



CHALMERS



Verifiering av containervikter Applicering av SOLAS krav på verifierade containervikter inom transportkedjan

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

Helmer Grip

Andreas Skoog

RAPPORTNR. SoL-16/180

Verifiering av containervikter

Applicering av SOLAS krav på verifierade containervikter inom
transportkedjan

Helmer Grip

Andreas Skoog

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2016

Verifiering av containervikter

Applicering av SOLAS krav på verifierade containervikter inom transportkedjan

Container weight verification

Application of the SOLAS rules regarding verified container weights in the supply chain

Helmer Grip

Andreas Skoog

© Helmer Grip, 2016.

© Andreas Skoog, 2016.

Rapportnr. SoL-16/180

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

En reachstacker lyfter en container i Göteborgs Hamn (Göteborgs Hamn, N.D)

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2016

Verifiering av containervikter

Applicerings av SOLAS krav på verifierade containervikter inom transportkedjan

Helmer Grip

Andreas Skoog

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

Sammanfattning

Containersjöfart ses idag av många som det självklara transportvalet vid större godsvolymer. Den höga effektiviteten har dock inneburit att hanteringen av containers på många håll sker rutinmässigt med schablonvikter och estimeringar vilket har resulterat i ett flertal olyckor där fartygsstabiliteten och säkerheten har äventyrats. Trots att det sedan 1968 har lagstiftats om deklarering av containervikter i Hague-Visby-reglerna har det länge funnits problem med feldeklarerade containers. ICS och WSC har tidigare publicerat riktlinjer angående deklaration containervikter men stod utan någon juridisk tyngd. 2014 gjorde dock IMO klart att regler om verifierade containervikter kommer att gälla globalt från och med 1 juli 2016.

Målet med denna rapport är att reda ut hur de inblandade aktörerna skall förhålla sig till den nya lagstiftningen och vad de kommer att behöva göra för att efterleva de nya reglerna. Rapporten redogör också för hur aktörerna kan komma att påverkas av lagstiftningen i form av minskad effektivitet och eventuella konsekvenser vid avslag. Metoden baseras på Denscombes forskningshandbok där anskaffning av data genomförs enligt de modeller som Denscombe beskriver (Denscombe, 2009). Litteraturavsnittet baseras på tidigare studentlitteratur tillsammans med relevanta artiklar och resultatdelarna baseras på semistrukturerade intervjuer med en kvalitativ dataanalys för att reda ut kommande processer och influenser.

Resultatet visar på svårigheter när de nya reglerna skall införas. Detta då lagstiftningen lämnar mycket att besluta åt nationella myndigheter och inblandade aktörer. Aktuell kontrollmyndighet i Sverige är Transportstyrelsen som bland annat bestämmer tillåten variation mellan deklarerad och egentlig containervikt. Aktörerna är förhållandevis överens om hur de skall förhålla sig till de nya reglerna. Verifiering kommer att tillhandahållas på elektronisk väg från shipper via redan etablerade informationsflöden. Rederierna ser i sin tur inget behov av att kontrollera om shipper har använt sig av certifierad utrustning. I arbetet framkommer dock en del frågetecken runt processerna som kan komma att störa godsflödet.

Nyckelord: Certifiering, container, containervägning, EDI, fartygsstabilitet, shipper, SOLAS, verifiering, VGM.

Abstract

The container is today seen by many as the obvious choice for transporting larger volumes of cargo. However, the high efficiency has often resulted in careless handling with declarations resulting in numerous incidents where the ships stability and safety has been compromised. Despite weight declaration being legislated since 1968 in the Hague-Visby rules, inaccurate weight declarations have been an issue for a long time. ICS and WSC has published guidelines regarding the declaration of container weights, but without any legal significance. However, in 2014 IMO published new rules on verified container weights which where to commence worldwide the first of July, 2016.

This report aims to find out how the players affected by the new legislation will have to respond to be able to comply with the new rules. The report also deals with how the players will be affected by the legislation in the form of reduced effectiveness and possible consequences for failing supervision.

The result reveals some difficulties when the new rules are to be introduced since the legislation leaves much to decide to national authorities and the affected players. Current authority in Sweden is the Transport Agency, which among other tasks determines permissible variations between the declared weight and the actual weight. There is a general consensus amongst the players on how they will relate to the new rules. Verification will be provided by electronic means from the shipper via established information networks. In return the shipping companies do not see any need for checking if the shipper has used certified equipment. However, in the report presented there are some uncertainties around the new processes that might disrupt the flow of goods.

Keywords: Certification, container, container weighing, EDI, ships stability, shipper, verification, VGM.

Förord

Ämnet valdes efter samtal med lärare på institutionen som belyste dess relevans och aktualitet. Fördjupningen har varit både lärorik och intressant då den har lett till en djupare förståelse för hur de olika aktörerna påverkar varandra. Ämnet har under arbetets gång varit högst aktuellt vilket har lett till många förfrågningar om input och information från aktörer.

Författarna skulle vilja tacka handledare Fredrik Olindersson som har stöttat oss på vägen med goda råd och vägledning. Ett stort tack ska även tilldelas externa handledare Malin Andersson och Sven Karlund på F.H. Bertling som har bistått med kontakter på företag.

Författarna skulle även vilja tacka Anna Hedén, Daniel Eriksson, Olle Lindmark och samtliga företag som har ställt upp och deltagit i intervjuer. Det breda samarbetet har lett till många intressanta och lärorika diskussioner.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
Abstract	ii
Förord	iii
Innehållsförteckning	iv
Figurförteckning	vi
Tabellförteckning	vi
Ordlista	vi
1 Introduktion	1
1.1 Syfte	2
1.2 Avgränsningar	2
2 Bakgrund	3
2.1 Containersjöfart	3
2.2 SOLAS	5
2.3 Olyckor	5
2.4 Förarbete	6
2.5 Dagens upplägg	7
2.6 Dokumentation	8
2.6.1 Konossement	9
2.6.2 Electronic Data Interchange	9
2.7 Aktörer	10
2.7.1 Hamn	10
2.7.2 Rederi	11
2.7.3 Industri	11
2.7.4 Speditör	11
2.7.5 Åkeri	12
2.8 Lagstiftning	12
2.8.1 Sjölagen	12
2.8.2 Transportstyrelsen	13
2.8.3 SOLAS Kap. VI Reg. 2	13
2.9 Utrustning	14
3 Metod	15

3.1	<i>Litteratursökning</i>	15
3.2	<i>Intervjuer</i>	15
3.3	<i>Datasammanställning</i>	16
3.4	<i>Respondenter</i>	17
3.5	<i>Etik</i>	18
4	Resultat	19
4.1	<i>Hur kommer verifiering av vägning att behandlas och distribueras?</i>	19
4.1.1	Certifiering	19
4.1.2	Verifiering.....	19
4.2	<i>Hur påverkas transportkedjans aktörer av den nya lagstiftningen?</i>	20
4.2.1	Procedurer	20
4.2.2	Avslag	22
4.2.3	Samarbete	24
4.2.4	Finansiella element	24
4.2.5	Juridiska element	25
5	Diskussion	26
5.1	<i>Resultatdiskussion</i>	26
5.2	<i>Metoddiskussion</i>	30
6	Slutsats	32
6.1	<i>Vidare forskning</i>	33
	Litteraturförteckning	34
	Bilagor	37
	<i>Bilaga 1 - Hamn</i>	37
	<i>Bilaga 2 - Rederi</i>	38
	<i>Bilaga 3 – Shipper</i>	39
	<i>Bilaga 4 - Speditör</i>	40
	<i>Bilaga 5 - Åkeri</i>	41
	<i>Bilaga 6 - Transportstyrelsen</i>	42
	<i>Bilaga 7 Remiss, Transportstyrelsen</i>	43
	<i>Bilaga 8 - Tidigare lagstiftning</i>	53
	<i>Bilaga 9 - Tillägg till tidigare lagstiftning</i>	55

Figurförteckning

Figur 1 Indelning av frågor	17
-----------------------------------	----

Tabellförteckning

Tabell 1 Containertyper	5
-------------------------------	---

Ordlista

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
Cut-Off	Senast tillhandahållen container
Doc. Closing	Senast tillhandahållen skeppningsinstruktion
DSC	Dangerous goods, Solid Cargoes and Containers
EDI	Electronic Data Interchange
FEU	Forty-foot-equivalent-unit
IAPH	International Association of Ports and Harbours
ICS	International Chamber of Shipping
IMO	International Maritime Organization
ISO	Internationella standardiseringsorganisationen
ITF	International Transport Workers Federation
LCL	Less Than Container Load
Shipper	Avsändare – Industri
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
TARA	Lastbärarens egenvikt (Tomvikt)
TEU	Twenty-foot-equivalent-unit
VGM	Verified Gross Mass
WSC	World Shipping Council

1 Introduktion

I november 2014 antog International Maritime Organization (IMO) ett tillägg i International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) konvention gällande krav på verifierad containervikt. Konventionen träder i kraft den första juli 2016 och berör alla världens länder. Förarbetet inleddes redan år 2010 när World Shipping Council (WSC) och International Chamber Of Shipping (ICS) redogjorde för IMO att det fanns ett problem med feldeklarerade vikter på containers. Baltic and International Maritime Council (BIMCO), tillhandahöll i sin tur dokumenterade olyckor som följde feldeklarerade containers. Dessa innefattade bland annat truckar som tippat och containers som fallit över tolv meter där vikten på containern var deklarerad som fyra ton men vägde närmare 28 ton (BIMCO, 2011). Dessutom har två fall enligt BIMCO resulterat i att hela fartyg (MSC Napoli och DENEBA) kantrat då de förlorat sin stabilitet på grund av just feldeklarerade vikter på containers.

Även om konventionen som berör alla världens länder kommer ratificeras den 1 juli 2016 är det ändå upp till varje lands enskilda maritima organ (i Sverige Transportstyrelsen) att tolka konventionen för att sedan kunna göra den gällande i nationell lagstiftning (IMO, 2014). WSC (World Shipping Council, 2015) har skrivit riktlinjer om hur implementeringen kan genomföras, men beslutet kommer i slutändan att ligga på nationell nivå.

Enligt IMO (IMO, 2014) kommer ansvaret för korrekt deklarerad containervikt att ligga på shipper, alltså den part som enligt fraktdokumentet framgår som avsändare av godset. Avsändaren är i många fall en del av industrin vilket innebär en del problem då det ofta finns en kunskapslucka mellan industrierna och de olika typer av reglementen som måste följas inom sjöfartssektorn. I och med att IMO väljer en allt mer strikt och kontrollerad syn på sjöfarten kommer det i framtiden att krävas ytterligare arbete för att fylla den kunskapslucka som existerar mot industrierna.

Problematiken blir tydligare då IMO (IMO, 2014) uttryckligen skriver att rederierna bryter mot konventionen om de väljer att lasta en container utan verifierad bruttovikt (VGM). I dagsläget finns inga beslut tagna kring hur Transportstyrelsen skall upprätthålla konventionen. Inte heller någon form av påföljd om man som shipper bryter mot konvention, där man har bistått rederiet med en felaktig vikt (Transportstyrelsen, N.D).

I det idag befintliga regelverket är shipper enligt 13 kap. 5§ 13 i Sjölagen skyldig att godset skall avlämnas att det är i sådant skick att det på ett säkert sätt kan tas ombord, det vill säga lastas och stuvats ombord på fartyg (SFS (1994:1009)). Väljer man även att titta på 13 kap. 46§ i Sjölagen visar det på att i fraktdokument skall innehålla uppgifter om godsets art där det skall vara beskrivet om godset är av farlig natur, men även nödvändig märkning skall vara verifierbara av shipper. Likaså skall shipper kunna tillhandahålla det samlade antalet kolli- eller styckeantal samt godsets totala vikt.

Tillägget i den nya lagstiftningen ger två alternativ till huruvida bruttovikten kan bestämmas och därefter föras in i fraktdokumentet. Metod nummer ett innebär att containern vägs i sin helhet efter stuffning. Metod nummer två innebär att godset vägs separat för att sedan adderas med containerns TARA-vikt vilket är själva vikten av den tomma containern (IMO, 2014).

I samarbete med speditörsfirman F.H. Bertling har författarna undersökt hur industrierna på bästa sätt kan anpassa sig efter konventionen och hur verifikationen skall distribueras inom den aktuella transportkedjans ofta många inblandade aktörer. Genom att tillämpa metod nummer två i tillägget har industrierna stora möjligheter att själva verifiera godsvikten genom redan befintliga rutiner vid export. Dock kvarstår frågan hur informationen kommer att verifieras mot rederiet som annars inte kommer att kunna lasta.

1.1 Syfte

Syftet med detta arbete är att kartlägga möjligheterna för de påverkade aktörerna i Sverige att anpassa sig efter tillägget i SOLAS konvention som behandlar krav på vägning av containers. Centrala begrepp kring de nya reglerna och de olika metoderna för verifiering kommer att utredas och kopplas till de olika aktörerna. Arbetet utreder även hur aktörerna kommer att påverkas av de nya kraven och hur de kommer att förhålla sig gentemot övriga aktörer när det kommer till verifiering och distribuering av deklarerad containervikt. Arbetets två primära frågeställningar behandlar det praktiska handhavandet utefter de nya reglerna och hur aktörerna kan komma att påverkas av dessa i framtiden:

- Hur kommer verifikation av vägning att behandlas och distribueras?
- Hur påverkas transportkedjans aktörer av den nya lagstiftningen?

1.2 Avgränsningar

Samarbetet med speditörsfirman har F.H. Bertling gett oss tillgång till deras stora kontaktnät som inkluderar rederier, hamnar, andra speditörer, industrier samt åkerier. Detta gör då att författarna kommer att begränsas till F.H. Bertlings kund- och leverantörsbas. Dessutom kommer arbetet att enbart behandla svenska aktörer. Dock kommer arbetet att behöva behandla utländsk lagstiftning i form av SOLAS konvention om vägning av containers för att sedan kunna tolka Transportstyrelsens nationella föreskrifter som gäller i Sverige.

2 Bakgrund

Om man ser till godskvantitet som transporteras globalt så ligger sjöfarten långt framför andra transportslag så som väg, järnväg och flygtransporter. Fördelar som kommer av skalekonomi, tekniska framsteg och effektivare organisationer har lett till att sjöfarten idag kan erbjuda effektiva och därmed också billiga transporter. En teknisk revolution som kom att förändra hela världshandeln var uppkomsten av containern. Den enkla principen att lyfta ombord hela lastbilsflak infördes under senare hälften av 1900-talet och idag står containeriserat gods för 60 % av det totala godsvärdet som transporteras till sjöss (Stopford, 2009).

Linjesjöfart omgärdas idag av rigorös dokumentation som ofta har sitt ursprung i historiska aspekter av global handel. Trots detta har det aldrig funnits något krav på att containerns vikt skall vara verifierad, alltså att shipper verifierar att deklarerad vikt stämmer med containerns verkliga vikt. Detta har under årens lopp resulterat i ett flertal fartygskatastrofer (BIMCO, 2011). ICS och WSC har under en längre tid arbetat för att lösa problemet och IMO har nu genom SOLAS slagit fast direktiv om att riktlinjer skall införas för att komma bort från problemet. Samtliga stater är bundna att införa direktivet vilket kommer att träda i kraft den 1 juli 2016. Bakgrunden kommer bland annat att behandla de processer som finns idag rörande containerhantering och vilka parter som berörs av dessa processer. Vidare följer en redogörelse över tidigare lagstiftning inom ämnet och tillsyn och efterlevnad av VGM.

2.1 Containersjöfart

Linjesjöfarten utvecklades i och med den europeiska koloniseringen då de europeiska länderna behövde reguljära och säkra transporter mellan kolonierna och kolonialstaterna (Stopford, 2009). Enligt Institute of Chartered Shipbrokers så finns det fyra stora orsaker till den ökande globaliseringen och den stigande efterfrågan på effektiva sjötransporter av styckegods. Den tekniska utvecklingen som följde efter andra världskriget gav upphov till större fartyg och effektivare metoder för lastning och lossning, läs containerisering. Efter kriget ökade även konsumtionen i västvärlden vilket ledde till ett större behov av transporter (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013). Många tidigare kolonier blev självständiga efter kriget med följd att de nya staterna såg möjligheter att höja sin livsstandard och stärka sina industrier. Dessa utvecklingsländer såg en chans att lyfta sig genom billig arbetskraft och redan utvecklade produktionstekniker vilket västvärlden har idag har kommit att förlita sig på.

Fartygen var i början anpassade för styckegods och kunde ta alla typer av last, även om det var i mindre kvantiteter. I början på 1900-talet började fartygen bli mer anpassade för specifika laster och efter andra världskriget började man att hantera godset i större partier för att spara tid och arbetskraft. Den amerikanska lastbilschauffören Malcolm McLean kom på att paketera godset på flaket och sedan lasta hela flaket på fartyget för att göra det så enkelt som möjligt (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013).

Efter andra världskriget såldes ett stort antal specialdesignade fartyg för kraftiga underpriser och i och med att ombyggnation oavsett var nödvändig så konverterades ett stort antal av dessa till att kunna frakta containers. Metoden med containers på fartyg blev allt mer populär och dess fulla potential kom att utnyttjas av amerikanska styrkor under Vietnamkriget då containern blev allmänt erkänd som den effektivaste lösning för godstransporter till sjöss. Enligt ICS (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013) var det även under denna tid som ISO (Internationella standardiseringsorganisationen) kom att sätta en global standard för containers vilket möjliggjorde för intermodala transporter.

Intermodala transporter innebär att lastbärare så som containers kan transporteras på flera olika transportslag utan att behöva stuvras om. Standardiseringen möjliggjorde att containern kunde lastas på både lastbilar, fartyg och tåg vilket innebar att försändelsen i princip kunde gå dörr till dörr utan riskera skador vid omlastning. Även lastägarna såg fördelar med konceptet då deras last skyddades från yttre påverkan och även var "inlåst" under hela transporten.

De senaste decennierna har världshandeln vuxit i och med kostnadsfördelarna att producera i utvecklingsländer. Samtidigt har priserna för sjötransporter sjunkit som ett resultat av en ökande konkurrens och det faktum att fartygsstorlekar ökar vid nybyggen. Större fartyg innebär att rederiernas kostnader för att transportera en container minskar exponentiellt och de kan på så vis ta mindre betalt för transporter och pressa priserna ytterligare (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013).

Containern är en ISO-standardiserad enhet som i princip ser likadan ut över hela världen. Alla containerfartyg är byggda efter dessa mått och stora delar av världens landtransporter är byggda för att kunna klara av den. Trots att containern är standardiserad så är den inte optimal. Dess innermått på 235 cm klarar inte av att ta två europapallar på längden (240 cm). Detta innebär att containern aldrig kan utnyttjas maximalt vid användning av europapallar.

Enligt (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013) så är en TEU designade för att ha en max bruttovikt om 24 ton och en FEU ca 30,5 ton. Den självbärande vikten, TARA, innebär vad containern väger tom vilken kan ses i tabell 1. Dock skall det nämnas att dessa vikter kan variera beroende på tillverkare. Enligt Hapag Lloyd så kan TARA-vikterna variera med 2 % beroende på tillverkare (Hapag-Lloyd, N.D.). Även dimensionerna kan variera beroende på tillverkare. Enligt International Convention for Safe Containers (CSC) så får containers ha en högre bruttovikt än vad som stipuleras av ISO så länge containerns konstruktion möter kraven på konstruktion och säkerhet som finns CSC. (International Maritime Organisation, 1972)

Maxvikt på containers brukar dock begränsas av nationella regler som anger maxvikt på landtransporter och då med fokus på lastbil. Beroende på vilken bärighetsklass fordonet har så varierar tillåtet axeltryck i Sverige mellan 8 till 11,5 ton (Transportstyrelsen, N.D.). Dessa regler varierar mellan olika länder och sätter då gränser för de containrar som importeras.

Tabell 1 Containertyper (World Shipping Council, 2016)

Typ	Dimension (ft)	Dimension (m)	TARA (kg)	Max vikt (kg)	Volym (m3)
20 Dry Van	20 x 8 x 8'6"	5,9 x 2,35 x 2,4	2200	21 800	37
40 Dry Van	40 x 8 x 8'6"	12 x 2,35 x 2,4	3800	26 600	67
40 High Cube	40 x 8 x 9'6"	12 x 2,35 x 2,7	4100	26 600	78
45 High Cube	45 x 8 x 9'6"	13,7 x 2,5 x 2,9	5050	27 450	86

2.2 SOLAS

IMO är en internationell sjöfartsmyndighet som sorteras under Förenta Nationerna. Organisationens huvudsakliga uppdrag är att skapa en gemensam spelplan för världens alla maritima operatörer när det kommer till säkerhet och miljöfrågor. Detta för att redare inte ska börja tumma på dessa frågor för att fokus ligger på finansiella aspekter (International Maritime Organization, 2016).

Många av de konventioner som återfinns i IMO är äldre än organisationen vilket grundar sig i de många internationella konventioner som skapades i och med industrialiseringen och den efterföljande världshandeln (International Maritime Organization, 2016). Organisationen skall därmed upprätthålla de konventioner som funnits sedan tidigare och också skapa nya konventioner när ett globalt behov uppstår.

SOLAS är den äldsta konventionen i IMO och grundades efter förlisningen av Titanic 1914 varefter ett flertal versioner har publicerats med tillägg till den ursprungliga versionen. Konventionen sätter minimumkrav på alla aspekter som berör fartyg och utrustning så som lastbärare (International Maritime Organization, 2016). Kontroller görs i första hand av den aktuella flaggstaten men kontroller får även genomföras av andra flaggstater om det finns grunder till att tro att fartyget inte följer reglerna.

2.3 Olyckor

Enligt BIMCO så finns det flera dokumenterade fall där konsekvenserna av feldeklarerade containervikter har medfört materiella skador på last, fartyg och kranar (BIMCO, 2011). Likaså finns dokumenterade fall personsador varit en konsekvens av feldeklarerade containrar och lyckligtvis har ingen människa ännu förolyckats. Att shipper inte tillhandahåller en korrekt vikt kan i värsta fall vara en bidragande faktor till att människor förolyckas ombord på fartygen eller vid hantering av containers i hamnar och terminaler.

I januari 2007 upptäckte befälhavaren ombord på MSC Napoli att fartyget tog in vatten vilket fick till följd att hon kort därefter fick slagsida i det hårda vädret på den engelska kanalen. Haveriutredningen som genomfördes av Marine Accident Investigation Branch 2008 pekade på att en utav de orsakerna som föranledde en förlisningen var just feldeklarerade vikter på containers. I haveriutredningen menar Marine Accident Investigation Branch att hela 20 % av

de totalt 600 lastade containers på väderdäck var feldeklarerade mot vad manifestet uppgav med minst tre ton per container och de containers med allra störst felmarginal mot manifestet visade på hela 20 tons skillnad (Marine Accident Investigation Branch, 2008). Skillnaden mellan manifesterad vikt och faktisk vikt uppgick till totalt 312 ton.

Förutom den stora risken att terminalarbetare och besättningsmän kan komma att skadas vid hantering av containers, kommer även den utrustning som används i hamnar och terminaler att riskera skador vilket ofta förknippas med höga kostnader. Ett exempel från Australien år 2011 vittnar om konsekvenserna för vad feldeklarerade containers kan medföra. Den 25 februari faller en container fritt från dryga tolv meters höjd rakt ner på marken, påföljden blev en trasig kran och att två terminalarbetare var nära att förolyckas. Det visade sig senare i utredningen att den specifika containern var deklarerad som fyra ton men egentligen vägde över 28 ton vilket överskred kranens maximala lyftkapacitet. Likaså finns det dokumenterade exempel där hela containerstackar ombord på fartyg har rasat då den surringsutrustning som funnits tillgänglig på fartygen inte klarade att stå emot de stora krafterna vilket resulterade i att övrig last ombord tog skada (BIMCO, 2011).

2.4 Förarbete

Förarbetet som ligger till grund för tillägget i SOLAS sjätte kapitel "carriage of cargoes and oil fuels" inleddes redan år 2009 och resulterade till slut i att IMO år 2014 godkände och då även implementerade tillägget i befintlig konvention. Den 1 juli 2016 kommer tillägget att bli lagligt bindande i hela världen där det är upp till varje lands ansvariga nationella myndighet att bistå med nationella föreskrifter och riktlinjer.

År 2009 publicerade ICS och WSC en handbok - "Safe transport of containers by sea - Industries guide for shippers and container stuffers (ICS, WSC, 2009) som bland annat behandlar hur man skall uppmärksamma industrin på de faror som idag är förknippade med hantering av feldeklarerade containers men även belysa de olyckor som kan inträffa ombord på ett containerfartyg. Man ville även med rapporten upplysa andra aktörer i transportkedjan hur man skall arbeta proaktivt och preventivt för att minska faror och eventuella olyckor ombord på fartygen samt på land. Likaså ville ICS och WSC upplysa transportkedjans alla inblandade aktörer att det finns ett problem med feldeklarerade containervikter och att olyckor kan uppstå om containers inte anges med en korrekt.

Dagens befintliga regelverk visar på uppenbara brister då olyckor varit ett faktum i olika delar i världen med stora ekonomiska och materiella skador som följd. Tittar man i 13 kap. 5 § i sjölagen och i 13 kap. 46 § har shipper idag skyldigheter att tillhandahålla en korrekt vikt i fraktdokumentet och att stuffa en container så att den på ett säkert sätt kan hanteras av åkeri, hamn och terminal samt att klara en sjöresa (SFS (1994:1009)). Trots dagens befintliga lagstiftning har olyckor fortsatt att utgöra ett problem.

Våren 2011 togs ytterligare ett steg mot kravet av vägning av containers när ICS och WSC lämnade in ett förslag till IMO där syftet var att vidare utforska möjligheten att göra det obligatoriskt att förse varje container med en av shipper verifierad vikt för att sedan kunna bli stuvad ombord på fartyg runt om i världen (World Shipping Council, 2016). Det var genom denna redogörelse som IMO gav uppdraget till Dangerous goods, Solid Cargoes and Containers (DSC) att utreda ärendet vidare.

Vidare publicerades år 2012 två förslag där det ena med stöd av bland annat Danmark, Nederländerna, USA, BIMCO, ICS, ITF, IAPH och WSC enades om att alla containers som ska exporteras skall vägas och där vikten sedan skall kunna verifieras mot rederi. Dessutom skall hamnar, rederier och befälhavare få tillgång den verifierade vikten för att därpå kunna slutföra stuvningsplanen av fartyget i fråga (World Shipping Council, 2014). Det andra förslaget var publicerat av Tyskland på uppdrag av tyska industrier som ville att vikten skulle kunna verifieras genom att väga godset separat för att sedan kunna adderas med containers TARA och övrigt material som använt vid stuffning. Efter denna publikation kunde senare DSC publicera de två metoder som idag gör sig gällande i det slutgiltiga tillägget.

2.5 Dagens upplägg

I och med det faktum att fartygen har vuxit i storlek över åren har således även stuvningen av fartygen blivit allt mer komplicerad. Tidigare har lastplaneringen skett ombord på fartyget men detta har sedan länge kommit att läggas på land. Inom många av de större containerrederierna sker lastplaneringen centraliserat och behöver inte ens genomföras i samma land som fartyget ska lasta och processen påbörjas långt innan dess att fartyget har anlänt lastningshamnen. Detta beror på den höga grad av effektivitet som har kommit att präglade hamnaktiviteten.

Vanligtvis påbörjas lastsplaneringen i och med att rederiet erhåller en lastlista från agenten eller det lokala kontoret där det bland annat är angivet antal containers som ska lastas, vilken typ av container det rör sig om, vart containern ska och om det finns några särskilda begränsningar rörande lasten. Rederiets lastplanerare sätter sedan igång med att organisera ett övergripande lastschema där lasten delas in i sektioner avsedda för containers som ska till samma destination. Det övergripande schemat tilldelas sedan terminalens lastningsansvarige som i sin tur exakt bestämmer vilken container som ska tilldelas vilken plats i sektionerna.

Trots det att lastplaneringen idag sker på land så är det fortfarande kaptenen på fartygen som i sista hand är ansvarig för säkerheten ombord på fartyget enligt 8 kap. 2 § i fartygssäkerhetslagen och sålunda även ansvarig för att fartyget är lastat på ett säkert sätt. Kaptenen är därför benägen om att kontrollera lastplaneringen för att intyga att denna tillåter fartyget att framföras på säkert sätt med stöd av även här 8 kap. 2 § i fartygssäkerhetslagen. Säkerheten vid lastning av fartyg kan sammanfattas till stabilitet, djupgående, böjmoment, och skärkrafter.

Fram till den 1 juli 2016 har det inte funnits något lagstadgat krav på att den vikt som shipper anger till rederiet måste vara verifierad. Det finns heller inga riktlinjer som fastslår att

containers ska kontrolleras. För att komma till bukt med problemet och frånskriva sig ansvaret skriver ofta rederierna standardklausuler som anger att det är shippers ansvar att angivna vikter stämmer med verkligheten. Om det upptäcks att containern är feldeklarerad så förbehåller sig ofta rederiet rätten att kvar hålla containers tills det att tillgodoseende betalas i form av ökad frakt.

Problemet med inkorrekta containervikter har fram till idag ofta handlat om att shipper anger en lägre vikt på containern än vad det egentligen rör sig om. Skälet till detta är (förutom ren oerfarenhet) att frakten baseras på containervikten (Kofopoulos, N.D.). Frakter inom containersjöfart baseras antingen på containerns vikt eller skillnaden mellan vikt och volym vilket ger shipper ett motiv till att ange en lägre vikt än vad det handlar om.

Intresseorganisationerna WSC och ICS, som tillsammans hanterar runt 90 % av den globala containeriserade fartygsflottan, publicerade 2008 riktlinjer för att försöka komma till hands med problemet med feldeklarerade containers. Riktlinjerna är inte juridiskt bindande men stipulerar bland annat hur containervikter bör behandlas av både shipper och rederi (Kofopoulos, N.D.).

När kravet införs den 1 juli 2016 innebär det precis som idag att rederierna behöver vikten på godset som containern innehåller vid en specifik tidpunkt, ofta cirka en dag innan fartyget skall lastas och avgå. Denna tidpunkt kallar rederierna Doc. Closing i bokningsförfarandet och med det menas det datum som rederiet vill ha skeppningsinstruktioner på godset. När rederierna fått skeppningsinstruktionerna kommer en lastplanering av fartyget att utföras (Kofopoulos, N.D.).

2.6 Dokumentation

Som tidigare nämnts så är det upp till shipper att ange containervikten till rederiet och det är denna uppgift som avgör vad frakten blir. Shipper anger containervikt i samband med de fraktdokument som shipper tillhandahåller rederierna. Använder sig shipper av en speditör så kommer denne att sammanställa dokumentationen med uppgifter från shipper för att sedan skicka denna till rederiet.

Dokumentation vid export av varor innebär bland annat att rederierna skall producera ett manifest. Detta manifest produceras genom att man stämmer av lastlistan mot de konossement som shippers har skickat in till rederiet. Vid fall där lastlistan inte stämmer mot konossementet har rederiet en chans att informera shipper om detta men det finns inte något juridisk krav på detta såvida det inte är avtalat i förväg. I samband med att manifestet produceras så fraktsätts även konossementen utefter storlek på container och samlad vikt.

Rederiernas utgångspunkt är att bli färdiga med manifestet så tidigt som möjligt och de inför därför ofta så kallade Doc. Closings för att säkerställa att konossement och annan dokumentation tillhandahålls från shipper i god tid. En stor orsak till detta är att rederierna måste tillhandahålla manifest till kommande hamn långt i förväg. Ett exempel på detta är USA

där nya säkerhetsregler medfört att manifest måste skickas till amerikanska myndigheter senast 24 timmar innan avgång i föregående hamn.

Packlistor sammanställs av industrierna för att sedan användas vid förtullning och för att kunna ange vikter i skeppningsinstruktionen. I packlistan listas allt ifrån containernummer, plombnummer till antal kollin. Mate's Receipt (eng) är ett dokument som sammanställer allt gods som har lastats ombord på fartyget och sköts idag av terminalen. Skeppningsinstruktion innebär att shipper skickar godsinformation för produktion av konossement till rederierna (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013). Cargo Manifest (eng) är det manifest som anger vad som är lastat ombord på fartyget. Freight manifest (eng) liknar cargo manifest men innehåller även uppgifter om vilken frakt som har tagits för transporten av godsen.

2.6.1 Konossement

Konossementet (Eng. Bill of Lading) är det fraktdokument som knyter lastägare och transportör till godset. Dokumentet fungerar som en vanlig waybill vilken styrker att transportören har tagit emot lasten och ska transportera den till angiven destination. Liksom en waybill som används vid vägtransporter finns det även seawaybill som har samma funktioner vid sjöfrakt (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013). Dock innehar konossementet flera funktioner än en vanlig seawaybill där representation är en avgörande del. Konossementet har tre betydande funktioner:

- i) *Kvitto (Eng. Receipt for Goods).*
Funktionen är precis som det låter ett kvitto på att lasten har tagits emot av rederiet och det styrker även lastens kvalitet och kvantitet.
- ii) *Bevis på transportavtal (Eng. Evidence of Contract of Carriage).*
Funktionen är ett bevis på att det existerar ett bindande transportavtal mellan lastens rättmätiga ägare och rederiet och stipulerar även transportvillkoren.
- iii) *Representation (Eng. Document of Title).*
Funktionen betraktas av många som den viktigaste av alla eftersom den ger rätten till godset till den som kan visa upp ett giltigt konossement vid avlastning. Konossementet kan sålunda byta ägare under frakten.

Vid bulktransporter så förekommer det allt som ofta att ett konossement står för hela sjötransporten då det vanligtvis handlar om enstaka stora laster. Dock är situationen annorlunda vid containersjöfart där varje container kan innehålla gods som representeras av flera konossement (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013).. Detta resulterar i att ett fartyg kan transportera flera tusen olika laster som alla står under individuella konossement.

2.6.2 Electronic Data Interchange

Den globala containeriseringen av godsflöden har effektiviserat dessa till den grad att den administrativa delen med dokumentation ligger efter i effektivitet. Detta till trots att dokumenthanteringen till stora delar idag sker elektroniskt. Ett exempel på detta är fartygens lastmanifest som tidigare brukade sammanställas under lastning och sedan följa med fartyget till nästa hamn (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013). Idag skickas manifestet elektroniskt

till nästa hamn efter det att fartyget har seglat eftersom det inte hinner sammanställas under hamnbesöket trots att sammanställningen sker elektroniskt.

En lösning som länge har betraktats som ett substitut för den traditionella hanteringen av dokument är EDI (Electronic Data Interchange) Konceptet innebär att data kan skickas elektroniskt över internet vilket gör att hela dokumentkedjan med alla involverade parter skulle kunna datoriseras och på så sätt undvika behovet av att skicka dokument med post. En idé lång gången inom sjöfarts industrin är att kunna skicka konossement via EDI men ingen har idag lyckats skapa en ultimat lösning för detta. Det stora problemet med EDI är säkerheten då dokument som skickas via internet riskerar att förfalskas och kapas vilket inte är acceptabelt för de finansiella aktörer som är inblandade i förfarandet. Ett ambitiöst projekt inom ämnet är Bolero-systemet som framförallt jobbar för att kunder ska kunna skicka konossement över internet. Systemet kräver dock att samtliga parter som är inblandade i transaktionen måste vara medlemmar (Johansson, 2008).

2.7 Aktörer

Nedan presenteras de aktörer som författarna har valt att intervjua och senare basera resultatet utifrån. Det kommer även behandla vad de olika aktörerna måste jobba med internt för att klara att följa det nya lagtillägget och tillhandahålla VGM. Valet av aktörer grundas i att de idag är en del av den transportkedja som blir direkt eller indirekt påverkad av kravet på VGM. Transportkedjan och de aktörer som författarna valt med består av rederier, speditörer, hamnar, industrier och slutligen åkerier.

2.7.1 Hamn

Hamnarna är av stor betydelse i transportkedjan då de ofta är det största navet som sjögoods kommer att passera under sin resa. I hamnen sker även myndighetsutövande i form av tullkontroller. Det är även i anslutning till hamnen som en eventuell tillsyn och kontroll av kt och VGM kommer att ske.

Då större hamnar endast finns på ett fåtal punkter innebär de även en stor koncentration av gods på ett och samma ställe. Detta ställer stora krav på att infrastruktur och logistik i anslutning till hamnarna är optimal. Hamnars utformning har förändrats betydligt i och med containeriserande då det krävs mindre utrymme och lagringsplatser kan läggas längre från kaj tack vara de smidiga transporterna som containern möjliggör. Lastnings- och lossningsoperationer för fartyg har även de blivit effektivare vilket ställer krav på effektiva uppställningsplatser i anslutning till kajen. En hamn berörs av kravet på VGM dels för att man i samråd med rederierna tillverkar stuvningsplaner och dels för att man opererar en hamn och då måste tillgodose sina kunder med en effektiv hantering av containers. Om det visar sig att en container inte har godkänd VGM så får den inte bli lastad ombord på ett fartyg (IMO, 2014). Detta innebär att containern måste flyttas så att den inte står i vägen vilket påverkar den övriga verksamheten i form av kostnader och förlorad tid.

2.7.2 Rederi

Detta avsnitt kommer enbart behandla containerrederier samt belysa dagens containersjöfart. Kravet på VGM berör rederierna i allra högsta grad då det är rederiet och ytterst befälhavaren ombord på fartyget som har sista ordet. Detta då det är befälhavaren som i slutändan kan hållas ansvarig om vikter på containers som inte stämmer överens med godkända manifest ändå lastas ombord. Rederierna är således tvungna att bedriva ett aktivt arbete och då framförallt fokusera på hur den informationen erhålls från speditör och shipper. Det är en fråga om att sätta upp nya rutiner samt utveckla nuvarande plattformar där idag skeppningsinstruktioner matas in.

Rederierna kommer efter att skeppningsinstruktion erhållits tillverka en stuvningsplan i samråd med hamnen (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013). Likaså är det viktigt att poängtera att rederierna, trots allt extra arbete, är den aktör som vinner mest på kravet av VGM då man i framtiden ytterligare skall kunna garantera säkerheten för ombordanställda samt minimera skador på lasten.

2.7.3 Industri

Enligt tillägget i SOLAS sjätte kapitel som reglerar vägning av containers är det shipper som står som ansvarig för att tillhandahålla en VGM för alla containers man exporterar. Sverige är en relativt liten nation som är beroende av en stark exportnäring (Carlgren, 2016). En stark exportnäring genererar en starkare tillväxt, sysselsättning och ökat välstånd. (Löfven & Damberg, 2015). Inom den svenska industrin vägs redan mycket av det gods som produceras i produktionslinan. I det befintliga regelverket är shipper enligt 13 kap. 5 § i Sjölagen skyldig att godset skall avlämnas att det är i sådant skick att det på ett säkert sätt kan tas ombord, det vill säga lastas och stuvats ombord på fartyg (SFS (1994:1009)).

Väljer man även att titta på 13 kap. 46 § i Sjölagen visar det på att i fraktdokument skall innehålla uppgifter om godsets art där det skall vara beskrivet om godset är av farlig natur och nödvändig märkning skall vara verifierbar av shipper. Likaså skall shipper kunna tillhandahålla det samlade antalet kolli- eller styckeantal samt godsets totala vikt. Efter den 1 juli 2016 måste shipper kunna visa på att den vikt som uppges i skeppningsinstruktionerna som skickas till rederier är verifierad samt att de vågar som används måste vara certifierade (Transportstyrelsen, N.D). Enligt SOLAS skall även VGM vara undertecknad av shipper.

2.7.4 Speditör

Speditören är den part i transportkedjan som agerar som förtroendeman för lastägare mot lastköpare, transportörer och myndigheter. Ofta agerar speditören inom ett specifik nischområde. Det kan till exempel vara samlastningar av gods från olika lastägare, fjärde parts logistiker där man helt och hållet har tagit över ett företags logistikkedja eller traditionellt speditörsarbete där man kör gods mellan punkt A och punkt B i leveranskedjan (Lumsden, 1998, 2012). Använder sig shipper av en speditör är det då speditören som kommer att, med hjälp av olika EDI-lösningar eller via mail, bifoga VGM för den berörda containern i den skeppningsinstruktion som sedan skickas till rederierna.

2.7.5 Åkeri

Den del av åkerierna som kommer att beröras i denna rapport är endast en liten del av den samlande verksamhet då arbetet enbart kommer att fokusera på transporter till och från hamn med containers. Dagens upplägg är att åkerierna får en bokning för att utföra en transport åt kund. I bokningen från uppdragsgivaren så står det oftast endast en estimerad vikt på containern samt vilken typ av container man skall hämta upp. Då åkerinäringen är en bransch som är utsatt för hård konkurrens och som arbetar med små marginaler så försöker dessa att i så stor utsträckning som möjligt arbeta med kombinerade transporter där man exempelvis kombinerar en 20 DV och en 40 HC på samma flak (Tillväxtverket, 2014).

2.8 Lagstiftning

SOLAS trädde i kraft 1929 och innehöll då inga riktlinjer om containervägning. Det har dock tidigare varit lagstiftat genom Hague-Visby reglerna att gods som transporteras ska deklarerats med korrekt vikt. Men vem är det då som står ansvarig för att godset har korrekt vikt och vem står skyldig om fartyget och lasten skadas eller förgås på grund av feldeklarerade containervikter? Detta kommer kapitlet om lagstiftning att reda ut tillsammans med tillsyn av efterlevnad och även de nya reglerna gällande containervägning från IMO.

2.8.1 Sjölagen

De internationella konventionerna Hague-Visby-reglerna (1968) och Hamburg-reglerna (1978) kom till för att lätta på det stora ansvar som tidigare låg på rederierna. Reglerna gör vissa undantag i rederiernas ansvar och lägger sålunda detta ansvar istället på shipper. Med detta sagt så frånskriver även reglerna rederierna att helt avtala bort sitt ansvar. Konventionerna är idag integrerade i den svenska sjölagen och står samlade i kapitel 13 som behandlar regelverk runt styckegodstransport till sjöss. (Johansson, 2008)

De flesta av reglernas ansvarsbefriande linjer baseras på att rederiet har agerat i god tro. Är detta fallet så begränsas redarens ansvar till en viss summa och shipper är sålunda tvungen att stå för resterande belopp, vanligtvis via sin försäkring. Det finns dock i nuläget inget krav på shipper att försäkra godset under resan. Enligt 13 kap. 13 § i sjölagen så åligger ansvar dock rederierna att inom ”due diligence” kunna tillhandahålla ett sjövärdigt fartyg.

Vad gäller shipper så ligger det största kravet på att denne ska tillhandahålla korrekt godsbeskrivning och godskvantitet. Detta krav står dock inte lika högt i rang som kravet på redaren att tillhandahålla ett sjövärdigt fartyg. Även om godset är feldeklarerat av shipper så måste redaren enligt 13 kap. 12 § i sjölagen fortfarande ta varsamt hand om godset så till vida detta inte äventyrar fartyget och dess besättning genom sin farliga natur. Om detta är fallet så har redaren rätt att göra sig av med godset utan att stå ansvarig för shipper.

Hague-Visby reglerna anger att rederiet är ansvarigt för säker hantering av godset 45 §, st. 1: ”ett konossement skall innehålla uppgift om godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper,

nödvändiga märken för att identifiera godset, kilo- eller styckeantal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter”.

Enligt kap. 13 § 46 i sjölagen så ska ett konossement bland annat innehålla rättmätiga uppgifter om godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt. Transportören ska enligt 13 kap. § 48 i sjölagen i skälig omfattning undersöka om uppgifterna om godset är riktiga och så alltså även godsets vikt. Enligt kap. 13 § 51 i sjölagen står avlastaren ansvarig för att uppgifterna i konossementet är riktiga.

2.8.2 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är den nationella myndighet som är ytterst ansvarig för att sammanfatta de nya kraven från IMO angående containervägning samt att göra tillägget gällande i svensk lag. Detta innebär att transportstyrelsen kommer att ge ut en föreskrift för hur de inblandade aktörerna skall förhålla sig till det nya tillägget i SOLAS sjätte kapitel. Enligt transportstyrelsen kommer man troligtvis att implementera tillägget i förordningen ”(TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast” där befintliga bestämmelser återfinns i 1 kap. 3-5 §§ (Transportstyrelsen, N.D). Transportstyrelsens arbete sträcker sig till att uppdatera regelverket samt att utföra den tillsyn som krävs i 5 kap. fartygssäkerhetslagen. Övriga processer inom transportkedjan så som att skicka VGM till berörd part är upp till de enskilda aktörerna inom transportkedjan.

Den myndighet som ansvarar för att tillsyn utförs i hamnar är idag Transportstyrelsen. Tillsyn sker med stöd av 5 kap. fartygssäkerhetslagen (SFS (2003:364)). Den myndighet som sedan utföra tillsyn och inspektion behöver dock inte vara Transportstyrelsen. Enligt 5 kap. i fartygssäkerhetslagen är det även Transportstyrelsen som skall utför tillsyn och inspektion men denna kan även delegeras till kustbevakningen som kan utföra tillsyn och inspektion i samråd med Transportstyrelsen med stöd av 5 kap. 5 §, 8-8a §§ i fartygssäkerhetslagen. Detta sker idag vid all tillsyn som Transportstyrelsen utövar i hamnen. (Transportstyrelsen, N.D)

2.8.3 SOLAS Kap. VI Reg. 2

Solas nya reglering angående verifierad containervikt innebär att containers måste ha dokumenterad VGM innan de lastas ombord på fartyg. Regleringen har inga undantag och containers utan VGM skall inte lastas ombord på fartyg då detta bryter mot konventionen enligt Kap. 6 § 6 i SOLAS (IMO, 2014). Enligt konventionen finns det två tillåtna metoder för att kalkylera VGM. Den första innebär att containern vägs efter det att den har lastats och den andra att containerns innehåll vägs enligt reglerna och sedan adderas med lastbärarens TARA-vikt. Estimering av bruttovikt har länge varit att betrakta som norm inom vissa industrier men är uttryckligen förbjudet i SOLAS nya tillägg. Endast gods med så kallad originalmärkning från producent är tillåtna att undgå shippers verifiering då dessa skall vara verifierade sedan tidigare.

Rederi är inte tvungen att verifiera riktigheten i uppgifterna eller att shipper använder sig av godkänd utrustning utan är endast ansvarig för att tillse att containern har verifierad viktangivelse vilket innebär att den måste vara signerad av shipper eller juridisk person som

representerar shipper. Vid tillfällen då container lastas om till annat fartyg innan sluthamn, exempelvis transshipments, är containern inte tvungen till att vägas om utan rederi kan använda sig av samma VGM som utfärdades vid transportens början (World Shipping Council, 2015).

2.9 Utrustning

Beroende på vilken metod man använder så kommer olika vågsystem in i bilden. Den första metoden innebär att containerns bruttovikt kalkyleras. Containern kan vägas direkt på bil vilket innebär att lastbilen kör på en våg som sedan drar av fordonets egenvikt men containern kan även vägas separat med exempelvis lyftutrustning. Om man använder sig av metod två och väger godset separat så använder shipper vanligen industrivågar som finns i produktion.

Vid vägning i hamn så används vanligen vågsystem som är integrerade i olika kranar såsom reachstacker eller grensletruck. Detta innebär enligt Hans Gutsch på APMT att problem kan uppstå då vågsystemen inte klarar att kompensera för de rörelser som sker vid förflyttning och man kan bara få en estimerad vikt på containern. Enligt SOLAS nya regler skall utrustning som används för att bestämma en containers vikt möta nationella regler angående certifiering och kalibrering. Certifiering av vågar görs i Sverige av SWEDAC som är kontrollmyndighet för utrustning inom industrier (Transportstyrelsen, N.D)

3 Metod

Undersökningen bygger på en granskning av både den nuvarande lagstiftningen och tillägget i SOLAS sjätte kapitel som berör containervägning. I detta avsnitt kommer det även att redogöras för vilket tillvägagångssätt som arbetet följt, hur anskaffningen av data har gått till samt hur källor har hittats. Metoden har i stora delar baserats på Denscombes forskningshandbok där anskaffningen av data genomfördes enligt de modeller som Denscombe beskriver och arbetsgången har modellerats efter Denscombes tankar och idéer (Denscombe, 2009). Källorna är knutna till ämnet och de intervjuer som utförts är baserade på ett urval av personer som är kunniga inom sjöfart och logistik och vet hur konvention kommer att påverka deras dagliga verksamhet.

Arbetet har genomförts i nära samarbete med både interna och externa handledare. Intern handledare på Chalmers Tekniska Högskola har varit Fredrik Olindersson som har hjälpt oss med strukturella frågor i arbetet. Externa handledare har varit F.H. Bertling där Malin Andersson och Sven Karlund har hjälpt oss med kontaktuppgifter till berörda aktörer.

3.1 Litteratursökning

Litteratur som har använts i arbetet har baserats på tidigare studentlitteratur tillsammans med artiklar och rapporter som berör ämnet. Studentlitteraturen har i stort använts för att sammanställa teoridelen med ämnen så som logistik och operationell sjöfart tillsammans med administrativa aspekter och slutligen juridiska ämnen.

I och med frågeställningens aktuella natur har författarna tagit del av en hel del artiklar, både svenska internationella. Då tillägget i SOLAS konvention berör alla världens länder och träder i kraft den 1 juli 2016 i hela världen så har litteratur från stora maritima och internationella intresseorganisationer så som WSC använts. Artiklar har även hämtats från Lloyd's List som är en stor maritim och internationell tidskrift som dagligen har publicerat artiklar utifrån olika aktörers perspektiv inom transportkedjan. Dessa har framförallt använts för att bilda oss en uppfattning om olika aspekter inom området och hjälpt oss att formulera vår frågeställning. Dessa artiklar har framförallt hittats via Googles sökmotor men även via Summon som är Chalmers biblioteks databas. Författarna har även tagit del av rapporter från myndigheter så som Transportstyrelsen och i och med frågeställnings delvis juridiska natur har lagtext så som den svenska sjölagen, fartygssäkerhetslagen och SOLAS använts.

3.2 Intervjuer

Författarna valde att använda sig av intervjutekniker för att samla ihop resultat från de respondenter som sedan tidigare valts ut. Detta för att även uppmuntra till diskussion rörande ämnet i fråga. Strukturerade intervjuer liknar i mångt och mycket formulärundersökningar (Denscombe, 2009) vilket innebär att utbredningar inom ämnet blir svåra att få till. Därför valdes en så kallad semistrukturerad intervjuteknik. Detta innebär att respondenten har en uppsättning med frågor att förhålla sig till men där ordningsföljd är av mindre betydelse och

respondenten har möjlighet att utveckla sina svar (Denscombe, 2009). Tekniken ledde till att vi fick svar på samtliga frågor från de flesta respondenter och att arbetet fick ett större och utförligare perspektiv av vad respondenterna tyckte om både frågorna och ämnet.

Författarna valde att intervjua flertalet aktörer inom den aktuella transportkedjan där flertalet frågor var likvärdigt ställda till alla respondenter för att det sedan skulle kunna avläsas vissa mönster, likheter och skillnader mellan aktörerna. Dock skall det nämnas att de olika aktörerna fick vissa variationer i frågeställningen. Detta av den naturliga orsaken att de bedriver olika verksamhet och påverkas på olika sätt av det nya regelverket. De olika intervjuerna kan ses i bilagorna.

För att få kvalificerade svar från våra respondenter har de frågor som författarna velat ställa till de olika respondenterna skickats till dem ett antal dagar i förväg då vår frågeställning behandlar stora delar av aktörernas verksamhet. Detta för att respondenterna skulle ha nog med tid för att hinna förbereda sig och insamla viktigt information från andra berörda delar av organisationen. Detta för att då kunna ge oss så bra svar som de möjligen kunde bistå oss. Muntliga intervjuer har genomförts när det funnits möjlighet för personligt möte. När detta ej varit aktuellt så har intervjufrågor besvarats skriftligt av respondenter via mailkorrespondens.

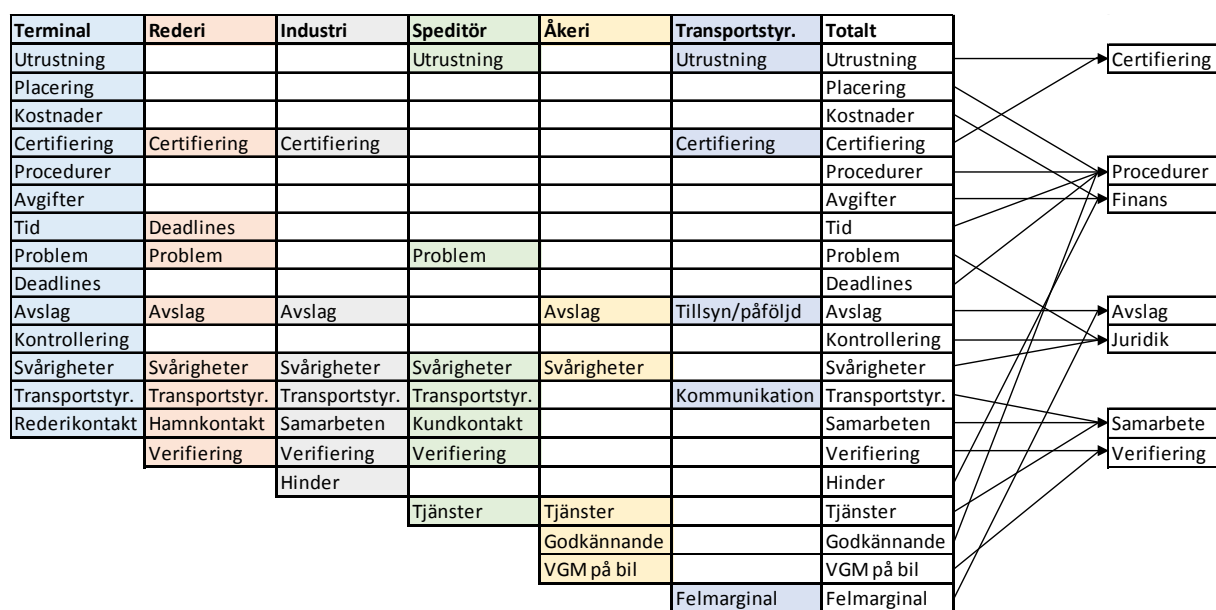
3.3 Datasammanställning

Dataanalysen har genomförts på kvalitativ basis då syftet med arbetet är att reda ut processer och situationer som kommer att påverka aktörerna. I motsats till kvantitativa studier så finns det i detta fallet inte så mycket kvantitativ data att sammanställa genom dessa frågeställningar vilket gjort att författarna har fokuserat på den kvalitativa dataanalysens principer.

I och med att aktörerna bedriver olika verksamhet fanns det ett behov av att variera intervjufrågorna så att de passade respondenternas områden. Samtidigt måste resultatet kunna matchas mellan de olika aktörerna för att kunna jämföra data på ett vetenskapligt sätt. Direkt efter att varje avklarad intervju tolkades och sammanställdes de svar som framkommit under intervjuerna. Detta för inte missa viktiga detaljer samt att försäkra författarna om att enighet rådde om svarens innebörd.

När svar från alla respondenter tillhandahållits, antingen via mail eller via personligt möte, skapades ett Excel dokument där sedan de frågor som ställts till respondenterna kategoriserades under ett antal rubriker. Dessa delades sedan in ett antal ämnen som utgick från arbetets två frågeställningar. En matris skapades där aktörernas frågeställningar ställdes upp och kodades efter färg för att sedan kunna jämföra alla respondenternas svar med varandra. Matrisen (se Figur 1) baserades på de den kategorisering som gjorts under intervjuer med respondenterna som representerade hamnar.

Figur 1 Indelning av frågor. Författarens egen bild.



3.4 Respondenter

Författarna delade in respondenterna i olika aktörsgrupper som bestod av rederier, hamnar, exporterande industrier, speditörer och åkerier. Urvalet av berörda aktörer var något som skedde i samarbete med F.H. Bertling då de tillhandahöll aktörer ur deras kontaktnät vilket har gynnat undersökningen då de mest lämpliga respondenter som de ansåg för undersökningen har kontaktats. De utvalda respondenterna samarbetar dessutom mer eller mindre på daglig basis inom transportkedjan, vilket var något som denna undersökning skulle kunna dra nytta av för att då lättare kunna göra jämförelser av respondenternas svar.

När det kommer till urvalet så har detta skett i subjektiv mening. Med detta menas att respondenterna innan undersökningen har valts utefter deras storlek, verksamhet och relevans för undersökningen. Sannolikhetsurval, som är en form av slumpmässigt urval, har uteslutits i detta arbete då det rådde en säkerhet runt vilka aktörer och respondenter som var intressanta.

Transportstyrelsen var högst relevant i sammanhanget då det är den myndighet som i slutändan kommer att ge ut formella föreskrifter inom ämnet. Författarna har därför haft en tät kontakt med myndigheten och deras handläggare för skeppstekniska frågor för att vara uppdaterade med deras arbete och hur de ser på ämnet.

Rederier var ett självklart val då de nya reglerna i grund och botten står för ökad sjövärdighet och säkerhet ombord på fartygen. Genom F.H. Bertling etablerades kontakt med två av världens största aktörer inom området. De båda multinationella koncernerna har breda nätverk av kunder och tillhandahåller service i hela världen. Deltagande på intervjuerna var representanter från olika avdelningar vilka bidrog genom att de, med olika funktioner, har olika uppfattningar och synpunkter på hur och varför kravet på VGM påverkar rederierna.

Hamnarna berörs också och det togs beslut om att involvera några av de större containerterminalerna i Sverige. Detta med tanke på arbetets nationella avgränsning. Hamnar lokaliserade på både väst- och ostkusten kontaktades. Hamnarna i fråga är alla så kallade fullservice hamnar men utifrån arbetets avgränsningar samt frågeställning valdes det att enbart fokusera på hamnarnas respektive verksamhet som berör hantering av containers. Respondenterna bestod av Business development manager and commercial manager rail, Manager sales och Manager director.

Eftersom exporterande företag och således shipper står som ansvariga enligt de nya reglerna var det viktigt att även involvera dessa i arbetet. Författarna fick genom F.H. Bertling kontakt med några av deras kunder vilka samtliga är större företag med stora exportvolymerna till hela världen. Deltagande på intervjuerna var representanter från olika avdelningar så som logistics manager, ansvarig för shipping and logistics och logistics manager – development and support.

Med speditörsfirman F.H. Bertling som extern handledare bestod våra respondenter av manager – key account och manager – procurement. För att bredda resultatet involverades även ett stort speditörsföretag inom sjöfrakt, där respondenten var national seafreight administration. Slutligen togs beslutet att även inkludera ett åkeri för att tillhandahålla deras åsikter om kravet på VGM och deras synpunkter på dagens upplägg. Det etablerades då kontakt med ett av Sveriges största åkerier och deras affärsområdeschef för Västsverige.

3.5 Etik

Då arbetet i vissa fall hanterar känslig information har författarna fått vara noga med att poängtera att inget som sägs vid ett möte med en respondent kommer att beröras vid en annan intervju. Detta dels för att kunna erhålla svar från respondenter utan att dessa påverkas av andra aktörers respons och även för att inte ge ut känslig information. Respondenternas åsikter förblir konfidentiella genom arbetet vilket bidrar till en mer öppen och kvalitativ diskussion.

4 Resultat

För att få en insikt i hur de olika respondenterna tänker presenterar arbetet nedan en sammanfattning av intervjufrågorna. Intervjufrågorna är indelade efter frågeställningen tillsammans med underfrågor för att få en djupare bild av analysen. Frågeställningen som behandlar verifiering och påverkan har delats upp i ett flertal underkategorier där de intervjufrågor som har ställts till de olika parterna har kopplats ihop och sammanställts till en allmän syn av vad de olika åsikterna består av.

4.1 Hur kommer verifiering av vägning att behandlas och distribueras?

Denna del behandlar respondenternas svar angående verifiering av utrustning och verifiering av containervikter. Många frågor har kommit upp inom ämnet och de svar som har tillhandahållits har delats upp i certifiering som berör utrustningen i sig och även verifiering där tillhandahållande av VGM hos många aktörer står som avgörande.

4.1.1 Certifiering

För att vikten ska kunna verifieras så krävs det i första hand att certifierad utrustning används. Enligt Transportstyrelsen så kommer samtliga aktörer att hänvisas till SWEDACs regelverk när det kommer till certifiering av viktutrustning.

Vad gäller shipper så varierar resultatet. I frågan om de redan har certifierad utrustning för vägning så svarar en respondent att de redan har integrerade rutiner för detta och att de i utgångspunkt ska vara certifierade enligt gällande regelverk. Däremot svarar en annan respondent att de i dagsläget håller på att implementera ett system för godsvägning i deras verksamhet men att de fortfarande jobbar på hur bland annat informationsöverföring kommer att hanteras. Däremot uteblev svar på om utrustningen kommer att vara certifierad.

På frågan om rederierna kommer att ställa krav på shipper att kunna visa upp att de använder sig av certifierad utrustning så svarar dessa att detta inte kommer att ske. Ett rederi förklarar att de endast kommer att förhålla sig till den vikt som shipper tillhandahåller och kommer inte att begära att shipper ska kunna visa på godkänd utrustning.

4.1.2 Verifiering

En stor del i den nya processen är shippers verifiering av containervikten och vidare ett tillhandahållande från shipper till rederi. Frågan om hur denna verifikation ska kunna tillhandahållas till rederierna är ingenting som Transportstyrelsen reglerar utan lämnar detta till branschen att reda ut. Transportstyrelsen har dock i sin remiss (se bilaga 7) lämnat ett förslag på hur en uppdaterad bokningsbekräftelse skulle kunna se ut med uppgifter om VGM.

Shipper som kommer att stå ansvariga för att VGM-uppgifterna stämmer, ser gärna en EDI-lösning där information kan skickas elektroniskt till rederierna, dock kvarstår problemet med hur detta ska inkorporeras med den nya tekniken hos en av parterna.

På frågan till rederierna om hur de helst vill att VGM ska tillhandahållas så svarar samtliga att EDI är den bästa lösningen. Den ena aktören menar att de helst ser att uppgifterna står med i skeppningsinstruktionen och den andra förklarar att de kommer att tillhandahålla ytterligare ett fält vid bokningen där uppgifter om VGM skrivs in. Alternativt så ser de en möjlighet att införa en separat Doc. closing för information om VGM. Båda rederier poängterar att de inte har något behov av att kontrollera att uppgifter i VGM stämmer då det är shipper som är ansvarig för att angiven information är korrekt. De hänvisar istället till Transportstyrelsens myndighetsutövande.

Speditörerna är av en liknande åsikt och ser att information som berör VGM ska skickas elektroniskt tillsammans med skeppningsinstruktionen. Dock menar de att det också måste finnas ett dokument som de kan referera till för att styrka informationen vid en möjlig inspektion i hamnen.

Vad gäller åkeri så fick de frågan om det var aktuellt att shipper skulle tillhandahålla VGM redan innan landtransport för att på så sätt få korrekt vikt vid vägtransport. Trots farhågorna medger respondenten att det hittills har fungerat utan några större bekymmer och att det idag inte finns några planer att ta emot VGM innan containers lastas på bil och således tillhandahålls en mer korrekt vikt i bokningen. Respondenten menar dock att eventuella problem består i maxvikt på chassi. Visar det sig att den totala vikten på chassi överskrider 40 ton innebär detta att åkeriet behöver koordinera om sina transporter. Detta kostar både i tid och pengar för alla aktörer i transportkedjan.

4.2 Hur påverkas transportkedjans aktörer av den nya lagstiftningen?

SOLAS nya regler borde inte innebära några större omstruktureringar för transportkedjans aktörer då det nya regelverket bara befäster existerande regelverk. Frågan uppstår dock om och hur mycket aktörerna i så fall kommer att påverkas av reglerna i praktiken. Resultatet rörande denna frågeställning är uppdelad i fyra huvudkategorier: procedurer, avslag, finansiella- och juridiska moment.

4.2.1 Procedurer

Procedurerna som omgärdar containerhantering är många och ofta komplexa. Strukturer krävs för att hantera stora godsflöden och deadlines appliceras ofta. Detta innebär att samarbetet mellan parterna måste hålla en hög standard. Frågan är hur de nya reglerna kommer att påverka dessa procedurer och vilken effekt det kommer att innebära för de olika parterna.

I frågan om vilken typ av utrustning som kommer att ställas till förfogande i hamnen visade sig frågan vara till viss del ställd i ett för tidigt stadium då hamnarna inväntar ett eventuellt toleranskrav som Transportstyrelsen redovisar i och med publiceringen av föreskrifterna. Dock har de tillfrågade respondenterna i viss mån samma lösningsförslag, vilket lyder att man arbetar och har som huvudmål att erbjuda tjänster för att väga container på ett eller annat sätt. Detta för att helt enkelt erbjuda en extra tjänst till sina kunder som idag inte har införskaffat ett

vägningsystem av lastbärare eller gods. Likaså vill hamnarna ha möjligheten att kunna göra interna kontroller av lastbärare vilket betyder att man vill kontrollera att vikten på containers stämmer överens mot den manifesterade vikten.

Olika system för vägning presenterades i form av vägvåg och att man monterar vågutrustning i gantrykranar och i reachstackers. Dagens vägning som sker med hydrastryckets hjälp kommer att ersättas med en mekanisk lösning för att på så sätt få en högre tillförlitlighets faktor. Likaså presenterade respondenterna olika förslag på var eventuella vågar kan placeras. En respondent menade på att vågarna initialt kommer att placeras utanför portarna till hamnen, då för att undvika att containers med en felaktig vikt tar upp onödig plats inne i på själva hamnområdet. Respondenten menade även att de kommer att tillåta containers som inte har en godkänd VGM att komma in i hamnområdet. En annan menade istället att de kommer att tillhandahålla vägning med befintlig utrustning inne i hamnområdet.

I frågan om rederierna kommer att flytta på det tidsspann som man idag normalt sett tillhandahåller i och med bokningen för att helt kunna vara på den säkra sidan att alla container har en godkänd VGM, svarade de att dagens Doc. closing tider initialt kommer att ligga kvar för att inte sätta ytterligare press på exportindustrin. Tanken är att det i skeppningsinstruktioner till rederierna kommer att finnas ett ytterligare fält för att fylla i VGM och därigenom verifiera riktigheten i tillhandahållen information.

Rederierna anser heller inte att det finns någon anledning att flytta på Doc. closing då det redan idag är strikt reglerat när skeppningsinstruktionerna senast skall vara rederierna tillhandahållen. Om skeppningsinstruktionerna inte blir utfärdade i tid kommer containern att bli rullad vilket innebär att den inte kommer med på den tänkta avgången. Likaså ser rederierna ingen anledning att flytta på cut-off vilket innebär det senaste förfarandet då containern kan köras in i hamnen.

Respondenterna från bägge rederierna nämnde att problemen med att containers har feldeklarerade vikter inte kommer att upptäckas eller nämnvärt drabba de större fartygen som kan ta närmare 19 000 TEU utan de nämnde rederier som använder sig utav lite mindre fartyg som är mest sårbara. Detta är något som styrks i olycksstatistiken där det är ju de mindre fartygen som varit offer för olyckor. Exempelvis kan det vara att alldeles för många containers som har en högre vikt i verkligheten än som är angivet i manifestet. Därefter av reda tillfälligheter har dessa tunga containers placerats högt upp på väderdäck och långt ut på sida. Detta har då i slutändan resulterat i problem med fartygs stabilitet och sedan kantrat i hamn.

Den andra farhågan som en respondent nämnde gällde eventuella förseningar och inte godkända VGM på containers skulle leda till missade oceanfartyg nere på kontinenten i exempelvis Hamburg eller Rotterdam. Farhågan grundades sig att rederiet i fråga har flertalet anlop i många hamnar innan man lastar om containers för att istället gå med på ett oceanfartyg till slutdestination i just Hamburg eller Rotterdam. Respondenten nämnde att om antalet containers som rullas inför varje skeppning skulle komma att öka dramatiskt i antal när kravet på VGM

införs innebär det att rederiet måste göra om stuvningsplaner inför varje anlop, vilket kan leda till förseningar. Har man då som rederiet i fråga många anlop och det blir förseningar vid varje anlop kan det innebära stora problem i omloppen och på det sätt som man roterar sina fartyg på "slingan".

Hamnarna hade svårt att ge ett rakt svar i denna fråga då man i dagsläget inte kan uppskatta hur många containrar som i framtiden efter att lagkravet trätt igenom kommer att rullas eller hur många containrar som måste vägas om direkt i hamnen då kunden själva inte har en väg tillgänglig. Sammanfattningsvis kan hamnarna inte veta om det kommer att bli ett större problem vilket gör att mycket initialt kommer att få lösas för stunden.

4.2.2 Avslag

En fråga som redan idag är frekvent diskuterad bland våra aktörer och tillika respondenter är huruvida man skall hantera avslag. I dagens läge uppstår problem hos alla aktörer i transportkedjan där en rullad container ger olika utslag på vardera aktörens verksamhet.

När frågan lyftes mot terminalerna så var svaret ganska självklart och inte allt för olikt hur det ser ut idag. En container som inte har en godkänd VGM kommer inte att bli hanterad och kommer således inte att bli lastad ombord på ett fartyg. I hamnen kommer man att ställa containern åt sidan så att den inte stör övrig verksamhet. Därefter kommer alla extra förflyttningar med olika typer av kranar och truckar att faktureras mot dess uppdragsgivare vilket slutligen hamnar på shipper då det är denne som är skyldig att tillhandahålla VGM på containern. Hamnarna var tydliga att det kommer att bli dyrt för en shipper om deras containerflöde frekvent saknar VGM då kostnaden för extra lyft ofta blir hög.

Något som poängterades av terminalerna är att man i samråd med rederierna tillverkar en stuvningsplan för fartygen. Rullas en container eller inte lyfts på för att VGM inte är godkänd innebär det att stuvningsplanen måste göras om. Beroende på vart containern var tänkt att placeras på fartyget innebär det att delar av stuvningsplanen sannolikt måste göras om. Detta är något som tar tid och kan leda till förseningar.

Dessutom är det inte enbart hamnar som är oroliga för eventuella förseningar som kan drabba anlöpen av fartygen då stuvningsplaner och lastlistor måste göras om containers rullas och i en större utsträckning än vad som sker idag på grund av kravet på VGM. Detta är något som även belystes från rederiernas sida då man är orolig att problematiken med rullade containers kommer att fortplanta sig snabbt i kedjan av anlop. Exempelvis ett fartyg som anlöper ett antal hamnar ner mot kontinenten och det i varje hamn måste produceras lastlistor och stuvningsplaner. Detta kommer att resultera i förseningar vilket i sin tur kan leda till att man då inte hinner lasta om till det oceangående fartyget.

Terminalerna ser även en problematik gällande godkänd felmarginal som kommer att tillhandahållas av Transportstyrelsen. Ett exempel som nämndes och där man idag var orolig att problemen med rullande containers skulle öka var vid LCL sändningar (less than container load). De menade på att det rent teoretiskt skulle räcka med att en kund anger fel vikt på det gods som samlas i container för att felmarginalen riskerar att överskridas och hela containern riskerar att fastna vid eventuell tillsyn. Andra farhågor som lyftes upp var huruvida informationsöverföringen mellan de olika aktörerna i transportkedjan skall utföras.

Likaså är rederierna mycket tydliga på denna punkt där de menar att om inte shipper tillgodosett rederiet med VGM kommer att containern att rullas, inga undantag accepteras. Är då containern inne på terminalområdet och är på väg att lastas för att sedan ställas åt sidan, kommer så alla extra lyft att debiteras på shipper. Rederierna ställer sig dock tveksamma till de kommersiella aspekterna då man i dagsläget inte känner sig helt bekväm med huruvida deras kunder hänger med i utvecklingen och vilket ansvar som ligger dem. Detta då shipper måste skriva under på att den vikt som anges i skeppningsinstruktionerna är riktig.

Att hamnar och rederier tänker på samma sätt och levererar i stort sätt samma lösning på problemet är i sig inte speciellt konstigt då dessa aktörer drabbas av likande problem när en container inte har VGM. Författarna ställde därför frågan till industrierna hur mycket det påverkar dem när en container blir rullad av olika anledningar. Svaret var att det betraktas som negativt för verksamheten i och med att det får till följd att affärsrelationerna mot kunder kan bli lidande om det blir ett frekvent problem eftersom det ofta resulterar i stillastående produktion.

Inte nog med att detta i det långa loppet kan påverka affärsrelationerna så påverkar det också kassaflödet då fakturering inte kan utföras. En respondent nämnde att det från fall till fall beror på hur mycket det i verkligheten påverkar företaget som sådant. Det som då nämndes var ett exempel på en sändning på tiotalet containers. Kunderna påverkas lika mycket om bara några enstaka containers bli rullade men får desto mer förödande konsekvenser kan mindre industrier få då de skickar mindre antal containers och på så vis också blir mer utsatta om dessa skulle komma att bli rullade.

Likt hamnarna är industrierna osäkra vad som faktiskt kommer att krävas av dem och refererar då till att Transportstyrelsens föreskrifter kommer ut så pass nära den 1 juli 2016. Andra likheter industrier och hamnar emellan är just informationsöverföring och hanteringen av informationen. En respondent visade på tydliga problem vid implementering av VGM då användandet av deras nuvarande affärssystem i dagsläget enbart kan tillhandahålla en uppskattad vikt i samband med produktion, vilket i senare skede även automatiskt infogas i skeppningsinstruktionen från industrin. Detta medför i sin tur att den vikt som genereras på dokumenten inte kommer att överensstämma med VGM. De svarar även att mycket hänger på hur långt innan som rederierna vill att VGM skall vara tillhandahållen.

En annan intressant aspekt var en respondent som inte tänker sig ha några problem med rullade containers då företaget redan har ett integrerat vågsystem i sin verksamhet. Även andra aspekter kring de nya direktiven från IMO verkar inte vara några bekymmer för denna respondent då det anser sig vara väl förberedda och insatta i vad som gäller efter den 1 juli 2016. Svårigheter som respondenterna på speditionssidan uttryckte var att just kunna behandla och veta hur man skall agera i och med att större andelar containers rullas än vad som normalt sker inför varje anlop.

När det kommer till påföljder vid eventuella avslag så nämner Transportstyrelsen att det inte ligger i deras område att föreskriva om påföljder. Myndigheten är inte bemyndigad att föreskriva om sådana åtgärder då det är att betrakta som ett avtalsbrott mellan shipper och rederi. Därför måste eventuella avslag bedömas efter de avtal som finns mellan parterna.

4.2.3 Samarbete

Hur kommer informationen om vilka containrar som kan lastas att hanteras mellan rederi och terminal? Hamnarna ser inget problem i detta då det finns redan utvecklade kommunikationer som kan justeras till att innehålla VGM. En fråga som en av hamnarna lyfte är om de har någon som helst rätt att justera en VGM som redan är tillhandahållen av shipper.

I frågan om industrierna kommer att öka sitt samarbete med speditörerna så är svaret tveksamt. Två av dessa menar på att de inte ser att deras samarbete med speditörer skulle komma att fördjupas varav en förklarar detta med att de inte använder sig av speditörer. En part är dock fortfarande tveksam och menar att detta är för tidigt att säga.

Speditörerna i sin tur lägger störst vikt vid att informera sina kunder om vad som gäller i det nya regelverket och försöker samtidigt säkerställa att kunskapsnivån hos shipper är så hög att inga misstag kan komma att inträffa. Speditörerna ser också en möjlighet att utvidga sitt samarbete med åkerier och terminaler för att på så sätt kunna erbjuda vägning av containers där man använder sig av metod ett där containern vägs i sin helhet efter stuvning, mot sina kunder.

4.2.4 Finansiella element

De aktörer som har intervjuats upplever att de kan drabbas av olika kostnader och avgifter som är direkt förknippade med att shipper måste tillhandahålla en VGM. Nedan beskrivs kort vilka dessa kostnader och avgifter kan tänkas bli och vad dem uppkommer av.

Vid frågan om vilka kostnader som kan tänkas uppkomma i samband med investeringen i av nya vågsystem till införandet av de nya reglerna var respondenterna mer osäkra. Uppskattningsvis kommer en vägvåg att initialt kosta en dryg miljon kronor. Dock så är det viktigt att poängtera att mycket ligger i hur stor efterfrågan kommer att bli från kundernas sida att vilja väga sina containers i anslutning till hamnen och därmed hur många vågar och annan utrustning som man behöver köpa in. Vid startskedet av införandet av lagen alltså den 1 juli 2016 kommer enbart en våg att stå tillförfogande av den enkla anledningen att man ännu inte

kan uppskatta omfattningen av eventuella kunder som vill väga sina containers i anslutning till hamnen eller om det blir ett problem.

De eventuella avgifter som kommer att tas ut mot uppdragsgivaren (shipper) om kunderna väljer att väga sina containers hos hamnen är enligt hamnarna mycket svårt att svara på då det hänger ihop med den kommande investeringen av nya vågar. Dels handlar det om avskrivningstakt på den nyinköpta vägningsutrustningen och vilken kostnad som är relevant och motiverat att ta ut mot sina kunder.

4.2.5 Juridiska element

De juridiska frågorna som kan komma att påverka de olika parterna i och med de nya riktlinjerna är många och flera parter står frågande till vilket ansvar och vilka rättigheter de har gällande olika delar av temat. Terminaler i och utanför hamn ställer sig bland annat frågande till vilket ansvar de har att kontrollera att VGM stämmer. Vidare så undrar många vad det är som Transportstyrelsen kommer att behandla i just juridiska frågor.

Enligt Transportstyrelsen faller ansvar för tillsyn på kustbevakningen som ansvarar för övrig tillsyn i hamnar. De understryker dock att denna tillsyn sker i samråd med Transportstyrelsen. I samtal med kustbevakningen så framgår det dock att dessa har valt att fransäga sig detta ansvar då de menar att myndigheten varken har kunskap eller resurser för att kunna genomföra denna utökade myndighetsutövning och att det inte ligger inom ramen för verksamheten. Kustbevakningen menar även att det skulle behöva föregås av lagändringar i nuvarande regelverk då tillsyn av containervägning kräver mandat och kunnande.

När det kommer till felmarginal så menar Transportstyrelsen att "toleransområde för vikt noterad vid kontrollvägning sannolikt kommer att hanteras i regelverket för tillsyn". Viktavvikelser som beror på varierande fuktinnehåll i hygroskopiska material kommer att bedömas utefter den information som noterats i lastinformationen.

5 Diskussion

Resultatet visar på en övergripande konsensus mellan de olika aktörerna även om vissa meningar går isär och respondenterna har varierande förhållningssätt till transportkedjan. Den största problematiken ligger i de nya procedurerna och hur dessa skall implementeras i respondenternas verksamheter. Resultatet visar även på svårigheter att tolka olika ansvarsområden som blir tydligare i och med det nya regelverket. Diskussionen innehåller resultatdiskussion där resultatet kopplas samman med den redovisade bakgrunden. Den innehåller även metoddiskussion där den applicerade metoden diskuteras med eventuella svagheter i arbetet så som validiteten och reliabiliteten.

5.1 Resultatdiskussion

Det största orosmomentet för hamnarna är tveklöst att de nya reglerna ska orsaka störningar i hamnen och på så sätt dra ner effektivitetsnivåerna. Engagemanget skiljer sig även bland respondenterna där en ligger i framkant och en annan är avvaktande för att invänta Transportstyrelsens utlåtande. Vad som dock går igen är att hamnarna planerar för att containervägning skall kunna utföras i eller utanför hamnen. Detta för att kunna erbjuda exporterande företag att väga sina containers i hamnen enligt metod två. Inköp av vågsystem kostar pengar och naturligtvis kommer hamnarna att införa avgifter för att få containers vägda. Detta kan betraktas som en fördel då många mindre industrier inte har tillgång till våg och dessutom att hamnen är en stor knutpunkt för containerflöden. Däremot kan man fråga sig om hamnen riskerar att överbelastas då ett stort antal shippers kan komma att förlita sig på hamnens tjänster och inte söka alternativ. Detta kan riskera att dra ner hamnens effektivitet om inga andra aktörer bestämmer sig för att erbjuda liknande tjänster.

En annan helt avgörande fråga för hamnarna är vilken prissättning som är rimlig för hamnarna att ta ut för tjänsten för att låta shipper väga sin container hos dem. Var går smärtgränsen för industrierna om man som liten industri som inte har så stora flöden och blir direkt påverkad av för höga kostnader för att väga sina containers och där de dessutom inte har tillgång till egen våg. Ett scenario att denna shipper då väljer att rikta om sina flöden till en annan hamn där prissättningen på en vägningstjänst är mer prisvärd är inte alls otroligt. Ett annat scenario att utgå utifrån är om hamnarna skulle låta shipper väga sina containers gratis. Detta hänger också ihop med beslutet att låta containers åka in i terminalen utan en godkänd VGM. Vilket gör att hamnen slipper containers stående i hamnen som inte har godkänd VGM som sänker effektiviteten i hamnarna.

En avgörande fråga är dock var i hamnen dessa vågsystem kommer att placeras. Det har diskuterats i allt från vägbaserade vågar utanför hamnen till system som är integrerade i hamnens kranar och truckar. En annan intressant aspekt är om hamnarna helt enkelt valde att inte tillåta passage in på terminalområdet om containern inte har en godkänd VGM. Det som sker idag är att man kommer att släppa in containers som inte har godkänd VGM vilket kommer att medföra problem. Om rederierna inte får VGM av shipper i tid kommer förfarandet bli

sådant att hamnen kommer att behöva utföra extra lyft för att ställa containern åt sidan för att inte störa övrig verksamhet samtidigt som det sänker effektivitetsnivån då man inte enbart kan behandla containers som har VGM utan även måste utföra extra arbete. Detta riskerar att bli tidsödande för hela hamnverksamheten vilket kommer att kosta pengar som kommer att debiteras på shipper.

Författarna anser att detta kan anses vara en morot för hela industrin för att se till att VGM är godkänd innan den körs in i hamnen precis som varje container idag måste vara tullklar innan den får köras in i hamnen. Förfarandet skulle dock innebära en tvärvändning från hamnarnas sida att från den 1 juli 2016 börja neka containers utan godkänd VGM, vilket torde bli en ännu större svårighet för industrierna att hinna anpassa sig till. Exempelvis har ett antal shipper i denna undersökning ännu inte införskaffat certifierade och godkända vågar enligt SWEDACs standarder. Sjöfartsbranschen som den ser ut idag kan upplevas som relativt långsam och förändringar tar tid att anpassa sig efter. Tillägget i SOLAS som reglerar krav på VGM på containers skiljer sig i själva verket inte mycket från tidigare lagstiftning och det är ändå värt att poängtera att förarbetet startade för dryga sju år sedan. Författarna anser att hamnarna på sikt bör införa kravet att inte tillåta containers utan VGM i hamnen för att kunna säkerställa en hög effektivitet.

De nya reglerna från SOLAS är i grund och botten till för rederierna och för att minska olyckor till sjöss. Trots ett svalt visat intresse för hur det ska fungera så framgår det ändå att rederierna ser regelverket som en positiv förändring. De lägger i utgångspunkt ingen större vikt vid hur VGM har tillhandahållits utan nöjer sig med att shipper tillhandahåller VGM. Denna ser de gärna att den tillhandahålls på elektronisk väg vilket de också kommer att främjas genom att erbjuda EDI lösningar som följer samma kanaler som tidigare. Författarna anser även att rederierna ser på införande av VGM på fel sätt, då det i grund och botten handlar det om att öka säkerheten och att minska antal olyckor som sker på grund av feldeklarerade vikter på containers och inte att det blir mer jobb för rederierna. Då det i slutändan är dem som går ut som den stora vinnaren i och med tillägget i lagen.

Med tanke på att mycket av det som exporteras från Sverige går via större hamnar nere på kontinenten så är det en hel del mindre feederfartyg som trafikerar i svenska vatten. Dessa påverkas i större grad av feldeklarerade containers som väger för mycket. Detta på grund av den ökade känsligheten för stabilitet på mindre fartyg. Ett fåtal containrar som väger mer än vad som deklarerats kan alltså i högre grad påverka mindre fartyg. Dessa feederfartyg anländer även ofta flera hamnar på väg ner mot kontinenten vilket ökar riskerna att fartyget försenas på grund av att stuvningsplaner måste göras om som resultat till rullade containers. På så sätt riskerar containers att inte komma fram innan cut-off för vidare fartyg från kontinenten.

I och med det faktum att rederierna idag inte hinner undersöka containers innan lastning så finns det ingen chans att rederierna själva skulle kunna kontrollera containervikter framöver. Detta

kan vara en orsak till varför de väljer att fokusera på tillhandahållande av shippers verifikation. Samtidigt så kan man undra om detta nya regelverk blir svårt att upprätthålla då den aktör som dessa gynnas ställer sig likgiltig i hur VGM har tillhandahållits. I och med de stora flödena så skulle regelverkets upprätthållande gynnas av att rederierna lade mer tyngd på att kontrollera att lagen följs. Man skulle kunna tänka sig att rederierna i sin tur ställer krav på hamnarna som leverantör att dessa skall vara mer aktiva i att reglerna efterföljs med tillsyn och kontroller.

En fråga som har uppstått under diskussion med de olika aktörerna är vilket ansvar hamnen har att reagera på misstänkta feldeklarerade containervikter. Det ligger vad i utgångspunkt inte i hamnens ansvar att kontrollera och rapportera containervikter. Dock kvarstår frågan om hamnen har något juridiskt ansvar vid uppenbara fel, då till exempel kranar kan ha svårt att hantera överbelastade containers. Man kan tänka sig att detta regleras på avtalsnivå mellan rederi och hamn då det i utgångspunkt är rederiets ansvar att kontrollera containers som lastas ombord på fartyget.

Shippers är oroliga att fler containers kan komma att rullas efter 1 juli 2016 för att dessa av olika orsaker kan komma att sakna godkänd VGM, att variationen är större än vad som föreskrivits eller att informationsflödet av VGM till rederi inte fungerar som tänkt. Shipper är den part som är ytterst ansvarig att vikten är korrekt (inom toleransnivån) och att vikten är verifierad. Givetvis kan man som shipper argumentera att Transportstyrelsen, som skall bistå med föreskrifter till industrin, är sena i sitt arbete och att det varit knapphändig information över vad som verkligen gäller efter 1 juli 2016. Vad författarna anser som märkligt är att industrin inte verkar vara underrättade i vad som sedan tidigare gäller. I 13 kap. 5 § och 13 kap. 46 § i sjölagen står det att shipper redan idag har skyldigheter att tillhandahålla en korrekt vikt i fraktdokumentet och att stuffning ska genomföras så att containern kan hanteras på ett säkert sätt (SFS (1994:1009)). Problemet ligger troligtvis i att industrierna inte tidigare varit tvungna att verifiera containervikter och således garantera att de vikter som tillhandahålls till rederierna är korrekta.

De vågsystem som många shippers idag använder sig av är inte alltid certifierade av den svenska statliga myndigheten för ackreditering och teknisk kontroll vilket gör att shipper inte kommer att kunna garantera att ett ton väger just ett ton på deras vågutrustning, vilket givetvis är ett problem. Författarna anser inte att det är ett argument av industrin att vänta med införskaffning och certifiering av vågar med anledning att de väntar på Transportstyrelsens föreskrifter. Givetvis finns den en ekonomisk aspekt involverad i att köpa in vågar, men när det efter den 1 juli 2016 blir lag som gäller globalt kan det tyckas märkligt att röster från industrin inte har bättre koll på vad som gäller då det tydligt står i befintlig lagstiftning vad en shipper redan idag är skyldig att bistå med, då det efter den 1 juli 2016 i och med tillägget i lagen blir det dessutom ännu tydligare vad shipper skall bistå med.

En annan farhåga som lyfts är huruvida SWEDAC hinner certifiera alla vågar som finns ut i de svenska industrierna innan den 1 juli 2016 och kommer då Transportstyrelsen se lättare på VGM att toleransnivåerna på vikt blir större av en anledning. När SWEDAC och industrin då

har hunnit certifiera vågarna alternativt köpa in nya vågar kommer då toleransen hos Transportstyrelsen bli tuffare och felmarginalen bli mindre för shipper. Om istället shipper tillhandahåller en korrekt vikt på godset kommer rederier och befälhavare ha tillgång till allt material för att kunna göra en likgiltig bedömning av den last som skall lastas ombord vid varje hamn samt att kunna göra en korrekt stuvningsplan. Detta kommer i sin tur att bidra att shipper får lägre driftskostnader i och med att dem slipper extra kostnader för dragning, lyft samt rullade containers. Samtidigt kommer kravet på VGM innebära ökad säkerhet genom hela transportkedjan.

Om shipper bestämmer sig för att använda sig av de tjänster som kommer att tillhandahållas i hamnen så uppstår plötsligt ett annat problem. Containers brukar spendera så lite tid som möjligt i hamnen för att undvika terminalhyra. Detta innebär att det kommer att finnas minimalt med tidsutrymme för hamnen att väga containern för att sedan skicka information till shipper som i sin tur skall skriva under på denna och skicka in den till rederiet. Rederiet kommer i sin tur sannolikt att ha deadline för mottagande av VGM i samma runda som Doc. closing vilket förutsätter att shipper kommer att behöva leverera containern till hamnen i god tid för att hinna väga den. Detta riskerar att dra ner på hamnens effektivitet då containervolymer i hamnen sannolikt kommer att öka vilket kan komma att resultera i ökade avgifter för shipper.

Dagens lagstiftning nämner att shipper har som skyldighet att rapportera korrekt vikt av lastbäraren enligt 13 kap. 5 § och 13 kap. 46 § i sjölagen. Dock så har Transportstyrelsen inga planer på att föreskriva inför 1 juli 2016 om eventuella repressalier mot shipper om VGM inte är korrekt vid tillsyn. Detta då samtliga straffrättsliga åtgärder när det faller under 8 kap. 3 § och 7 kap. 2 § i fartygssäkerhetslagen, vilket säger att det är befälhavarens som alltid bär det yttersta ansvaret för sitt fartyg och den last som lastas ombord. Finner man att befälhavarens inte har gjort sitt yttersta för att uppnå detta kan denne då dömas till böter. Dock så kommer Transportstyrelsen givetvis agera och göra allt i sin makt för att ta reda på vad som skett samt att uppnå rättelse. Vad författarna anser som anmärkningsvärt är att Transportstyrelsen i detta skede inte kommer att föreskriva om eventuella påföljder för shipper. Vilket av SOLAS styrker att vikten på varje container skall vara verifierad av certifierad utrustning samt signerad av shipper. Författarna menar att kravet på VGM kan komma att underminera sig själv då en shipper likt idag inte behöver ha en korrekt vikt då många shppers vägningsutrustning inte ännu blivit certifierad av SWEDAC. Man kan således sätta en vikt som är nära verkligheten men som inte behöver vara den sanna. En fråga är om det inte i själva verket inte blir samma förfarande även efter den 1 juli 2016 i och med att inte påföljder kommer författas.

Då speditörerna sitter med mer administrativa bitar av transportkedjan är de sålunda mer intresserade av hur informationsflödet kommer att fungera. Frågan hur det kommer att fungera runt LCL sändningar är en av sakerna som det trycktes på av respondenterna. Vem är ansvarig om det skulle visa sig att en container är feldeklarerad vid samlastning? Man kan tänka sig att sådana aktörer som samlastningsföretag kommer att använda sig av metod ett i och med att

dessas använder sig av lastningsterminaler. Speditörerna kommer med sannolikhet göra samma sak vilket innebär att det kommer att ställas krav på att terminalerna kan erbjuda dessa tjänster såtillvida containern inte vägs i hamnen.

Ett annat problem som speditörerna påpekar är informationen runt de nya reglerna och hur industrierna väljer att tillgodose sig denna. Därför jobbar de främst för att öka kunskapen om vad det nya regelverket innebär och hur det i praktiken kommer att fungera. En fråga som dock kvarstår är hur informationen med VGM kommer att kunna överföras från shipper till speditör som i sin tur skickar denna till rederiet. EDI-lösningar står som det självklara valet men hur detta ska komma att användas rent praktiskt är fortfarande oklart och måste sannolikt anpassas efter olika kunder.

Åkerierna är i utgångspunkt inte berörda av de nya reglerna eftersom de i dagsläget inte är involverade i processerna som berör shipper och rederi. Då åkerier vill optimera sina transporter av containers till och från hamn kombinerar man transporter av containers på samma chassi. Vad som med denna aspekt är intressant är att det idag finns nationella regler liksom i de flesta övriga länder i världen där max vikt på vägar regleras. Enligt (Institute of Chartered Shipbrokers, 2013) så är en TEU designad för att ha en max bruttovikt om 24 ton och en FEU för ca 30,5 ton. Likaså skiljer det i max tillåten vikt på väg runt om i världen där det i Sverige tillåts 30 ton och i Japan 20 ton. Författarna menar att det borde från åkeriernas sida vara mycket intresserade av att veta VGM på de containers som de transporteras då ekipaget kan väga mer än vad som deklarerats vilket är grundproblemet till lagändringen.

När ekipaget är för tungt äventyrar detta då säkerheten för chauffören samt övriga medtrafikanter då det bli svårare att kontrollera det tunga ekipaget. Samtidigt som man utsätter chauffören för risker så slits även vägar på ett sätt som de inte är byggda för då 30 ton. Här finns även en miljöaspekt då dessa tunga transporter är en fråga för ökade föroreningar i form av buller och partiklar som slits upp från vägen. Genom att tillhandahålla VGM innan vägtransport kan åkerierna i högre grad optimera sin transportplanering. Problemet som finns idag varför åkerierna inte tycker att det är intressant med VGM då det inte berör dem på samma sätt som shipper eller rederi. Detta då ett åkeri utför en tjänst att transportera en container från punkt A till punkt B och detta tar man då ut en kostnad för. Man tar således inte ut en kostnad för transporterad vikt vilket vore en faktor utöver de andra som nämnts ovan att från åkeriernas sida få VGM på den containers som de ska transportera.

5.2 Metoddiskussion

För att kunna stärka rapportens validitet så skulle arbetet ha kunnat fokusera mer på juridiska aspekter i frågeställningen. Detta skulle kunna ha varit en större del i intervjuerna där respondenterna då skulle ha klargjort sina juridiska befogenheter och skyldigheter. Författarna anser även att exempelvis juridisk text från Storbritannien och Danmark borde studerats för att

kunna dra paralleller mellan hur tillägget tolkas i deras nationella lagrum och hur det tidigare tolkats och därefter jämförts med hur Sverige väljer att se på frågan.

Vad gäller rapportens reliabilitet hade med fördel fler respondenter från vardera aktör kunnat intervjuats. Hade rapporten baserats på fler intervjuer så skulle arbetet på ett säkrare sätt kunnat redogöra kring de båda forskningsfrågorna. Med det begränsade antal respondenter som har intervjuats har det endast kunnat påvisa tendenser och trender inom transportkedjan samt att det kunnat dras generella paralleller vid implementeringen av VGM. Positivt är dock att arbetet har respondenter från samtliga delar av transportkedjan inklusive Transportstyrelsen. Författarna hade även med fördel kunnat kontakta intresseorganisationer så som Sveriges Hamnar, Svensk Sjöfart och Transportindustriförbundet.

Arbetet har som tidigare nämnts genomförts på kvalitativ basis för att reda ut kommande processer och influenser. Hade författarna valt att genomföra arbetet på kvantitativ basis så skulle frågeställningen och tillvägagångssättet behövt ändras i grunden. En kvantitativ undersökning skulle inom ämnet bäst tillämpas på olyckshistoriken för att avgöra om reglerna är påkallade. En kvantitativ studie skulle kunna ge mer inblick i problemet hos läsande genom att presentera statistik baserad på grundliga undersökningar. Detta skulle vara ett bra komplement till den kvalitativa undersökning som har genomförts.

Trovärdigheten i insamlad data styrks genom att författarna till stor del använt sig av Summon som är Chalmers biblioteks databas vilken utgörs till stor del av vetenskapliga artiklar som uppfyller kraven för källkritik. Rapporter från svenska myndigheter så som Transportstyrelsen och internationell lagstiftning i form av SOLAS har även granskats. Den Svenska sjölagen samt fartygssäkerhetslagen har i denna rapport behövt tolkas och granskas. Stora internationella tidskrifter och intresseorganisationer så som WSC och Lloyd's List har låtit författarna få ett helhetsperspektiv och har använts för att bilda en uppfattning om olika aspekter inom området samt legat till grund i formuleringen av frågeställningen. Data som inhämtats från intresseorganisationen WSC kan ses som vinklad av anledningen att organisationen företräder sina medlemmar vilket medför att de åsikter och budskap som förmedlas är grundade utifrån vad deras medlemmar anser vara rätt.

Likaså måste det nämnas att de resultat, den diskussion samt de slutsatser som dras i denna rapport är baserade på respondenternas svar på de intervjuer som utförts. Respondenterna baserar sitt kunnande och svar utifrån nuvarande lagstiftning samt vad Transportstyrelsen gått ut med. Detta gör då att rapportens validitet kan ifrågasättas då Transportstyrelsens föreskrifter ännu inte är utgivna. I och med att det råder stora osäkerheter kring föreskrifterna och hur det praktiskt skall utföras i transportkedjan så kan det vara befogat att ifrågasätta respondenternas svar. Dessa osäkerheter kan leda till att respondenterna inte håller sig till fakta utan istället antar hur dem som aktör borde agera och tänka. Rapporten är baserad på fakta och föreskrifter utgivna innan 1 maj 2016, och då Transportstyrelsens föreskrifter utkommer efter detta datum har det då inte kunnat tas i beaktning.

Något som upptäcktes när resultat skulle författas var att en del utav de frågor som ställdes till respondenterna var formulerade på ett sådant sätt att författarna hade svårt att kunna jämföra dem mot varandra. Dock överbryggades med hjälp av en egenhändigt konstruerad matris i Excel sortera de ställda frågor i olika underkategorier. Genom metoden påverkades på så sätt varken rapportens validitet eller reliabilitet vad gäller de resultat arbetet fick fram.

Då vare sig författarna eller alla respondenter hade tid eller möjlighet att träffas för en intervju, ofta på grund av geografiska avstånd till respondenten, valdes en tät mailkorrespondens och så sätt bedrevs intervjuerna med respondenterna via mail. Dock innebar detta att intervjuerna som utfördes via mail blev mer strukturerade och de intervjuer som gick ut på att författarna personligen träffade alla respondenter blev mer semistrukturerade. Samarbetet med F.H. Bertling begränsade urvalet av respondenter som kontaktades eftersom dessa utgick ifrån företagets kund-och leverantörsbas även om andra respondenter i ett senare skede kontaktades på eget bevåg allt efter deras relevans till arbetet.

6 Slutsats

De nya tilläggen i SOLAS kommer att påverka transportkedjans aktörer på olika sätt. Resultatet kommer i slutändan vara positivt för hela branschen och transportkedjan även om en avsaknad av information varit det som flest aktörer varit negativa till. För industrin runt om i landet handlar det om att alltid ha godkänd VGM för varje container man planerar att exportera. Har du inte VGM kommer containern inte att lastas och hamnen kommer då bli tvingad till extra lyft för att ställa containern ur vägen från den övriga verksamheten, detta då containers kommer att tillåtas passage in på terminalområdet utan godkänd VGM. Har man som shipper själv inte möjlighet att få fram VGM så kommer hamnarna att tillgodose den möjligheten med egna vågar.

Visar det sig efter den 1 juli 2016 att det sker en dramatisk ökning av antal containers som rullas på grund av avvisad VGM kommer det på sikt leda till lägre effektivitet i hamnarna i och med att containers då blir stående på kaj. Påverkan på exportflödet är då ett faktum. Flertalet aktörer kommer att förlita sig på att utrustning för vägning kommer att tillhandahållas i hamnarna. Detta riskerar att bli ett dilemma då containers i så fall måste anlända till hamnen mycket tidigare eftersom rederiernas Doc. closing inte kommer att ändras. Containerflödet i hamnarna kommer i så fall att öka vilket ställer större krav på hamnarna i form av uppställningsplatser.

I frågan om hur verifiering av vägning kommer att behandlas och distribueras så framgår det ganska tydligt vad de olika aktörerna ser som bäst lämpat och responsen är mer eller mindre överensstämmande. Verifiering kommer att göras så enkel som möjligt där shipper endast behöver tillhandahålla VGM till rederiet. Rederierna i sin tur ser inget behov av att kontrollera att shipper använder sig av certifierad utrustning utan kommer att förlita sig på myndigheternas kontroller.

Samtliga aktörer ser EDI som den självklara kanalen för distribution av VGM då övriga informationsflöden redan har digitaliserats. Dock finns det tekniska svårigheter i dataöverföringen då etablerade IT-system kan ha svårt att kommunicera med ny utrustning som krävs för vägning. Doc. closing hos rederierna kommer i utgångspunkt inte att ändras i och med de nya reglerna. VGM kommer därför att behöva tillhandahållas i och med att shipper skickar skeppningsinstruktioner vilket ställer krav på att VGM tillhandahålls så tidigt som möjligt. Certifiering av nödvändig utrustning kommer att skötas av SWEDAC som är den svenska tillsynsmyndigheten med ansvar för certifiering av våg- och mätutrustning.

Slutligen skall det nämnas att reglerna är till för att förbättra säkerheten i dagens sjöfart och försöka minska de antal olyckor som inträffar på grund av att vikten på containers inte är korrekta. Huvudtanken med SOLAS nya regler är att öka medvetenheten hos de olika aktörerna i transportkedjan samt att aktörerna skall inse betydelsen av att deklarerade vikter stämmer och är korrekta.

6.1 Vidare forskning

Rapporten går inte in djupare på vilka ansvarskriterier de olika parterna har angående feldeklarerade containervikter. Detta är ett ämne som det absolut går att forska vidare på med en strikt juridisk vinkel. En fråga som arbetet inte har kunnat besvara i detta arbete är vilket ansvar hamnarna har att rapportera misstänkta felaktigheter i dokumenterade containervikter.

Litteraturförteckning

BIMCO. (den 7 December 2011). *BIMCO*. Hämtat från BIMCO: <http://bit.ly/1X488xu> den 21 Mars 2016

Carlgren, F. (den 25 Februari 2016). *Sveriges export- och importprodukter*. Hämtat från Ekonomifakta: <http://bit.ly/1rMKFVX> den 3 April 2016

Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (2 uppl.). (P. Larson, Övers.) Lund: Studentlitteratur.

Göteborgs Hamn. (N.D) En reachstacker lyfter en container i Göteborgs Hamn [Elektronisk bild]. Hämtad från: <http://www.goteborgshamn.se/Nyhetsrummet/Bildbank/> den 26 April 2016

Hapag-Lloyd. (N.D.). *Container Specification*. Hämtat från Container Specification: <http://bit.ly/1VGN1ly> den 26 April 2016

ICS, WSC. (2009). *Safe transport of containers by sea - Industries guide for shippers and container stuffers*. Hämtat från worldshipping.org: <http://bit.ly/1TfgRae> den 01 Maj 2016

IMO. (den 9 Juni 2014). *IMO*. Hämtat från IMO: <http://bit.ly/1SUW4f4> den 21 Mars 2016

IMO. (N.D). *World Shipping Council*. Hämtat från World Shipping Council: <http://bit.ly/1O4N15o> den 26 April 2016

Institute of Chartered Shipbrokers. (2013). *Liner Trades*. London: Institute of Chartered Shipbrokers.

Institute of Chartered Shipbrokers. (2013). *Port and Terminal Management*. London: Institute of Chartered Shipbrokers.

International Maritime Organisation. (den 1 Januari 1972). *International Convention for Safe Containers*. Hämtat från International Convention for Safe Containers: <http://bit.ly/1Y2HfZd> den 1 April 2016

International Maritime Organization. (2004). *SOLAS*. London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization. (2016). *International Maritime Organization*. Hämtat från International Maritime Organization: <http://bit.ly/1OiAekU> den 19 April 2016

- Johansson, S. O. (2008). *An Outline of Transport Law*. Stockholm: Jure Förlag AB.
- Kofopoulos, K. (N.D.). Problems with inaccurate declared weight in the container trade. *Shipping & Trade Law*, s. 4.
- Löfven, S., & Damberg, M. (den 5 Februari 2015). *Oroande att svensk export tappar marknadsandelar*. Hämtat från Dagens Nyheter: <http://www.dn.se/debatt/oroande-att-svensk-export-tappar-marknadsandelar/> den 3 April 2016
- Largest companies. (N.D). *De största exportföretagen i Sverige*. Hämtat från Largest companies: <http://bit.ly/1TpyZyB> den 3 April 2016
- Lumsden, K. (1998, 2012). *Logistikens Grunder*. Lund: Studentlitteratur.
- Marine Accident Investigation Branch. (2008). *Report on the investigation of the structural failure of MSC Napoli English Channel*. Hämtat från gov.uk: <http://bit.ly/1TFrvKt> den 17 Mars 2016
- SFS (1994:1009). (u.d.). *SFS (1994:1009)*. Hämtat från SFS (1994:1009): <https://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19941009.htm> den 10 April 2016
- SFS (2003:364). (u.d.). *SFS (2003:364)*. Hämtat från SFS (2003:364): <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20030364.HTM> den 18 April 2016
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3 uppl.). London: Routledge.
- Tillväxtverket. (Februari 2014). *Tillväxtverket*. Hämtat från Tillväxtverket: <http://bit.ly/1SUXuX2> den 01 Maj 2016
- Transportstyrelsen. (N.D). *Transportstyrelsen*. Hämtat från Transportstyrelsen: <http://bit.ly/1rcoOX2> den 21 Mars 2015
- Transportstyrelsen. (N.D.). *Transportstyrelsen*. Hämtat från Transportstyrelsen: <http://bit.ly/1SFInlt> den 15 April 2016
- World Shipping Council. (Maj 2014). *History of the IMO Effort to Improve Container Safety*. Hämtat från World Shipping Council: <http://bit.ly/23cgkyl> den 11 April 2016
- World Shipping Council. (den 1 Juli 2015). *World Shipping Council*. Hämtat från World Shipping Council: <http://bit.ly/1It3x1c> den 21 Mars 2016

World Shipping Council. (2016). *World Shipping Council*. Hämtat från World Shipping Council: <http://bit.ly/1QMSJKH> den 21 Mars 2016

World Shipping Council. (2016). *World Shipping Council*. Hämtat från World Shipping Council: <http://bit.ly/1rMNc2B> den 21 Mars 2016

Bilagor

Bilaga 1 - Hamn

Utrustning - Vilken typ av utrustning kommer att ställas till förfogande i hamnen?

Placering - Vart kommer genomförande av containervägning att utföras i hamnen?

Extra kostnader - Hur mycket uppskattar ni kostnaden för att köpa in nya vågar?

Procedurer - Hur kommer procedurerna för containervägning att se ut i hamnen?

Procedurer - Kommer containers överhuvudtaget vägas inne i containerparken, och i så fall vart?

Extra avgifter - Vilken avgift kommer att åläggas shipper om denne begär att få plomberad container vägd i sin helhet i hamn?

Tid - Hur lång tid kommer dessa nya processer att ta i förhållande till tidigare?

Rederikontakt - Hur kommer kontakten med rederierna se ut gällande VGM från shipper?

Deadlines - Vilken tidsfrist kommer att ställas gällande mottagande av VGM?

Avslag - Hur kommer ni att hantera ej verifierade containers?

Kontrollering - Hur kommer samarbetet med Transportstyrelsen se ut gällande upprätthållande av de nya reglerna?

Kontrollering - Kommer en container som inte har VGM efter 1 juli 2016 att släppas in i terminalen eller stoppas den vid gaten?

Svårigheter - Vilka eventuella svårigheter ser ni gällande de nya direktiven från IMO?

Bilaga 2 - Rederi

Certifiering - Kommer ni att ställa krav på att shipper har certifierad utrustning vid användning av metod två?

Verifikation - Hur ser ni att shipper skall verifiera VGM och vart i dokumentationen ser ni helst att denna är inräknad?

Electronic Document - Kommer verifiering av containervikt att kunna skickas in till er elektroniskt och i så fall hur?

Deadline - Kommer deadlines för Doc. closing/cut-off att påverkas?

Hamnkontakt - Hur kommer kontakten med hamnarna att se ut gällande bekräftelse av verifierad containervikt från shipper?

Avslag - Hur kommer ni att hantera ej verifierade containers?

Svårigheter - Vilka eventuella svårigheter ser ni gällande de nya direktiven från IMO?

Bilaga 3 – Shipper

Certifiering - Har ni certifierad utrustning (Enl. SWEDAC) för bruk av metod två?

Verifiering - Hur ser ni att VGM bäst skall tillhandahållas rederierna?

Information - Hur ser ni på den information som Transportstyrelsen hittills gett ut? Är ni väl förberedda att klara SOLAS krav på containervägning?

Utökade samarbeten - Kommer ert samarbete med speditörer utökas för att klara kravet?

Hinder - Tror ni att er logistikkedja kommer bli lidande av kravet och i så fall hur?

Svårigheter - Vilka övriga svårigheter ser ni gällande de nya direktiven från IMO?

Avslag - Hur mycket påverkar det er när en container blir rullad och när påverkar det er som mest?

Bilaga 4 - Speditör

Verifiering - Hur ser ni till att ni på bästa sätt skulle tillhandahålla VGM till rederierna?

Kundförmedling - Hur kommer ni jobba med era kunder med information, etc?

Transportstyrelsen - Vilket samarbete har ni med Transportstyrelsen?

Tjänster - Kommer ni att kunna tillhandahålla några tjänster runt VGM till kund?

Juridiska aspekter - Vilka juridiska frågor ser ni framöver inom ämnet?

Har ni problem med felvägda containers idag?

Finns det några farhågor som ni ser det idag som kan bromsa er dagliga verksamhet (logistikkedjan)?

Hur tänker ni att ett signed och approved VGM skickas mellan shipper → speditör → rederi skickas?

Svårigheter - Vilka andra svårigheter ser ni runt ämnet?

Bilaga 5 - Åkeri

Tjänster - Kommer ni att tillhandahålla tjänster för containervägning till shipper och hur mycket kommer dessa i så fall att kosta?

Avslag – Hur mycket påverkar det er när en container inte blir insläppt i hamn och när påverkar det er som mest?

Svårigheter – Vilka eventuella svårigheter ser ni gällande de nya direktiven från IMO?

Bilaga 6 - Transportstyrelsen

När kommer era föreskrifter?

Hur kommer dessa att kommuniceras till berörda parter? Utskick, föreläsningar etc?

Kommer det beskrivas i era föreskrifter hur vågar skall verifieras och certifieras, för att på sätt vara godkända för användning?

Tror ni att industrin kommer att hinna anpassa sig till de nya reglerna, med tanke på att era föreskrifter kommer ut relativt sent i processen?

Om kontrollmetoden blir en form av stickprovskontroller, hur kommer dessa då att utföras?

Vad kommer påföljden bli för shipper om det visar sig att containern har en inkorrekt viktangivelse i en kontroll?

Vart kommer felmarginalen att hamna på? Uttryckt i ton alternativt procent?

Hur motiverar ni beslutet att sätta en felmarginal i ton alternativt procent?

Bilaga 7 Remiss, Transportstyrelsen

Transportstyrelsens författningssamling



Föreskrifter

om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast;

TSFS 2016:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

SJÖFART

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 2 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att 1 kap. 2, 3, 4 och 5 §§ styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast ska ha följande lydelse

1 kap.

2 § I dessa föreskrifter används följande begrepp med nedan angiven betydelse.

1974 års
SOLAS-
konvention

den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version

behörig
myndighet

en nationell, regional eller lokal myndighet i en medlemsstat, som enligt den nationella lagstiftningen har befogenhet att tillämpa och verkställa kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG

BLU-koden

koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg¹ antagen genom IMO-resolution A.862(20), ändrad genom IMO-resolution MSC.238(82) och MSC.304(87)

¹ Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers.

<i>bulkfartyg</i>	– ett fartyg som är byggt med enkelt däck, toppving-tankar och hoppertankar i lastrummen och som huvudsakligen är avsett att frakta fasta laster i bulk, eller – ett malmfartyg, dvs. ett fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan, och som är avsett att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller – ett kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/3.14 i 1974 års SOLAS-konvention
<i>container</i>	en transportanordning som är 1. tillräckligt motståndskraftig för att medge upprepade användning, 2. konstruerad för att underlätta godstransporter med ett eller flera transportsätt utan att godset lastas om, 3. konstruerad för att lätt kunna förankras och hanteras och för de ändamålen försedd med en särskild anordning av öppningar och ytor, som är placerad på containerns över- eller undersida för att möjliggöra hantering, stapling eller förankring (hörneslag), och 4. så stor att den yta som omfattas av de fyra yttre bottenhörnen är antingen minst 14 m² (150 kvadratfot) eller, om containern är försedd med övre hörneslag, minst 7 m² (75 kvadratfot)
<i>CSS-koden</i>	koden för säker stuvning och säkring av last ² , antagen genom IMO-resolution A.714(17), ändrad genom IMO-cirkulären MSC/Circ.664, MSC/Circ.691, MSC/Circ.740, MSC/Circ.812, MSC/Circ.1026 och MSC/Circ.1352
<i>fartyg i inlandssjöfart</i>	fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:96) om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart
<i>fast bulklast</i>	alla material, utom vätskor och gaser, som består av en kombination av partiklar, granulat eller större bitar av material, i allmänhet likformiga till sin sammansättning, som lastas direkt ner i fartygets lastutrymmen utan någon mellanliggande form av inneslutning
<i>förstängning</i>	(stämpling) metod att hindra last att glida och, om förstängningen sträcker sig tillräckligt högt upp, även att tippa

² Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing.

<i>IMO</i>	den internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization)
<i>kort internationell resa</i>	resa under vilken – ett fartyg inte befinner sig längre än 200 nautiska mil från en hamn eller en plats där passagerarna och besättningen kan föras i säkerhet, – avståndet mellan hamnen där resan börjar och den slutliga destinationshamnen är maximalt 600 nautiska mil, – återresan är maximalt 600 nautiska mil, och – den slutliga destinationshamnen är den sista anlöpshamnen under den planerade resan, det vill säga den hamn där fartyget påbörjar återresan till den hamn där resan började
<i>lastbärare</i>	fordon, vagnar, containrar, kassetter, transportlådor, transportbehållare eller motsvarande enheter avsedda för godstransport
<i>lastförskjutning</i>	förskjutning av lasten under transport av sådan omfattning att lastsäkringen försämras eller risk uppstår för skador på person, last, lastbärare eller fartyg
<i>lastinformation</i>	de upplysningar om lasten som krävs enligt 1 kap. 3 och 4 §§
<i>lastsäkring</i>	metoder att hålla kvar lasten i avsett läge under transport
<i>låsning</i>	mekaniskt fastgörande av last så att den hindras att glida och/eller tippa
<i>MBL</i>	lastsäkringsutrustningens brottstyrka ³
<i>MSL</i>	maximal tillåten belastning av lastsäkringsutrustningen ⁴
<i>packad container</i>	container som är packad eller fylld med vätska, gas, fasta produkter eller lastenheter, inklusive lastpallar stuvnings- och lastsäkringsmaterial såsom surrningsmaterial, surrningsfästen och förstängningsmaterial
<i>paketgods</i>	gods samlat i mindre lastbärare, såsom kartonger eller lådor, fristående eller på öppen pall

³ Maximum Break Load.⁴ Maximum Securing Load.

<i>spannmål</i>	vete, råg, korn, havre, majs, ris, frön, baljfrukter och bearbetade former av dessa, vilkas beteende liknar spannmålets i dess naturliga form
<i>spannmålskoden</i>	den internationella spannmålskoden ⁵ , antagen genom IMO-resolution MSC.23(59)
<i>sturning</i>	metoder för att förhindra att last glider och/eller tippar
<i>terminal</i>	varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa fasta bulk-laster i eller ur bulkfartyg
<i>terminal-operatör</i>	ägaren av en terminal eller den fysiska eller juridiska person till vilken ägaren har överlämnat ansvaret för den lastning och lossning av ett enskilt bulkfartyg som utförs vid terminalen
<i>terminal-representant</i>	den person som utsetts av terminaloperatören att ha det övergripande ansvaret för och rätten att vid terminalen kontrollera lastningen eller lossningen av ett enskilt bulkfartyg
<i>timmerlastkoden</i>	2011 års kod för säkerheten vid transport av timmer som däckslast ⁶ , antagen genom IMO-resolution A.1048(27) med rättelse
<i>transport-dokument</i>	det dokument i vilket transportköparen eller en person auktoriserad av denne bekräftar, med sin signatur, informationen av den verifierade vikten av en packad container
<i>transportköpare</i>	person som ingår ett godstransportavtal med en transportör eller i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal ingås
<i>verifierad bruttovikt (VGM)</i>	bestämning av bruttovikten av en packad container, genom tillämpning av någon av två metoder enligt bilaga 1

3 §⁷ Befälhavaren ska kunna säkerställa att

1. olika typer av last är kompatibla med varandra och tillräckligt separerade från varandra,
2. lasten är anpassad för fartyget,
3. lasten kan lastas, stuvos och säkras på ett erforderligt sätt, och

⁵ International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk.

⁶ Code of Safe Practice for Ships carrying Timber Deck Cargoes, 2011 (2011 TDC Code).

⁷ Motsvarar SOLAS regel VI/1.2 och 2.1, 2.2, 2.4.

4. packade containrar som lastas ombord har dokumenterad verifierad bruttovikt.

Kravet i punkt 4 gäller inte containrar på chassi eller trailer som körs på eller av ett ro-ro-fartyg på kort internationell resa.

Befälhavaren ska därför, i god tid före lastning, se till att han har nödvändig information om lasten. För fartyg med en bruttodräktighet om 500 och däröver ska informationen framgå av ett formulär för lastinformation.

Formuläret i bilaga 1 får vara i elektronisk form.

Allmänna råd

Formuläret bör ha det utseende som framgår av bilaga 1.

Riktlinjer för vilka uppgifter som bör finnas med i lastinformationen finns för respektive last i CSS-koden, i Timmerlastkoden samt i IMO-cirkulär MSC/Circ. 525, MSC/Circ. 548 och MSC/Circ. 663.

4 §⁸ Om styckegods eller last transporteras i lastbärare ska lastinformationen minst innehålla en allmän beskrivning av lasten, lastens eller lastbärarens bruttovikt och övriga relevanta särskilda egenskaper som lasten har.

Om lastbäraren är en container ska lastinformationen även innehålla uppgift om att containerns bruttovikt har verifierats genom någon av metoderna i bilaga 1.

Allmänna råd

Beroende av lastens mängd och art bör information om lasten anges på det sätt som anges i 3 och 4 §§ även på fartyg med en bruttodräktighet under 500.

5 §⁹ Befälhavaren ska före lastning försäkra sig om att en containers bruttovikt överensstämmer med vad som är angivet i transportdokumentationen. Om transportdokumentationen för en container saknar uppgift om verifierad bruttovikt och vägningsmetod ska den inte lastas på fartyg.

För övriga lastenheter ska befälhavaren, om så är praktiskt möjligt, före lastning försäkra sig om att deras bruttovikt överensstämmer med den vikt som finns angiven i transportdokumentationen.

Allmänna råd

Skyldigheten i 5 § första stycket kan uppfyllas antingen genom kontrollvägning eller genom kontroll av dokumentation från transportköparen som styrker att uppgift lämnad i lastinformationen är tillförlitlig. Transportköparen kan exempelvis visa att företaget omfattas av ett kvalitetsledningssystem där process för vägning ingår. Kontrollen bör även omfatta att containerns vikt inte blivit förändrad efter dokumentering av vikten i lastinformationen.

⁸ Motsvarar SOLAS regel VI/2.2 och 2.4.

⁹ Motsvarar SOLAS regel VI/2.3 och 2.6.

TSFS 2016:

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den 1 juli 2016.
2. Packade containrar som har påbörjat sin transport till sjöss innan den 1 juli 2016 bör kunna transporteras till sin destination utan att föras med en verifierad bruttovikt.
3. Som ett alternativ till verifierad bruttovikt enligt Metod 1 med kalibrerad och certifierad vägningsutrustning kan vägningsutrustning användas som säkerställer en noggrannhet på ± 1000 kg användas till och med de 30 juni 2017.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÄGREN

Johan Troive
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

**Bilaga 1. Bestämning av verifierad bruttovikt (VGM)
enligt Metod 1 och Metod 2.**

Förutsättningar

Den vägningsutrustning som används ska uppfylla kraven i Swedacs föreskrifter och allmänna råd för

- icke-automatisk vägning med noggrannhetsklass IV eller bättre, eller
- automatisk vägning med noggrannhetsklass Y(b) eller bättre.

Beskrivning av vägningsmetoderna

Metod 1

Packad container vägs som en enhet för att fastställa dess verifierade bruttovikt.

Metod 2

Bestämning av verifierad bruttovikt av packad container genom summering av ingående delvikter. Metod som tillämpas för detta utgörs av en process i ett kvalitetsledningssystem som säkerställer att verifierad bruttovikt genom summering av ingående delvikter erhålls. Processen ska vara beskriven, implementerad och i enlighet med kvalitetsledningsstandard SS-EN ISO 9001 eller motsvarande samt reviderad enligt SS-EN ISO 19011 eller motsvarande.

Vikt ska fastställas för alla godsenheter, inklusive vikten av lastpallar, förstärkningsmaterial och andra lastsäkringsmaterial som ska ingå i lasten i containern. Containerns egenvikt adderas till summan av de individuella vikterna.

Tillämpning av Metod 2

Följande steg vid tillämpning av Metod 2 ska genomföras.

Steg 1 - lastens vikt

Den sammanlagda vikten av lastenheter som ska transporteras ska bestämmas genom summering av vikten för varje enskild lastenhet. Vad gäller bulkvaror kan vikten blivit bestämd i produktionsprocessen antingen genom vägning med kalibrerad fyllningsutrustning eller genom vägning av produkten.

Steg 2 - förpackningens vikt

Förpackningens vikt ska bestämmas antingen genom vägning, information från tillverkaren av förpackningen, eller genom information om verifierad viktsuppgift från en databas som stöds av ett kvalitetsledningssystem eller

TSFS 2016:
Bilaga 1

motsvarande. Under alla omständigheter ska giltigheten av denna information vara säkerställd.

Steg 3 - vikten av lastpallar, surrningsutrustning och förstängningsmaterial

Vikten av lastpallar, förpackningar och surrningsmaterial såsom spännband, fästpunkter och förstängningsmaterial ska bestämmas antingen genom vägning, information från tillverkaren eller genom information om verifierade viktsuppgifter från en databas som stöds av ett kvalitetsledningssystem eller motsvarande. Under alla omständigheter ska giltigheten av denna information vara säkerställd.

Steg 4 - vikten av tom container (tara)

Den uppgift på egenvikt som anges på containern ska användas.

Steg 5 - bruttovikt av packad container

Vikter erhållna genom steg 1 till 4 enligt ovan adderas för att erhålla bruttovikten för en packad container.

FORMULÄR FÖR LASTINFORMATION Referensnr.

Transportköpare:	Varumottagare:
Transportföretag:	
Namn/typ av transport:	
Instruktioner o.dyl.:	
Avgångshamn/-plats:	Destinationshamn/-plats:
Allmän beskrivning av lasten (Typ av material/partikelstorlek):	
Bruttovikt/Kvantitet [kg eller metrisk ton]:	
CONTAINER	
Verifierad bruttovikt [kg eller metrisk ton]:	
Uppskattad vikt före vägning ¹⁾ [kg eller metrisk ton]:	
CONTAINER	
Vägningsmetod - välj ett alternativ:	
☐ Metod 1: Vägad packad container	
☐ Metod 2: Summerade vägda delvikter (gods, utrustning, egenvikt container)	
☐ Styckegods	
☐ Lastenheter	
☐ Bulklast	Specifikation av bulklast*
	Stuvningsfaktor
	Rasvinkel
	Trimningsmetoder
	Kemiska egenskaper† vid ev. risk
	*Om tillämpligt
	† T.ex. IMO-klass, UN nr eller transportbenämning i enlighet med
	Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods
	i bulk (IMSBC-koden)
Speciella lastegenskaper av vikt:	
Ytterligare certifikat*	
☐ Certifikat över fuktinnehåll och fuktgräns för transport	
☐ Lutningscertifikat/Tätningcertifikat	
☐ Undantagscertifikat	
☐ Annat (specificera)	
* vid behov	

¹⁾ Container utan verifierad bruttovikt genom vägning får inte lastas ombord på fartyg.

FÖRSÄKRAN

Jag försäkrar härmed att lastpartiet är fullständigt och noggrant beskrivet och att noterade testresultat och andra specifikationer är korrekta, såvitt jag vet, och kan anses typiska för det gods som ska lastas.

Undertecknat

Namn/befattning:

Transportköparens ombuds signatur

Företag/organisation:

Ort och datum

Ort och datum

FORM FOR CARGO INFORMATION Transport Document No.....

Shipper:		Consignee:	
Carrier:			
Name/Mean of transport:			
Instructions or other matters:			
Port/Place of departure:		Port/Place of destination:	
General description of the cargo (type of material/particle size):			
Gross mass [kg or tonnes]:			
CONTAINER			
☐ Verified gross mass [kg or tonnes]:			
☐ Estimated gross mass before weighing ¹⁾ [kg or tonnes]:			
CONTAINER			
Method used for weighing - chose one:			
☐ Method 1: Packed container weighed			
☐ Method 2: Summed weighed load items (goods, securing equipment, tara)			
☐ General cargo			
☐ Load units			
☐ Bulk cargo			
Specification of bulk cargo*			
Stowage factor			
Angle of repose			
Trimming procedures			
Chemical properties if potential hazard†			
*If applicable			
† For example IMO class, UN No. or bulk cargo shipping name in accordance with the Swedish Transport Agency's Regulations (TSFS 2010:166) on maritime transport of solid bulk cargoes (IMSBC).			
Special properties of importance of the cargo			
Additional certificate(s)*			
☐ Certificate of moisture content and transportable moisture limit			
☐ Weathering certificate			
☐ Exemption certificate			
☐ Other (specify)			
* If required			

¹⁾ Container with the gross mass not verified by weighing shall not be loaded onboard the ship.

DECLARATION

I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.

Signature

Name/status:

Signature on behalf of the shipper

Company/organization:

Place and date:

Place and date:

Bilaga 8 - Tidigare lagstiftning

Part A

General provisions

Regulation 1

Application

1 This chapter applies to the carriage of cargoes (except liquids in bulk, gases in bulk and those aspects of carriage covered by other chapters) which, owing to their particular hazards to ships or persons on board, may require special precautions in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 gross tonnage. However, for cargo ships of less than 500 gross tonnage, the Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of voyage are such as to render the application of any specific requirements of part A or B of this chapter unreasonable or unnecessary, may take other effective measures to ensure the required safety for these ships.

2 To supplement the provisions of parts A and B of this chapter, each Contracting Government shall ensure that appropriate information on cargo and its stowage and securing is provided, specifying, in particular, precautions necessary for the safe carriage of such cargoes.

*

Regulation 2

Cargo information

1 The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information on the cargo sufficiently in advance of loading to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage of the cargo to be put into effect. Such information† shall be confirmed in writing* and by appropriate shipping documents prior to loading the cargo on the ship.

2 The cargo information shall include:

.1 in the case of general cargo, and of cargo carried in cargo units, a general description of the cargo, the gross mass of the cargo or of the cargo units, and any relevant special properties of the cargo. For the purpose of this regulation the cargo information required in sub-chapter 1.9 of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adopted by the Organization by resolution A.714(17), as may be amended, shall be provided. Any such amendment to sub-chapter 1.9 shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I;

.2 in the case of bulk cargo, information on the stowage factor of the cargo, the trimming procedures, likelihood of shifting including angle of repose, if applicable, and any other relevant special properties. In the case of a concentrate or other cargo which may liquefy, additional information in the form of a

certificate on the moisture content of the cargo and its transportable moisture limit.

.3 in the case of a bulk cargo not classified in accordance with the provisions of the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1, but which has chemical properties that may create a potential hazard, in addition to the information required by the preceding subparagraphs, information on its chemical properties.

3 Prior to loading cargo units on board ships, the shipper shall ensure that the gross mass of such units is in accordance with the gross mass declared on the shipping documents.¹

(International Maritime Organization, 2004)

* Refer to:

- .1 the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing adopted by the Organization by resolution A 714(17), as amended;
- .2 the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes adopted by the Organization by resolution A.715(17), as amended; MSC/Circ.525, Guidance note on precautions to be taken by the masters of ships of below 100 meters in length engaged in the carriage of logs; and MSC/Circ.548, Guidance note on precautions to be taken by masters of ships engaged in the carriage of timber cargoes; and
- .3 the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) adopted by the Organization by resolution A.434(XI), as amended.

† Refer to MSC/Circ.663, Form for cargo information.

*Reference to documents in this regulation does not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation.

Bilaga 9 - Tillägg till tidigare lagstiftning

SOLAS CHAPTER VI CARRIAGE OF CARGOES AND OIL FUELS Part A General Provisions

Regulation 2 – Cargo information

The following new paragraphs 4 to 6 are added after existing paragraph 3:

4 In the case of cargo carried in a container*, except for containers carried on chassis or a trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages as defined in regulation III/3, the gross mass according to paragraph 2.1 of this regulation shall be verified by the shipper, either by:

- .1 weighing the packed container using calibrated and certified equipment; or
- .2 weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other securing material to be packed in the container and adding (International Maritime Organization, 2004) (International Maritime Organization, 2004)g the tare mass of the container to the sum of the single masses, using a certified method approved by the competent authority of the State in which packing of the container was completed.

5 The shipper of a container shall ensure the verified gross mass** is stated in the shipping document. The shipping document shall be:

- .1 signed by a person duly authorized by the shipper;
- .2 submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan***.

6 If the shipping document, with regard to a packed container, does not provide the verified gross mass and the master or his representative and the terminal representative have not obtained the verified gross mass of the packed container, it shall not be loaded on to the ship.²

(IMO, N.D)

² * The term "container" should be considered as having the same meaning as defined and applied in the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended, taking into account the *Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas* (MSC/Circ.860) and the *Revised Recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

** Refer to the *Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo* (MSC.1/Circ.1475).

*** This document may be presented by means of EDP or EDI transmission techniques. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name, in capitals, of the person authorized to sign."