

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

SOLAS Convention

- Minimum standaard voor scheepsconstructie, stabiliteit van het schip, brandpreventie, etc..
- Veiligheid!

Chapter VI: Carriage of Cargoes and Oil Fuels

- Bindend voor de partijen betrokken bij het vervoer van beladen containers over zee
- Afwijken mag niet

June 2011: Container ship Deneb in Algeciras: *The ship in this picture suffered a significant stability incident. A review after the incident found that out of the 168 containers on the load list, 16 – or roughly 1 out 10 --containers had actual weights far in excess of the declared weights. The actual weights exceeded the declared weight in a range from between 1.9 times as much as the declared weight to as much as 6.7 times the declared weight. The total, actual weight of these 16 containers was more than 278 tons above their total, declared weight of about 93 tons or 4 times higher than their declared weight.*



January 2007: MSC Napoli: *"About 660 containers stowed on deck, which had remained dry, were also weighed. The weights of 137 (20%) of these containers were more than 3 tonnes different from their declared weights. The largest difference was 20 tonnes, and the total weight of the 137 containers was 312 tonnes heavier than on the cargo manifest" (Source: "Report on the investigation of the structural failure of MSC Napoli", U.K. Marine Accident Investigation Branch, Report 9/208, April 2008, p.28)*



February 25, 2011: Longshore & Shipping News

'Near miss' at Australia wharf as 28-ton container falls



"The container that fell 12 meters and narrowly missed two workers was severely overloaded and the third accident this month at Darwin Port. Two workers at the Darwin Port had to run to avoid a shipping container crashing onto East Arm Wharf at the weekend, the Maritime Union of Australia says. The container was listed as four tones, but the Maritime Union says it weighed 28 tonnes and exceeded the crane's load limit."

February 2007: Container ship MV Limari in Damietta: *Container stack collapsed due to stack overweight. The master's incident report to the authorities notes that: "Excessively heavy units loaded in the upper tiers and that the maximum stack weight had been exceeded considerably in some rows. The effect of the overweight units was to impose excessive forces on the lashings. Further, exceeding permissible weight distribution and/or exceeding the maximum stack weight in any stack, results in overstressed stowage/securing elements and overstressed containers". The actual container weights were established by the devices on the gantry crane when lifting and shifting the collapsed containers. The actual container weights exceeded the declared weights by 362% (Row 08), 393% (Row 06), 407% (Row 04) and 209% (Row 02) in Bay 52 where the collapse occurred.*



January 2006: P & O Nedlloyd Genoa: *Overweight containers contributed to this incident.*

"The declared weight of a container provided by the shipper and used for all stow planning and onboard stability purposes can, if inaccurate, cause major discrepancies between actual and declared weights. Furthermore, incorrect weight can result in stack overload and the application of excessive compression and racking forces on containers and their lashings. Although there are no financial gains to be made by the shipper who declares less than actual weight, the industry acknowledges that over-weight containers are a problem. However, as yet this has not justified a requirement for compulsory weighing of containers prior to loading" (Source: "Report on the investigation of the loss of containers overboard from P&O Nedlloyd Genoa", U.K. Marine Accident Investigation Branch, Report 20/2006, August 2006, pages 19, 30 and 31)



- The misdeclaration of weights has been responsible for many disasters.
- The change to the SOLAS convention will require that all weights are properly verified using an approved method. If the gross mass of containers is not verified by the shipper, or not stated in the shipping document, the terminal operator must not load the containers on board a ship.
- The intention is to reduce the number of accidents at sea which are caused by wrongly declared container weights.

Wat zijn de wijzigingen?

Chapter VI, Part A, Regulation 2 – *Cargo information, nieuwe paragrafen 4, 5 en 6*

Wegen container

Bij vervoer van lading in een container dient het bruto gewicht te worden geverifieerd door de verlader, door:

1. de container te wegen met gebruik van geijkt en gecertificeerd materieel, of
2. Alle colli, inclusief het gewicht van pallets, verpakkingsmateriaal, stuwagemateriaal te wegen op een wijze, die is gecertificeerd door de bevoegde instantie van het land waar het beladen van de container is voltooid, en daarbij het tarra gewicht van de container op te tellen.

Wat zijn de wijzigingen?

Vermelden gewicht

- De verlader is verplicht het geverifieerde bruto gewicht te vermelden in een *shipping document (B/L)*
- Ondertekend door een persoon die daartoe door de verlader is gemachtigd
- Afgeven aan de kapitein of diens vertegenwoordiger en aan de terminal representative
- Tijdige afgifte zodat dit gewicht kan worden gebruikt bij het opstellen van het stuwageplan.

VGM

Verified

- Het weegmateriaal moet zijn **gecertificeerd** (*'certified'*) en **geijkt** (*'calibrated'*)
- Conform de vereisten in het land waar het weegmateriaal wordt gebruikt

Gross

- Het gaat om het **bruto** (*'gross'*) gewicht van de geladen container

Mass

- Het gaat om het bruto **gewicht** (*'mass'*) van de geladen container

Voor welke containers gelden de SOLAS wijzigingen?

- Voor alle beladen containers waarop de CSC (Convention for Safe Containers) van toepassing is.
en
- Die geladen worden op een schip voor internationale scheepvaart.

Uitzonderingen

De SOLAS wijzigingen zijn niet van toepassing op:

- Geladen containers op een chassis of trailer die op een roll on/roll off schip gaan bij korte internationale reizen
 - Altijd binnen 200 mijl van veilige haven
 - Niet meer dan 600 mijl van vertrekhaven en bestemmingshaven
- Offshore containers
- Inbound containers voor transshipment
 - Terminal en vervoerder gaan uit van VGM in de oorspronkelijke laadhaven
 - Opnieuw wegen hoeft niet

Wat als er geen VGM is?

Container mag dan niet aan boord van het schip worden geladen.



Voor wie relevant?

Verlader

- Verlader is de partij genoemd op de Master B/L / sea waybill / multimodal transport document
- Bijvoorbeeld: Exporteur / verkoper CIF

De verlader moet :

- Gewicht verifiëren en
- Vermelden in shipping document
- Ongeacht wie de container geladen heeft

Voor wie relevant?

Zeevervoerder

- De zeevervoerder is degene die zich er contractueel toe verplicht om het zeevervoer te verrichten (al dan niet door een ondervervoerder)
- Controleren van opgegeven VGM? **Nee!**

Voor wie relevant?

Terminal operator

- Zonder VGM: niet laden!

Wat dan?

- Opslag?
- Kosten?
- Zelf wegen?

Alsnog wegen mag

- Contractueel regelen?
- Controleren van opgegeven VGM? Nee!

Weegmethoden 1 en 2

Wegen container

Bij vervoer van lading in een container dient het bruto gewicht te worden geverifieerd door de verlader, door:

1. de container te wegen met gebruik van geijkt en gecertificeerd materieel, of
2. Alle colli, inclusief het gewicht van pallets, verpakkingsmateriaal, stuwagemateriaal te wegen op een wijze, die is gecertificeerd door de bevoegde instantie van het land waar het laden van de container is voltooid, en daarbij het tarra gewicht van de container op te tellen.

Methode 1



Method 1

I Am Weighing The Packed Container

METHOD 1: Weighing the packed container using calibrated and certified equipment.



**Rail
Transporters**



**Hauliers &
Freight
Forwarders**



Ports



Wanneer wegen?

Zodra het beladen van de container klaar is en de container verzegeld is



Inventarisatie weegbruggen

- VSH
- Intergra
- ?



Methode 2



Methode 2

Gebruikt weegmateriaal moet voldoen aan de eisen die daaraan in het land waar het wordt ingezet, worden gesteld

- Tarra gewicht van de container staat op de container
- Schatten van het gewicht mag niet

Afgaan op door een ander opgegeven gewicht van de colli mag niet

- Uitzondering: als op een afzonderlijke, gesealde collo het precieze gewicht van de pakjes en onderdelen van de lading in die collo duidelijk en permanent aan de buitenkant is vermeld

Method 2

I Am Weighing The Component Parts

METHOD 2: Weighing all packages and cargo items, including packing materials and the tare weight of the container, then adding the sum of all weights together to provide a verified weight.



Manufacturers



Packers

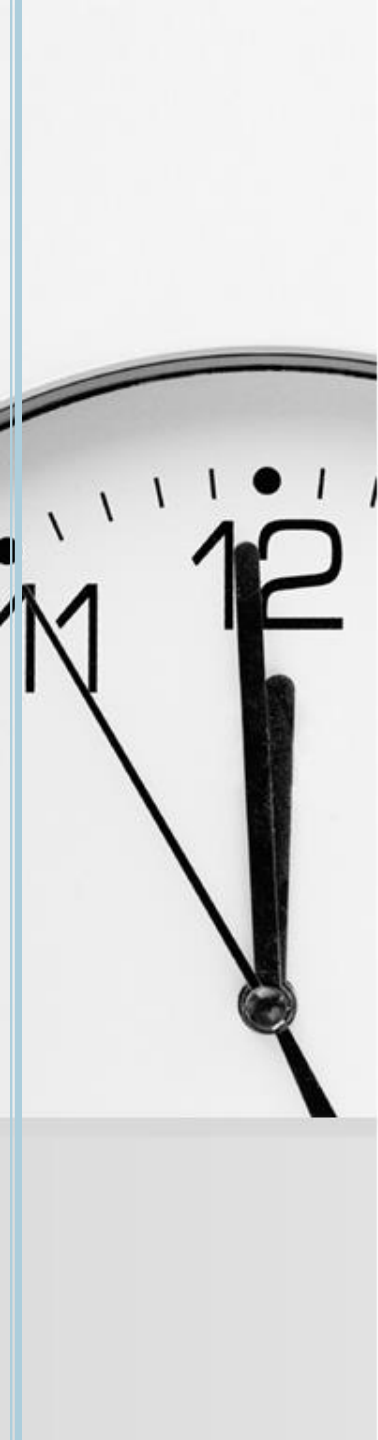


Consolidators



Exporters





IMPLEMENTATIE

Per 1 juli 2016 wordt de
VGM geïmplementeerd

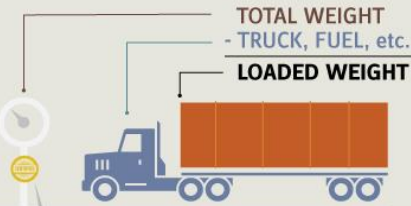


How to meet the container weight mandate

As a shipper, what are your options?

OPTION A.

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



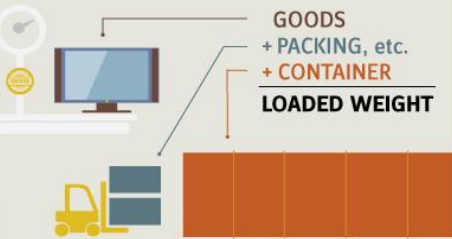
Scales must be certified and calibrated in line with the national standards of Suriname.



OPTION B.

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

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



What are you required to do?

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



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

What happens in the case of noncompliance?

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

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



PROCEDURES

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

Bronnen:

- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Pages/Verification-of-the-gross-mass.aspx>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/resolution%20MSC-380-94.pdf>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>
- [http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/CIRCULAR%20LETTER%20NO.3624%20\(E\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/CIRCULAR%20LETTER%20NO.3624%20(E).pdf)
- http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC_Summarizes_the_Basic_Elements_of_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement_February_2015.pdf