

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. 2–5 §§ samt bilaga 1 till 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 §¹ I dessa föreskrifter används följande begrepp med nedan angiven betydelse.

bulkfartyg

- 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

¹ Ändringen innebär även att definitionen av *avlastare* har tagits bort.

<i>container</i>	en transportanordning som är <ol style="list-style-type: none">1. tillräckligt motståndskraftig för att medge upprepad 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 (hörnbleslag), och4. 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 hörnbleslag, 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>IMO</i>	den internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization)
<i>kort internationell resa</i>	resa under vilken <ul style="list-style-type: none">– 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

² Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing.

timmerlastkoden 2011 års kod för säkerheten vid transport av timmer som däckslast³, antagen genom IMO-resolution A.1048(27) med rättelse

transportköpare person som ingår ett godstransportavtal med en transportör eller i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal ingås

verifierad bruttovikt (VGM) bestämning av bruttovikten av en packad container, genom tillämpning av någon av två metoder enligt bilaga 1

3 §⁴ 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, stuvas och säkras på ett erforderligt sätt, och

4. containrar som lastas ombord har en verifierad bruttovikt (VGM)

Kravet i punkt 4 gäller inte containrar på nationell resa eller 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 får vara i elektronisk form.

Allmänna råd

Formuläret om lastinformation bör ha det utseende som framgår av bilaga 1. Om någon annan typ av informationsbärare används ska den informationen omfatta åtminstone samma uppgifter som framgår av formuläret i 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 §⁵ Om stycke gods 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 som transporteras på fartyg i internationell trafik, undantaget containrar på chassi eller trailer som körs på eller av ett ro-ro-fartyg på kort internationell resa, ska lastinformationen

³ Code of Safe Practice for Ships carrying Timber Deck Cargoes, 2011 (2011 TDC Code).

⁴ Motsvarar SOLAS regel VI/1.2 och 2.1, 2.2, 2.4.

⁵ Motsvarar SOLAS regel VI/2.2 och 2.4.

även innehålla uppgifter om containerns verifierade bruttovikt (VGM) enligt 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 §⁶ Befälhavaren ska före lastning försäkra sig om att bruttovikten hos de containrar som omfattas av kravet på uppgift om verifierad bruttovikt (VGM) i 4 § andra stycket överensstämmer med vad som är angivet i lastinformationen. Om lastinformationen för en container saknar uppgift om verifierad bruttovikt och vägningsmetod får 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

Skuldigheten i 5 § första stycket kan uppfyllas antingen genom kontrollvägning eller genom kontroll av dokumentation eller andra uppgifter 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.

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2016.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Johan Troive
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

⁶ Motsvarar SOLAS regel VI/2.3 och 2.6.

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

Beskrivning av vägningsmetoderna

Metod 1

Metod 1 innebär att en packad container vägs som en enhet för att fastställa dess verifierade bruttovikt (VGM).

Den vägningsutrustning som används ska uppfylla kraven samt ha genomgått en bedömning av överensstämmelse enligt Swedacs föreskrifter, STAFS, och allmänna råd för:

- icke-automatisk vägning med noggrannhetsklass IIII eller bättre (STAFS 2016:12 kap 2), eller
- automatisk vägning med noggrannhetsklass Y(b) eller bättre (STAFS 2016:7 kap 2).

Transportstyrelsen rekommenderar att vägningsutrustningen genomgår frivillig återkommande kontroll enligt Swedacs föreskrifter och allmänna råd eller motsvarande.

Under tiden fram till den 1 juli 2017 får vägningsutrustning användas som säkerställer en noggrannhet på ± 1 ton.

Metod 2

Metod 2 innebär att den verifierade bruttovikten (VGM) av en packad container bestäms genom summering av de ingående delvikterna.

Användande av denna metod förutsätter att processen är beskriven i ett kvalitetsledningssystem eller i en separat certifierad process för vägningen.

Kvalitetsledningssystemet kan vara uppbyggt enligt SS-EN ISO 9001 eller motsvarande samt revideras enligt SS-EN ISO 19011 eller motsvarande. Företrädesvis är kvalitetsledningssystemet certifierat av ett ackrediterat certifieringsorgan. Vid egen vägning enligt steg 1–3 nedan av ingående delvikter förutsätts det att industrin sedan tidigare är utrustad med vägningsutrustning som uppfyller tillämpliga krav från Swedac och har en noggrannhet som lämpar sig för den vägning som avses.

Vikten ska fastställas för alla delvikter, inklusive vikten av lastpallar, förstängningsmaterial 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 dellaster som ska transporteras ska bestämmas genom summering av vikten för varje enskild dellast. Viktsuppgifterna hämtas från egen vägning eller från tillförlitlig information från leverantören

av dellasten. Vad gäller bulkvaror kan vikten ha blivit bestämd i produktionsprocessen antingen genom vägning med kontrollerad fyllningsutrustning eller genom vägning av produkten.

Steg 2 - förpackningens vikt

Vikten av förpackningar summeras. Viktsuppgifterna hämtas från egen vägning, från tillverkaren av förpackningen, eller från en databas som stöds av ett kvalitetsledningssystem eller motsvarande. Under alla omständigheter ska giltigheten av denna information vara säkerställd.

Steg 3 - vikten av lastpallar, surrningsutrustning och förstängningsmaterial

Vikten av lastpallar och lastsäkringsutrustning såsom spännband, fästpunkter och förstängningsmaterial summeras. Viktsuppgifterna hämtas från egen vägning, från tillverkaren eller 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 (taravikt)

Den uppgift på egenvikt som anges på containern ska användas.

Steg 5 - bruttovikt av packad container

Vikter erhållna genom steg 1 till 4 ska summeras.

FORMULÄR FÖR LASTINFORMATON 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 metriska ton]:	
<input type="checkbox"/> CONTAINER för internationell sjötransport (VGM-krav) Containernummer: Verifierad bruttovikt, VGM ¹⁾ [kg eller metriska ton]:	
<input type="checkbox"/> Styckegods	
<input type="checkbox"/> Lastenheter (Inklusive containrar utan VGM-krav)	
<input type="checkbox"/> 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 betydelse:	
Ytterligare certifikat*	
<input type="checkbox"/> Certifikat över fukttinhåll och fuktgräns för transport	
<input type="checkbox"/> Lutningscertifikat/Tätningcertifikat	
<input type="checkbox"/> Undantagscertifikat	
<input type="checkbox"/> 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/Means 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	
Container No:	
Verified gross mass ¹⁾ [kg or tonnes]:	
<input type="checkbox"/> General cargo	
<input type="checkbox"/> Load units	
<input type="checkbox"/> 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)*	
<input type="checkbox"/> Certificate of moisture content and transportable moisture limit	
<input type="checkbox"/> Weathering certificate	
<input type="checkbox"/> Exemption certificate	
<input type="checkbox"/> 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: