



Informatiekaart aanpassing SOLAS 'REGULATION VI/2'

Al jaren is er een groot probleem met het opgeven van de juiste (container)gewichten in de scheepvaart. Vaak worden geschatte gewichten gebruikt, die ernstig kunnen afwijken van het reële gewicht. Hierdoor kunnen zowel zee- als binnenvaartschepen ernstig in de problemen komen:

- Verkeerd berekende stabiliteit, met kapseizen als resultaat.
- Permanente beschadiging van de romp als gevolg van overmatige 'stress' in de constructie.

Om te proberen dit probleem uit de wereld te helpen heeft de International Maritime Organisation (IMO) aanpassingen gedaan aan de [SOLAS Conventie](#) door het aanpassen van "[Regulation VI/2](#)". Hiermee wordt het een verplichting het juiste gewicht van een per zeeschip te verschepen container vast te stellen volgens vastgelegde procedures. Daarbij heeft de verlader de verplichting het geverifieerde gewicht aan reder en (container)terminal door te geven. Als dit niet gebeurt, zal de bewuste container niet geladen worden (op een zeeschip). Deze aanpassing zal geldig zijn vanaf 1 juli 2016. Omdat deze nieuwe regel van toepassing is op alle containerladingen, moeten alle verladers zich er van bewust zijn dat het niet voldoen aan deze regelgeving de nodige gevolgen zal hebben:

- alsnog wegen;
- omboeken naar ander schip;
- mogelijke boete.

Het spreekt voor zich dat dit niet alleen extra kosten, maar ook het nodige tijdverlies met zich mee zal brengen. Omdat veel containers via de binnenvaart aan- en afgeleverd worden, zal deze aanpassing aan de internationale regels ook voor de binnenvaart de veiligheid verhogen.

Samenvatting

In 2014 heeft de IMO ingestemd met het aanpassen van de 'SOLAS Regulation VI/2'.

Deze aanpassing houdt in dat de partij die als verlader ('shipper') op het cognossement vermeld staat, de verantwoordelijkheid heeft het "geverifieerde" containergewicht door te geven aan de betrokken rederij en (container)terminal. Dit moet gebeuren nadat een container is beladen en voordat de container aan boord van een schip wordt geladen. Als het geverifieerde gewicht niet bekend is, mag de container niet aan boord van een schip worden geladen.

Het geverifieerde gewicht kan op twee manieren worden vastgesteld:

- Het gewicht van een container wordt geverifieerd door de container na belading te wegen op een gecertificeerde en gekalibreerde weegbrug.

- Het gewicht van de beladen container wordt door de verlader geverifieerd en aangetoond aan de hand van een gecertificeerde berekeningsmethode.

Nationale overheden zijn bevoegd om een berekeningsmethode te certificeren. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft vorig jaar samen met verschillende partijen vanuit de overheid en het bedrijfsleven, een werkgroep samengesteld om deze regelgeving in Nederland in te voeren. Onder andere de FENEX was in deze werkgroep vertegenwoordigd. De uitgangspunten van de manier waarop deze SOLAS regeling moest worden ingevoerd, zijn door deze werkgroep vastgesteld en in het najaar van 2015 omgezet in wetgeving.

Uitgangspunten SOLAS-regeling

De aangepaste SOLAS-regeling geeft de verlader een keuzemogelijkheid:

- Wegen van een container
Als er gewogen wordt, moet gebruik gemaakt worden van gecertificeerde weegapparatuur.
- Gecertificeerde berekeningsmethode
Het ministerie wil deze regelgeving inrichten met beperkte administratieve last voor bedrijven. Hierdoor mogen bedrijven die hun processen op orde hebben het gewicht van een beladen container verifiëren door middel van een gecertificeerde berekeningsmethode. Bij deze methode worden lading, verpakkingsmateriaal en het tarra-gewicht van de container bij elkaar opgeteld.

Om gebruik te kunnen maken van de gecertificeerde berekeningsmethode moeten bedrijven aan kunnen tonen dat zij de nodige processen voldoende beheersen. Bedrijven die in het bezit zijn van bestaande certificeringen worden geacht te hebben voldaan aan deze eis.

Hierbij wordt o.a. gedacht aan:

- AEO-gecertificeerde bedrijven (Type C, S en F).
- ISO-gecertificeerde bedrijven (ISO 9001, ISO 28001, etc.).
- Bedrijven die voldoen aan regelgeving van derde landen waarin het verplicht is de juiste informatie

in te dienen bij overheidsdiensten van dit derde land (bijvoorbeeld bij export naar de Verenigde Staten).

Werkwijze HRC

HRC staat voor een hoog kennisniveau. Door middel van het volgen van studies en workshops, het regelmatig bezoeken van vakbeurzen en het bijhouden van vakliteratuur houden risicoadviseurs en technisch adviseurs hun kennisniveau op peil en blijven zij op de hoogte van marktontwikkelingen.

HRC werkt samen met de ondernemer aan een bedrijfscultuur, waarin risicobewustzijn één van de pijlers zal zijn. Door te werken aan een veiligheidscultuur binnen de organisatie zal een collectief bewustzijn ontstaan, waarin de risico's erkend en benoemd zullen worden.

Organisatorische en technische aanbevelingen zullen waar mogelijk worden ingezet om de risico's te beheersen.

De bedrijfscontinuïteit van de ondernemer staat daarbij altijd centraal.

Contact

Voor vragen of meer informatie kunt u contact opnemen met:

HDI Risk Consulting

T: +31 (0)10-40 36 328

hrc@nl.hdi.global

www.hrc-services.nl

HDI Risk Consulting is ontstaan uit de vroegere risk engineering organisaties van HDI Verzekeringen N.V. en Gerling Allgemeine Versicherungen in Amsterdam en Rotterdam, die zijn opgegaan in het huidige HDI.

De organisatie bestaat uit een twintigtal ervaren en deskundige risk engineers, die voor diverse nationale en internationale opdrachtgevers werken. HRC verzorgt voor (de relaties van) haar moedermaatschappij, maar ook in opdracht van diverse assurantiemakelaars en bedrijven zelf risicoanalyses en adviestrajecten.

Met name binnen de disciplines Brand, Transport, Security, Motorrijtuigen en Technische Verzekeringen kan HRC een rol van grote betekenis spelen.

Samen met HDI is HDI Risk Consulting onderdeel van de Talanx Group.