgegeven gewicht van het colli mag niet tenzij als op een afzonderlijke, gesealde collo het precieze gewicht van de pakjes en onderdelen van de lading in die collo duidelijk en permanent aan de buitenkant is vermeld.

4 Wegen van containers op weegapparatuur

4.1 Indien een beladen container gewogen wordt, dient er gebruik te worden gemaakt van gecertificeerde weegapparatuur (MSC circulaire 1475 paragraaf 2.1.2).

4.2 De weegapparatuur dient jaarlijks geijkt en gecertificeerd te worden door de Dienst van de Waarborg en voor het IJkwezen van het Ministerie van Handel en Industrie conform de geldende tekst van het IJkdecreet (S.B. 1981 no. 17).

4.3 De gecertificeerde weegapparatuur zal jaarlijks op een door de Maritieme Autoriteit Suriname (MAS) vastgestelde datum geregistreerd worden.

4.4 De MAS zal de bedrijven die niet voldoen aan de gestelde eis onder punt 4.2, de mogelijkheid ontnemen om via deze methode het gewicht te verifiëren.

4.5 Het geverifieerd bruto containergewicht kan als volgt worden vastgesteld:

a. Het wegen van truck + trailer + geladen container op een door de Dienst van de Waarborg en voor het IJkwezen geijkte weegbrug:

1. het wegen van truck + trailer + geladen container;
2. het wegen van truck + trailer;
3. het verschil tussen het bij 1 en 2 verkregen gewicht is het geverifieerd bruto containergewicht.

b. Het wegen van alleen de geladen container door middel van door de Dienst van de Waarborg en voor het IJkwezen, geijkte meetapparatuur.



5 Gecertificeerde calculatiemethode

Conform de tweede methode kan het gewicht van de beladen container door de verlader c.q. afzender geverifieerd en aan de hand van een gecertificeerde calculatieprocedure aangetoond worden.

Bij deze methode dienen alle colli, inclusief het gewicht van pallets, verpakkingsmateriaal, stuwagemateriaal, lading en het tarra-gewicht van de container bij elkaar te worden opgeteld.

5.1 Voorwaarden

Om gebruik te kunnen maken van de gecertificeerde calculatiemethode dienen bedrijven een voldoende mate van interne beheersing bewezen te hebben. Bedrijven die in het bezit zijn van bestaande certificeringen en die een voldoende mate van interne beheersing waarborgen, worden geacht te hebben voldaan aan deze eis. Hierbij wordt gedacht aan:

1. AEO⁷-gecertificeerde bedrijven (Type C, S en F).
2. ISO⁸-gecertificeerde bedrijven (ISO 9001, ISO 28001, etc.).
3. Bedrijven die moeten voldoen aan regelgeving van derde landen waarin het verplicht is de juiste informatie in te dienen bij overheidsdiensten van dit derde land (bv. export naar de Verenigde Staten).

5.2 De bedrijven dienen jaarlijks op een door de MAS te bepalen datum, bewijzen te overleggen en, in voldoende mate aan te tonen, dat zij voldoen aan de voornoemde gestelde eisen. De beoogde uitwerking is dat de MAS aan bedrijven die hun processen op orde hebben, toestemming zal verlenen om het gewicht van een beladen container te verifiëren middels een calculatiemethode.

5.3 De MAS zal de bedrijven die niet aan de gestelde eis onder punt 5.2 voldoen of die herhaaldelijk onjuiste gewichten via een gecertificeerde calculatiemethode opgeven, (tijdelijk) de mogelijkheid ontnemen om via deze methode het gewicht te verifiëren.

5.4 Het wegen volgens de gecertificeerde calculatiemethode dient conform de volgende stappen te geschieden:

Stap 1 - Gewicht van het product

Het gewicht van het product dat in de container wordt geladen, wordt uit het productieproces gedestilleerd middels het meten met gekalibreerde vulling-apparaten of door weging van het product of middels het toevoegen van het gewicht van alle afzonderlijke componenten.

⁷ Authorised Economic Operator

⁸ International Organization for Standardization



Stap 2 - Gewicht van de verpakking

Het gewicht van de verpakking wordt van de fabrikant van het verpakkingsmateriaal verkregen of is gebaseerd op de data van de verlader c.q. afzender, geverifieerd en aangegeven in de MRP⁹ of ERP¹⁰ systeem.

Stap 3 - Gewicht van pallets, veiligheids materialen en stuwage materiaal

Het gewicht van pallets, veiligheids materialen en stuwage materiaal wordt verkregen van de fabrikant of op basis van data van de verlader c.q. afzender, bij voorkeur gecontroleerd en vastgelegd in de MRP/ ERP-systeem.

Stap 4 - Gewicht van de lege container

De vervoerder moet het juiste leeggewicht (tare weight) van de lege container tijdig ter beschikking stellen van de verlader c.q. afzender opdat die, deze informatie in de brutogewicht berekening van een container kan verwerken. Bij afwezigheid van deze informatie, zal de verlader c.q. afzender het leeggewicht, zoals aangeven op de container vermelden.

Stap 5 - Bruto gewicht van de geladen container

De gewichten verkregen uit de stappen 1 tot 4 worden aan elkaar toegevoegd om het brutogewicht van de geladen container te calculeren.

6 Toegestane foutmarge

6.1. Bij de berekening volgens de gecertificeerde calculatie methode wordt er een foutmarge tot 5% van het totale bruto gewicht geaccepteerd. Containers waarvan het opgegeven gewicht meer afwijkt dan deze foutmarge mogen niet aan boord van een schip worden geladen.

6.2 De toegestane foutmarge is voornamelijk van belang bij het toepassen van de gecertificeerde calculatiemethode. Bij deze methode dienen lading, verpakkingsmateriaal en het tarra-gewicht van de container bij elkaar opgeteld te worden.

6.3 De afwijkingen in het tarra-gewicht van containers zullen voornamelijk meewegen in lichte containers.

7. Doorgeven van informatie

7.1 De verlader c.q. afzender dient het geverifieerd brutogewicht van de geladen container tijdig door te geven aan de vervoerder, ondertekend door een door de verlader c.q. afzender daartoe gemachtigde persoon aan de vervoerder.

7.2 De vervoerder is verplicht om deze informatie te gebruiken, ook al verschilt het van de voorlopige gegevens zoals doorgegeven door de verlader c.q. afzender bij de aanvraag tot vervoer.

⁹ Material Resource Planning

¹⁰ Enterprise Resource Planning



7.3 Als het document waarin de geverifieerde bruto massa van de geladen container is aangegeven middels EDI¹¹ of EDP¹²-transmissie technieken wordt aangeboden dan moet het ondertekend zijn door een door de verlader c.q. afzender gemachtigde persoon. De handtekening kan een elektronische handtekening zijn of het kan worden vervangen door de naam van de gemachtigde persoon in hoofdletters.

7.4 De onderlinge informatie uitwisseling tussen de vervoerder en verlader c.q. afzender wordt in onderlinge overeenstemming tussen partijen in kwestie bepaald opdat de terminal operator tijdig het stuwplan kan afronden.

8. Rapporteren van overtredingen

Elke actor uit de “supply chain” is verplicht een incident, waarbij er een onjuiste verklaring van de bruto massa van een container is opgegeven, aan de MAS te melden. Dergelijke incidenten kunnen leiden tot onder andere het intrekken van de toestemming tot het gebruik van een gecertificeerde calculatiemethode.

9. Referenties

1. <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Pages/Verification-of-the-gross-mass.aspx>
2. Resolution MSC.380(94) (Adopted on 21 November 2014); Amendments to the International Convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS), 1974, as amended.
3. <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>
4. IMO Circular Letter No.3624 (10 February 2016); Verification of the gross mass of packed containers – amendments to SOLAS regulation VI/2.
5. <https://www.gov.uk/government/publications/mgn-534-mf-guidance-on-the-implementation-of-the-solas-vi-regulation-2-amendment-requiring-the-verification-of-the-gross-mass-of-packed-containers>
6. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/436986/MGN534_Complete.pdf
7. <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/cargo-weight>
8. <http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/Best%20Practice%20Guidelines%20-%20General%20Guidelines/Joint-Industry-Guidance-Mandatory-Weighing-of-Containers-Cefic-ESC-CLECAT-GSF.pdf>
9. <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs>
10. <http://www.ttclub.com/loss-prevention/publications/container-weighing/>
11. <http://ichca.com/container-weighing>

¹¹ Electronic Data Interchange

¹² Electronic Data Processing



Voor meer informatie contact:

Maritieme Autoriteit Suriname
Cornelis Jongbawstraat no. 2
Paramaribo - Suriname
Tel : +597 476733 ext. 264/234
Fax : +597472940
e-mail: lgemerts@mas.sr; rfungaloi@mas.sr
Website Adres: www.mas.sr

File Ref: Shipping Notice: 03-2016.ref.cargo information SOLAS
Gepubliceerd: februari 2016

Please note that all addresses and telephone numbers are correct at time of publishing.



10. Poster

How to meet the container weight mandate

As a shipper, what are your options?

OPTION A.

Take a loaded container over a **weighbridge**, subtract the weight of the truck, chassis, and fuel to get the weight of the packed container.

$$\text{TOTAL WEIGHT} - \text{TRUCK, FUEL, etc.} = \text{LOADED WEIGHT}$$

Scales must be certified and calibrated in line with the national standards of Suriname.

OPTION B.

Weigh each item – **including its packaging, palleting, dunnage and other packing and securing materials** – going into the box.

Add that sum to the weight of the container to find the weight of the packed container.

$$\text{GOODS} + \text{PACKING, etc.} + \text{CONTAINER} = \text{LOADED WEIGHT}$$

What are you required to do?

Provide a document signed by the shipper to the shipping line and terminal declaring that the **shipper verified** the weight and that it was weighed properly.

The SOLAS amendment will be enforced by the Maritime Authority Suriname or other Agency responsible for SOLAS regulations within Suriname.

What happens in the case of noncompliance?

There are all kind of possibilities for what could happen to the box that failed to provide the certified weight document but none are settled.

Terminals may choose to hold a container or send it back, but whatever happens, the ship will leave and the container will not.



11. Procedures in het kort

Ter bevordering van de veiligheid van schepen, lading, mensen etc. dient vanaf 1 juli 2016 het geverifieerde brutogewicht (Verified Gross Mass) vastgesteld te worden door de 'shipper' (verladers cq. afzenders).

Voor het bepalen van de VGM zijn twee manieren vastgelegd:

1. Het wegen van de container, op een gekalibreerde en gecertificeerde weegbrug.
2. Het berekenen van het geverifieerde brutogewicht door het gewicht van lading, verpakkingsmateriaal, stuwagemateriaal en leeg containergewicht (tare weight container) bij elkaar op te tellen. Ook hier dienen de gewichten van de individuele pakstukken vastgesteld te zijn door te wegen met gekalibreerde en gecertificeerde weegapparatuur.

Procedures in het kort:

Stap	Actie	Verantwoordelijke
1	Vaststelling van het geverifieerde bruto gewicht conform een der vastgestelde methoden	Shipper (verlader cq. afzender)
2	Communiceren van het geverifieerde bruto gewicht naar de vervoerder. Het relevant document moet ondertekend zijn door een door de verlader c.q. afzender gemachtigde persoon.	Shipper (verlader cq. afzender)
3	Laden van de container op het schip door de rederij indien hij beschikt over het document waarin het geverifieerde bruto gewicht van de container is vastgesteld.	Rederij
4	Indien het geverifieerde bruto gewicht van de container niet is vastgesteld wordt de container niet aan boord van het schip geladen.	Rederij en Kapitein van het schip