

150810 uitgangspunten voor regeling
Bepalen van de massa van containers door wegen of berekenen
Implementatie van de MSC Circulaire 1475

Inleiding

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

Aanpak

1. Bepalen van de nauwkeurigheid waarmee de massa bepaald moet worden:
 - **De nauwkeurigheid van wegen of berekenen moet gelijk zijn. Het is voor de stabiliteit van het schip niet relevant hoe de massa bepaald is.**
 - **De verlader / expediteur moet zoveel als mogelijk de juiste waarde opgeven. Bij de bepaling van de massa kunnen om vele redenen afwijkingen optreden.**
 - **Indien gewogen wordt, dient gebruik gemaakt te worden van de gecertificeerde weegapparatuur (MSC circulaire 1475 paragraaf 2.1.2) en EU richtlijn 2014-31 van 26 februari 2014 (harmonisatie van de wetgevingen inzake het op de markt aanbieden van niet-automatische weegwerktuigen).**
 - **criterium voor het besluit een container al dan niet mee te nemen is als blijkt dat het verschil tussen de opgegeven en werkelijke massa een marge van 5% van de massa van de container met een minimum van 500 kg overschrijdt.**
2. Door de overheid te certificeren rekenmethode voor gecertificeerde bedrijven.
 - Op basis van bestaande certificaten kan bedrijven toegestaan worden, dat zij de massa van de containers kunnen berekenen.

Argumentatie

- Regelgeving biedt de mogelijkheid om bedrijven op kwalitatieve gronden te certificeren. Zo zijn bijvoorbeeld de ISO 28001 gecertificeerde bedrijven verplicht de juiste informatie, waaronder de massa van de lading, aan partners in de keten verschaffen. Deze bedrijven kunnen binnen deze normering zelf een methode kiezen die het best past bij de te vervoeren lading, hetgeen aansluit bij de in MSC circulaire 1475 omschreven doelstelling. IenM acht de Authorised Economic Operator status ([Verordening 648/2005](#) en [Verordening 1875/2006](#)) mede als een voldoende kwaliteitseis om methode 2 toe te kunnen passen en er kunnen nadere afspraken over de implementatie gemaakt worden. De EC heeft een lijst met gecertificeerde AEO bedrijven opgesteld: (http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_home.jsp).
- Evenzo kan aangehaakt worden bij regelingen waarbij de verlader / expediteur verplicht wordt de juiste informatie over de lading aan te leveren bij de douane van het ontvangende land.

Kader

Het verliezen van containers van zeeschepen kan diverse oorzaken hebben. Naast de invloed van wind en golfbeweging spelen daarbij onder meer de constructieve eigenschappen van het schip, het sjoeren van en de onderhoudstoestand van de container een rol. Cruciaal is echter het door de reder opgestelde stuwageplan dat mede gebaseerd wordt op de soort en de totale massa lading, herkomst en bestemming van de container.

Juiste uitvoering van de voorgeschreven procedures, ondanks tijdsdruk en commerciële druk, vermindert ook het risico op verlies van containers.

Het is aan het partijen in de keten afspraken te maken over de communicatie van de feitelijke gegevens over de massa van de container. Dit kan zowel digitaal als op papier zijn. Indien een container beladen wordt met verschillende deelladingen kan de totale massa van de container bepaald te worden door optellen van de deelladingen als daarop het correcte gewicht duidelijk aangegeven is ofwel door weging van de overige deelladingen. (MSC 1475 artikel 5.1.2,

5.1.2.1 en 5.1.3).

De overheid heeft bij de implementatie van het IMO besluit alleen de taak om de rekenmethodes te certificeren.

Krachtenveld, communicatie

Het vervoer van containers is in principe geregeld op basis van een contract tussen verlader / expediteur en reder waarin ook gedetailleerde eisen over het vervoer en lading opgenomen kunnen worden. Deze informatie is op diverse vervoersdocumenten vermeld.

Contact met stakeholders. Bij de implementatie van de IMO afspraak is veel contact geweest met betrokken en deskundige overkoepelende organisaties. Er is gestreefd een balans te vinden tussen de wenselijke nauwkeurigheid, de in de praktijk optredende mogelijkheden, bestaande regelgeving en beperking van de administratieve lasten. Met name met de buurlanden rond de Noordzee is overleg geweest over een gelijksoortige interpretatie om verstoring van het level playing field te voorkomen. De verladers / expediteurs en vervoerders hebben zelf ook belang bij een geharmoniseerde benadering om verschillen per land te voorkomen en de interne processen te stroomlijnen.

Handhaving en toezicht.

De handhaving zal met name administratief zijn. Bij incidenten kan de ILT wel betrokken worden en dit kan leiden tot bestuursrechtelijk of strafrechtelijk optreden.

Communicatie: het besluit over de te certificeren rekenmethoden zal via de reguliere kanalen gecommuniceerd worden. Het is aan het bedrijfsleven zelf om de andere contractuele aspecten te communiceren.