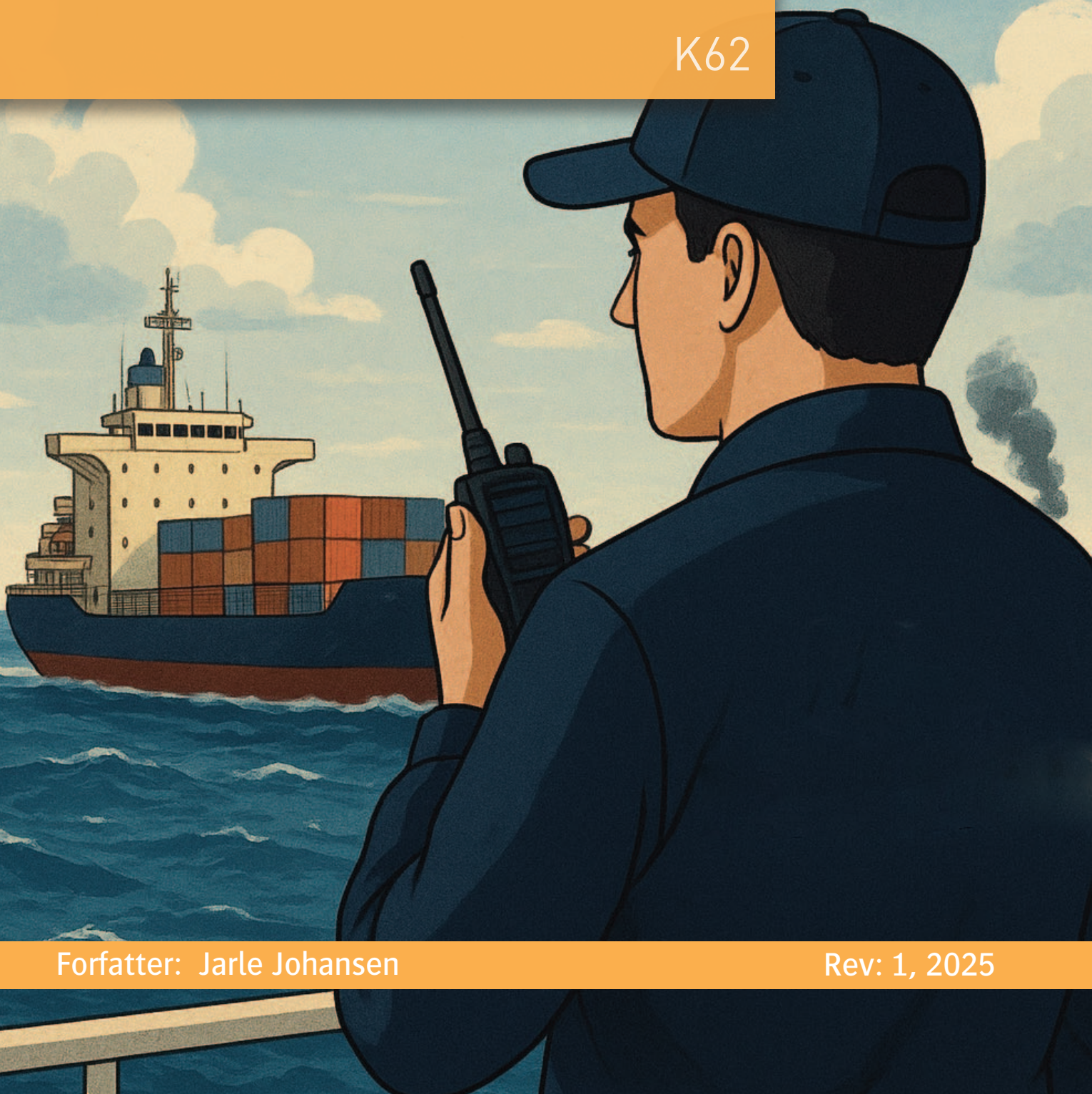




Loss Prevention

K62



Loss Prevention

Forord

Da jeg startet med denne boken, kom jeg til å tenke en hendelse jeg hørte om da jeg selv gikk på skolen. Den skjedde på 70-tallet på Sørlandet, der det var to nærliggende fjorder som var veldig like. Det var en fyrlykt i hver av dem, og de hadde forskjellige lyskarakteristikker. Et skip foretok en seilas etter mørkets frembrudd og det endte med at det gikk på grunn. Det ville være nærliggende å tro vakthavende navigatør hadde sovnet av eller noe i den retningen. Det riktige svaret er at vakthavende navigatør var helt overbevist om at han gjorde rett, han kontrollerte ikke fyrlykten lys-karakteristikk eller at han token radarpeiling for å kontrollere skipets posisjon.

Skader og tap av last utgjør omtrent en tredjedel av de totale tapsforebyggende prosjekter, og av den grunn er last valgt ut som hoved emnet. I denne boken er også befraktning og sjørett en betydelig del av pensumet.

Tapsforebygging (loss prevention)

TAPSFØREBYGGENDE RISIKO

Typiske tapsforebyggende risikoer i den maritime industrien

Tapsforebygging er veletablert praksis i den maritime industrien, hvor fartøy, last og personell står overfor et utall av risikoer under operasjoner.

Fra miljøfarer til menneskelige feil, identifisering og redusering av disse risikoene er avgjørende for å sikre eiendeler, og driftskontinuitet og minimere økonomiske tap. I dette kapitlet skal det utforske på ni typiske tapsforebyggende risikoer som oppstår i den maritime industrien, og diskut

Lasteskade og tap

Lasteskader og tap representerer betydelig risiko i den maritime industrien stammer fra feilhåndtering, feil oppbevaring, ugunstige værforhold eller fartøysulykker. Faktorer som utilstrekkelig emballasje, temperatursvingninger og utilstrekkelige sikringstiltak kan føre til ødeleggelse av last, forurensning eller totaltap. Implementering av riktige lasthåndteringsprosedyrer, bruk av passende emballasjematerialer og gjennomføring av grundige risikovurderinger er avgjørende for å minimere lastrelaterte risikoer.

Skader på skrog og maskiner

Skader på skrog og maskiner utgjør en betydelig risiko for fartøysoperasjoner, noe som fører til kostbare reparasjoner, nedetid og mulige forurensningshendelser. Kollisjoner, grunnstøting, maskinfeil og korrosjon er vanlige årsaker til skrog- og maskinskader. Regelmessige inspeksjoner, vedlikeholdsprogrammer og bruk av tilstandsovervåkingssystemer hjelper til med å identifisere mulige problemer tidlig og forhindre katastrofale feil.

Forurensningshendelser

Forurensningshendelser, som oljesøl, kjemikalielekkasjer eller utslipp av farlig materiale, utgjør betydelige miljømessige og økonomiske risikoer for maritime interessenter. Utsiktede utslipp fra fartøyer, offshoreinstallasjoner eller havneanlegg kan føre til miljøskader, regulatoriske bøter og skade på omdømmet. Overholde forurensningsforebyggende tiltak, gjennomføre beredskapsøvelser og iverksette beredskapsplaner er avgjørende for å minimere risikoen for forurensningshendelser.

Mannskapsskader og helserisiko

Mannskapsskader og helserisiko påvirker operasjonell effektivitet og mannskapsvelferd, noe som fører til nedetid for personell, medisinske utgifter og mulige juridiske forpliktelser. Skli- og fallulykker, maskinulykker og eksponering for farlige stoffer er vanlige årsaker til mannskapsskader. Å tilby omfattende sikkerhetsopplæring, fremme ergonomisk praksis og gjennomføre helse- og velværeprogrammer bidrar til å minimere mannskapsrelaterte risikoer.

Nettsikkerhetstrusler

Cybersikkerhetstrusler utgjør nye risikoer for maritime operasjoner, inkludert fartøysystemer, navigasjonsutstyr og kommunikasjonsnettverk. Cyberangrep, skadevareinfeksjoner og datainnbrudd kan forstyrre driften og kompromittere sensitiv informasjon og fartøyets sikkerhet. Implementering av robuste cybersikkerhetstiltak, gjennomføring av regelmessige sårbarhetsvurderinger og bevisstgjøring blant mannskapsmedlemmer er avgjørende for å redusere cyberrisikoen.

Pirater og maritime sikkerhetstrusler

Pirater og maritime sikkerhetstrusler utgjør betydelig risiko for fartøyer som opererer i høyrisikoområder, inkludert kapringer, væpnede ran og mannskapskidnappinger. Fartøyer kan møte trusler som væpnede angrep, ombordstigningsforsøk eller tyveri av last og personlige eiendeler. Implementering av risikovurderinger for piratkopiering, overholdelse av beste ledelsespraksis (BMP) og utplassering av sikkerhetstiltak om bord, for eksempel festninger og væpnede vakter, er avgjørende for å redusere piratkopiering og maritim sikkerhetsrisiko.

Brudd på regelverk

Brudd på overholdelse av regelverk utsetter maritime interessenter for juridiske forpliktelser, bøter og skade på omdømmet, noe som undergraver operasjonell integritet og bærekraft. Manglende overholdelse av internasjonale konvensjoner, sikkerhetsforskrifter og miljøstandards kan føre til håndhevelse og sanksjoner. Implementering av robuste samsvarsstyringssystemer, gjennomføring av regelmessige revisjoner og opplæring av mannskaper i regulatoriske krav er avgjørende for å sikre samsvar og minimere tilknyttede risikoer.

Vær og naturkatastrofer

Vær og naturkatastrofer, inkludert stormer, orkaner, tsunamier og jordskjelv, utgjør en iboende risiko for maritime operasjoner og påvirker fartøysikkerhet, navigasjon og lasttransport. Alvorlige værforhold kan føre til fartøyskader, tap av last eller driftsforstyrrelser. Å bruke avanserte værvarslingssystemer, iverksette reiseplanleggingsprotokoller og utvise forsiktighet under ugunstige værhendelser bidrar til å redusere værrelaterte risikoer.

Forstyrrelser i forsyningskjeden

Forstyrrelser i forsyningskjeden, for eksempel stengning av havner, arbeidsstreik eller geopolitiske spenninger, påvirker maritim logistikk og skipsplanlegging og forårsaker forsinkelser, økte kostnader og tap av inntekter. Uforutsette hendelser som påvirker den globale forsyningskjeden, kan føre til lastflaskehalser, overbelastning av fartøyer og logistiske utfordringer. Implementering av beredskapsplaner, diversifisering av forsyningskjederuter og opprettholdelse av åpen kommunikasjon med interessenter bidrar til å redusere forstyrrelser i forsyningskjeden og forbedre operasjonell motstandskraft.

Tapsforebygging dreier seg historisk sett mest erfaringsutveksling, kunnskapsdeling, teknisk assistanse og læring etter ulykker. Hovedmålet har vært å lære av virkelige hendelser og forhindre tap ved å implementere bedre sikkerhetskultur og bedre sikkerhetsstyringssystemer. Selv om vi ser at sikkerheten generelt sett blir bedre over lang tid, er det fortsatt mye å lære av maritime ulykker, der menneskelige feil ofte blir oppgitt som årsaken, men der det er de underliggende systemfeilene som er viktige å identifisere, og slik jobbe mot en rettferdighetskultur. handler om å skape en kultur hvor læring prioriteres, fremfor det å finne syndebukker. Her kan det føles vi myndighetene har gått i feil retning, ref. Helge Ingstad-ulykken. Målet må være at man i stedet for å straffe enkeltpersoner for feil, skal fokusere, på å forstå hvorfor feil oppstår, og hvordan man kan forhindre dem i fremtiden. Målet er å skape et miljø hvor ansatte føler seg trygge på å rapportere feil og ulykker uten frykt for represalier.

Den maritime industrien, som er avgjørende for global handel, står overfor betydelige risikoer som spenner fra naturfarer til menneskelige feil. Det å implantere. Effektive tiltak for å forebygge tap er avgjørende for å beskytte verdifulle eiendeler som skip og last, sikre besetningsmedlemmers sikkerhet, opprettholde driftskontinuitet, overholde strenge regulatoriske standarder og ivareta et selskaps omdømme.

Historisk sett var skadeforebygging i stor grad avhengig av manuelle inspeksjoner, rutinemessig vedlikehold og opplæring av mannskap. Selv om disse metodene var nyttige, var de arbeidskrevende og utsatt for menneskelige feil. Med teknologiske fremskritt har den maritime industrien sett et betydelig skifte mot mer sofistikerte strategier for skadeforebygging. Integreringen av tingenes internett-enheter muliggjør sanntidsovervåking av skipssystemer og lastforhold, noe som gir mulighet for umiddelbar oppdagelse av problemer og raske korrigerende tiltak. Prediktiv analyse, drevet av kunstig intelligens (KI) og maskinlæring, kan analysere historiske data og sanntidsdata for å forutsi potensielle risikoer, noe som muliggjør forebyggende tiltak for å redusere disse risikoene. I tillegg har bruken av droner og robotikk for inspeksjoner og vedlikehold forbedret sikkerheten og sikret grundige inspeksjoner i farlige eller vanskelig tilgjengelige områder.

Utvikling og implementering av avanserte skadeforebyggende tiltak har en betydelig positiv innvirkning på sjøforsikringsbransjen. Redusert hyppighet og alvorlighetsgrad av hendelser fører til færre forsikringskrav, noe som resulterer i lavere total risikoeksponering for både forsikringsselskaper og forsikrede parter. Forbedret datainnsamling og -analyse forbedrer forsikringsprosessene, noe som muliggjør mer nøyaktige risikovurderinger og skreddersydde forsikringsprodukter. Samarbeidet mellom maritime selskaper og forsikringsselskaper i utvikling og implementering av skadeforebyggende strategier fremmer en proaktiv tilnærming til risikostyring, noe som kommer hele bransjen til gode.

Etter hvert som den maritime industrien fortsetter å utvikle seg, dukker det opp nye utfordringer som krever innovative løsninger for skadeforebygging. Nettsikkerhet har blitt et kritisk anliggende med den økende digitaliseringen av skipssystemer og -operasjoner. Å beskytte disse systemene mot cybertrusler er avgjørende for å forhindre forstyrrelser og økonomiske tap. Strengere miljøforskrifter krever avansert teknologi for å overvåke og redusere utslipp, håndtere ballastvann og forhindre oljesøl. Alt dette er viktige komponenter i moderne skadeforebygging strategier. Kompleksiteten i den globale forsyningskjeden nødvendiggjør også sofistikerte sporings- og overvåkingssystemer for å sikre lastens integritet og sikkerhet gjennom hele reisen.

I fremtiden vil kontinuerlige teknologiske fremskritt forme tapsforebygging i den maritime industrien ytterligere. Kunstig intelligens og maskinlæring vil bli stadig mer integrert i å forutsi og redusere risikoer, optimalisere vedlikeholdsplaner og forbedre beslutningsprosesser. Blokkjedeteknologi vil forbedre åpenhet og sporbarhet i forsyningskjeden, redusere risikoen for svindel og forbedre nøyaktigheten av lastdokumentasjon. Etter hvert som autonome skip blir en realitet, vil det være behov for nye strategier for tapsforebygging for å håndtere de unike risikoene forbundet med ubemannede fartøyer.

Avslutningsvis er det avgjørende for den maritime industrien å fremme tiltak for å forebygge skader. Integrering av avansert teknologi og strenge regulatoriske standarder forbedrer sikkerheten, beskytter eiendeler og sikrer driftskontinuitet. Disse strategiene kommer både den maritime og marine forsikringssektoren til gode ved å redusere risikoer, senke forsikringskostnader og øke interessentenes tillit og dermed sikre fremtiden for maritime operasjoner midt i den globale handelskompleksiteten.

Det brukes ikke bare data og statistikk for å drive tapsforebygging og benchmarking, Det har nå også begynt å GEO-tagge kravene våre i større grad og sammenligne og analysere forsikringskravene våre mot eksterne datakilder, som for eksempel værdata og bevegelsesdata fra skip (AIS data). Det har nå et sterkt ønske om å være mer proaktive i det forebyggende arbeid. Tapsforebygging i selskapet Gard fokuserer på å være mer proaktiv ved å følge industriens trender og implementere en målrettet, digitalisert og samarbeidsorientert tilnærming. Dette inkluderer å bruke data, teknologi og ekspertise for å gi handlingsrettede innsikter før ulykkene oppstår, og da spesielt innenfor den nye teknologien som nå introduseres. Gard har som mål å redusere antall tapte liv og skader på skip, selv om dette er vårt selskaps levebrød. Vi ønsker også å levere digitaliserte produkter og har tatt i bruk AI for å hjelpe til med tapsforebygging og bidra til å løse systemiske risikoer og utfordringer.

Når man arbeider med tapsforebygging (loss prevention), arbeider man også med å være mer proaktiv ved å delta og bidra på seminarer, webinarer, mannskapskonferanser og beredskapsøvelser. Vi tilbyr opplæring i proaktive metoder som inkluderer diskusjoner rundt risikovurdering, forebyggende tiltak og strategisk planlegging. Vi holder også liveøvelser og rollespill for å forbedre deltakernes forståelse av proaktive tilnærminger for å forhindre nødsituasjoner og forbedre den generelle sikkerheten. Gard samarbeider også med akademiske institusjoner og industripartnere for å forbedre sikkerhetskulturen og redusere risiko, ved å påvirke gjennom kunnskapsdeling og å fremme sikkerhet og bærekraft i maritime operasjoner. Den største utfordringen i vårt tapsforebyggingsarbeid er å nå helt ut med vårt budskap til mannskapet og de som faktisk står i de daglige risikooppgavene om bord på skip og offshoreinnretninger.



(KONKLUSJON)

Ved å identifisere og håndtere typiske tapsforebyggende risikoer proaktivt kan maritime interessenter forbedre operasjonell motstandskraft, beskytte eiendeler og sikre forretningskontinuitet i et industrilandskap i stadig utvikling. Gjennom en omfattende tilnærming som integrerer risikovurdering, avbøtende tiltak og kontinuerlige forbedringsinitiativer, kan den maritime industrien navigere i utfordringer effektivt og opprettholde de høyeste standardene for sikkerhet, samsvar og bærekraft. Ved å fremme en kultur med risikobevisthet og proaktiv risikostyring kan maritime interessenter navigere i kompleksiteten til maritime operasjoner med tillit og stabilitet.

Veiledning for forebygging av tap: Forebygging av krav på grunn av mangel i store varer

Krav som følge av mangel på bulklast er et vanlig, men komplekst problem. De oppstår vanligvis når det er et betydelig avvik mellom mengden last som er oppført på konnossementet (B/L), og mengden som er mottatt i bestemmelseshavnen. Slike avvik kan tilskrives ulike faktorer, inkludert unøyaktig måling av last, feil stuing, feilhåndtering under transport, søl eller til og med tyveri. Derfor er det viktig å måle og registrere lastmengden nøyaktig i hver fase av lasttransporten.

Det er inkludert en nyttig sjekkliste som kan konsulteres i hvert trinn av transport av tørrlast, og som skal leses sammen med veiledningen nedenfor. Dette er ikke bare for å beskytte skipets interesser i saken, men også for å legge til rette for effektive forundersøkelser om bord på skipet dersom et krav skulle oppstå.

Før lasting

Den internasjonale koden for maritime bulklaster (IMSBC) gir omfattende retningslinjer for sikker lasting, stuing og transport av bulklaster. Det første trinnet er å overholde de anbefalte retningslinjene som er fastsatt. For eksempel standarder for renhold og klargjøring av lasterom.

Før last lastes, må skipets mannskap forberede seg på å etablere et solid grunnlag for nøyaktig lastemåling og dokumentasjon. Nedenfor er foreslåtte forberedelser som bør gjøres før lasting:

Gjennomfør risikovurderinger før lasting av last, med særlig vekt på lastetype, geografisk plassering og forventet vær. For eksempel vil en last som er utsatt for våtskader, kreve forbedret værvarsling og overvåking av forholdene for å få et tidlig varsel om regn.

Innhent detaljert planlegging og instruksjoner fra avsender for stuing av last, segregering og om lasten kan håndteres i nedbør. IMSBC-koden gir nøyaktig informasjon om lastens egenskaper, inkludert værforholdsregler, fuktighetspunkt for strømming og fuktighetsgrense for transport.

Identifiser om det tilbys et erstatningsbrev (LOI) av en eller annen grunn under lasthåndtering, f.eks. for å godta et erstatningsbrev for lasting i regnvær. I så fall bør forsikringsselskapet konsulteres for teknisk rådgivning for å vurdere mulige risikoer og sikre at vilkårene i avtalen er klare og håndhevbare.

Før oversikt over fremgangen i rengjøringen av lasterommene, og vurder å oppbevare fotografisk bevis på de rengjorte lasterommene og lensene før lasting. Fotografisk bevis på lenser og rengjorte lasterom før lasting kan tjene som verdifull dokumentasjon i tilfelle en tvist.

Rengjør og tørk lensebrønnene regelmessig før lasting, og dekk dem deretter ordentlig til for å hindre at last faller ned. Dette bidrar til å forhindre blokkeringer, beskytter dreneringssystemet og reduserer risikoen for skade eller forurensning under reisen.

Under lasting

Krav som følge av mangel på last stammer ofte fra utilstrekkelig overvåking under lasteprosessen. Effektivt tilsyn bør være på plass for å sikre at lasten lastes riktig inn i riktig lasterom med riktig kvalitet og planlagt mengden. En utpekt offiser eller et besetningsmedlem bør utpekes til å føre nøye tilsyn med laste- og losseoperasjoner, for eksempel stuere som bruker passende lasthåndteringsutstyr som gripebøtter eller transportbånd, og at lasten blir plassert riktig i lasterommet. For eksempel kan last gå tapt hvis den søles fra gripebøtten under lossing, noe som kan skje på grunn av feil håndtering, sterk vind eller utstyrsproblemer under lasteoperasjoner.

Hvis ulike typer/kvaliteter last blir blandet, eller hvis lasten ikke er riktig segregert, merket eller etikettert, kan det føre til forvirring om mengden last om bord.

Tydelig segregering

Sørg for at lasterommene som fungerer, er lukket og forseglet (om nødvendig) når det forventes en forsinkelse. Dette kan bidra til å opprettholde lastens integritet og redusere risikoen for tvister om mengdetap eller forurensning.

Nøyaktigheten til veiebrosystemer varierer vanligvis fra 0,5 % til 1,0 %, avhengig av havn. For å sikre pålitelighet bør skipsføreren be om en kopi av veiebrosertifikatet, som inneholder detaljer om systemtypen og den siste inspeksjonen eller kalibreringen utført av et ISO-sertifisert inspeksjonsselskap eller en offentlig myndighet. Dette bidrar til å bekrefte nøyaktige målinger av lastvekt.

Sensorproblemer kan av og til påvirke nøyaktigheten til lasteapparatets vektdeteksjonssystem. Derfor anbefales det at redere verifiserer kalibreringsdetaljene, hvis tilgjengelige, i lastehavnen.

– En uavhengig takstmann kan brukes til å fastslå lasterommens egnethet før lasting, den tilsynelatende tilstanden til den lastede lasten, og til å bestemme mengden og kvaliteten på lasten som er lastet. En takstmann kan også ansettes for å bistå skipsføreren ved å utføre oppgaver som regelmessig prøvetaking, testing og dokumentering av lastens tilstand. Takstmenn kan også bidra med lokal kunnskap, håndtere meningsforskjeller mellom de ulike partene, registrere detaljer om stopp og bistå med å klausulere B/L etter behov.

Dypgående undersøkelser er viktige for å bekrefte at lasten er nøyaktig målt, og for å bestemme skipets tall under lasting. Nøyaktige dypgående undersøkelser krever presise målinger av vanntetthet, skipets konstant, forbruksveker, ballast, drivstoff, ferskvann osv. Inspeksjonen bør utføres av en kvalifisert takstmann i henhold til bransjestandardprosedyrer. Takstmannen bør besøke skipet slik at råd og assistanse kan gis til kapteinen, spesielt når styrmannens kvittering (MR) eller B/L må klausuleres på riktig måte. Det er viktig at takstmenn også kontrollerer nøyaktigheten og kalibreringen av instrumentene som brukes i inspeksjonen.

Hvis lastemålingen er unøyaktig, kan den rapporterte mangelen være feil. Dette kan skyldes feil i måleprosessen eller, når lastemålingen utføres på en rede, vær- og sjø forholdene har gjort målingene unøyaktige. Derfor er det viktig å opprettholde dyppangsmerkene til enhver tid og strebe etter full nøyaktighet i målingen. Hvis dyppangsmålingen utføres i åpen eller urolig sjø, anbefaler vi å utstede et protestbrev (LOP) som fremhever den potensielle unøyaktigheten i lastetallene.

Mål lasterommets volum, stuingsfaktor og brutt stuing for å kontrollere mengden last som er lastet i hvert lasterom. Disse målingene gir et ekstra lag med verifisering og kan bidra til å identifisere avvik mellom lasten som er lastet, og tallene som er registrert i brevet.

Lastebrevet skal nøyaktig angi lastmengden og andre detaljer, som vekt, volum, kvalitet og beskrivelse av lasten. Lastebrevstallene skal ta hensyn til lastens vanninnhold, og om nødvendig skal de klausuleres for å gjenspeile tilstanden, og registrere skipets tall for lastet lastmengde.

Riktig måleenhet bør spesifiseres i lastkonvolutten for å unngå lasttvister, dvs. at det noen ganger oppstår krav for visse laster som kjøpes/selges i tørre metriske tonn (DMT), men sendes i våte metriske tonn (WMT). Unnlatelse av å avklare måleenheten kan føre til tvister om den faktiske mengden levert last.

Å forsegle lasteluker etter fullført lasting bidrar til å opprettholde lastens integritet og forhindrer uautorisert tilgang og tyveri. Avsenderens representant er vanligvis til stede under forseglingsprosessen for å observere og bekrefte at lukedekslene er ordentlig sikret og forblir forseglet før lukene åpnes ved lossehavnen. Det er god praksis å dokumentere forseglingsnummeret og registrere hele denne prosessen med bilder eller video.

Når B/L-en er signert av kapteinen, impliserer det at mengden og beskrivelsen av lasten er det som er registrert. Det er avgjørende at eventuelle avvik umiddelbart meldes til alle berørte parter.

Under reisen

Under sjøreisen må lasten beskyttes mot synlige skader. Disse skadene kan skyldes dannelse av fuktighet i lasterommet eller inntrengning av sjøvann. Derfor må skipets mannskap sørge for at lasten forblir sikret og beskyttet.

- Med last med høy fuktighetsgrad kan vekttapet være betydelig i mengde på grunn av utslipp av fritt vann. Dette gjelder spesielt når det gjelder kull-last lastet i regn. Skipsføreren bør sørge for at det utføres hyppige loddmålinger av lasterommets lensebrønner, med detaljer loggført. Når det er nødvendig å tømme vann fra lasterommet, bør lenseloggen oppdateres for å gjøre rede for mengden lensevann som er pumpet ut. For å bidra til å demonstrere nøyaktigheten av disse tallene anbefaler vi å bekrefte volumet av lensebrønner ved ulike loddmålinger på forhånd. Hvis det oppstår et mangelskrav, vil lastmottakere insistere på bevis på lenseutslippsmengden.

Regelmessig kontroll av lasterommets tetninger bidrar til å sikre at lasterommet er værtett, og at lasten forblir sikker og beskyttet under transport. Skadede eller kompromitterte tetninger kan føre til forurensning eller tap av last, noe som kan føre til tvister om mengde eller tilstand ved lossehavnen. Hvis tilgang til lasterommet av en eller annen grunn er nødvendig, må du registrere brudd på tetningene og påfølgende utskifting.

Ventilasjon er avgjørende for å beskytte last mot fuktrelaterte skader som svette og rust. Det er spesielt viktig for hygroskopisk last, som landbruksvarer som absorberer fuktighet og lett blir dårlige, samt ikke-hygroskopisk last, som, selv om den er mindre fuktighetsfølsom, fortsatt kan påvirkes av kondens. Effektiv ventilasjon reduserer fuktighet, bevarer lastens kvalitet og bidrar til å minimere krav. For å håndtere ventilasjon følges to nøkkelregler: duggpunktregelen, som krever presise fuktighetsmålinger, og tregradersregelen, som tilbyr en enklere tilnærming ved å sammenligne utetemperaturer og lasttemperaturer. Å føre ventilasjonslogger med lasttemperaturer, duggpunkter og ventilasjonstider er viktig for å forsvare seg mot skadekrav. Mange charteravtaler krever ventilasjon når det er mulig, noe som understreker viktigheten av dette. Riktig ventilasjon sikrer at lasten ankommer i god stand, oppfyller fraktstandarder, beskytter skipets omdømme og reduserer ansvar.

Under lossing

Ofte beregnes utløpsmengden av losset bulklast basert på en felles dypgangsbesiktelse. Hvis den beregnede lossede mengden er gunstig sammenlignet med mengden som er oppgitt i brevet, vil skipet sannsynligvis ikke ha noe ansvar, med mindre lasteinteressene bestrider resultatene av den felles dypgangsbesiktelsen. Lastmottakerne kan avvise resultatene av dypgangsbesiktelsen og argumentere for at den endelige utløpsmengden av lasten bør bestemmes av terminalens målesystem på leveringstidspunktet.

Ved andre anledninger kan lossemetoden, for eksempel lossing av last ved hjelp av gripeklo eller transportbånd, føre til noe søl av lasten som losses. Dette problemet forverres av og til når lasten som losses, «dumpes» i et åpent kaiområde hvor mottakeren vil bruke lengre tid på å ta imot lasten, samtidig som lasten utsettes for dårlig vær. Dette kan også føre til krav om mangel på last, og derfor bør tiltakene nedenfor vurderes når man har med lossehavnen å gjøre.

En takstmann kan utnevnes ved lossehavnen for å bekrefte at forseglingene er intakte før de brytes, og mottakerens/befrakterens representant inviteres til å delta på verifisering. Dette trinnet sikrer åpenhet og bidrar til å demonstrere at all last mottatt ved lastehavnen ble losset ved lossehavnen.

Skipets ansatte bør dokumentere losseprosessen og bevare tilgjengelig fotografisk bevis på søl av last i havnen på grunn av uforsiktig håndtering eller lekkasje fra gripekraner og lastebiler.

Det bør utføres et utkast til undersøkelse ved hver lossehavn for å ta hensyn til mengden last som er losset, og tallene sammenlignes med den faktiske lastmengden. Denne undersøkelsen gir en uavhengig verifisering av lastmengden og bidrar til å identifisere eventuelle avvik. Det har vært rapportert tilfeller der et skip har hatt flere lossehavner og det har blitt hevdet et «tap» ved én havn som sannsynligvis er et resultat av lossing av for mye last i en tidligere havn. Medlemmer bør identifisere om dette scenarioet er mulig, og sørge for at alt gjøres for å losse nøyaktig den mengden som er nominert for den havnen.

Mottakerens takstmann, hvis tilgjengelig, bør notere avviket og den totale mengden lenseutslipp i sin endelige besiktelsesrapport. Funnene kan brukes til å støtte transportørens posisjon i tilfelle en påstått mangeltvist.

Ved lastmangel er rettidig varsling og etterforskning avgjørende for å løse problemet og redusere eventuelle tap. Redere bør følge en strukturert tilnærming og konsultere klubben og/eller den lokale or å informere alle relevante parter eller berørte interessenter.

Kapteinen bør varsle lasteeierne eller avsenderne umiddelbart og detaljere mangelen, for eksempel mengden og plasseringen av den påståtte manglende lasten. Rask varsling viser transportørens forpliktelse til åpenhet og bidrar til å starte skadebehandlingsprosessen.

Utsted en LOP (List of Provision) hvis det er for lite last eller avvik mellom landtallet eller mengdene fra undersøkelser, og, om mulig, få LOP-en signert av lasteinteressene.

Skipsføreren bør umiddelbart ta grep for å redusere ytterligere tap eller mangler, inkludert å overvåke den gjenværende lasten, ta ytterligere lodding og be om bistand fra landbasert personell/inspektør og/eller utstyringsinspektør.

Dokumentasjon og innsamling av bevis

Selv om det er viktig å sørge for at varslingsene blir utført på riktig måte, bør skipets besetning i mellomtiden sørge for at alle relevante registre føres og er lett tilgjengelige for inspeksjon og verifisering.

B/L – verifisering av faktisk lastmengde med relevante parter og, om nødvendig, inkludering av klausuler for å håndtere eventuelle avvik eller problemer.

Utkast til besiktelsesprotokoller – mengde last som faktisk er lastet i lastehavn og losset i bestemmelseshavn.

Styrmannskvittering (MR) – dokumenter tilstanden og mengden av lasten som er presentert for forsendelse (skipets tall); eventuelle avvik skal formuleres i MR.

Kvalitetssertifikat og fuktighetssertifikat (MC) – i tilfeller der lastet last har høyt fuktighetsinnhold, vil det være lurt å ha de sertifiserte dokumentene for å sammenligne med MC i lossehavnen.

Sertifikat for tomt lasterom – for å bekrefte at lasterommet er fullstendig tømt, vil bidra til å motbevise påstander om gjenværende last.

Vannutslippslogg eller lensepumpelogg – å føre oversikt over fritt vann som slippes ut, kan bekrefte mengden vann som pumpes ut fra lasterommets lensekapasitet under reisen, noe som kan brukes til å bekrefte vekttapet ved mangelskrav.

Last- og havneloggbok – dokumenter mangelen i skipets loggbok, inkluder detaljer om luketetning og tidspunkt for åpning/lukking av luker, og utarbeid en detaljert rapport om hendelsen.
fakta erklæring (SOF) fra master
overtidsliste/timeliste for lastning og lossing i lasterom
dekkloggbok – detaljer om værforhold i havn/underveis og bunker-ROB
logg for ballastbytte – detaljer om utskifting av vannballast og eventuelle endringer i ballastvekt
CCTV-opptak eller fotografier av havnedrift, for eksempel synlig søl fra grabben osv.

Forebygging og håndtering av krav som følge av mangel på bulklast krever vanligvis en kombinasjon av teknisk ekspertise, operasjonell aktsomhet og proaktiv risikostyring. Derfor er rettidig varsling, grundig dokumentasjon og samarbeid med klubben og lokale korrespondenter svært nyttig for å oppnå en gunstig løsning i tilfelle et påstått krav.

Skipsføreren bør varsle lasteierne eller avsenderne umiddelbart og angi mangelen, for eksempel mengden og plasseringen av den påståtte manglende lasten. Umiddelbar varsling viser transportørens forpliktelse til åpenhet og hjelper til med å sette i gang skadeløsningsprosessen.

Bill of Lading (konnossement)

Til tross for den tilsynelatende enkelheten er et konnossement fortsatt en kontrakt, og realiteten er at selv om det finnes mye informasjon tilgjengelig, er den ikke alltid lett å finne. En del av problemet er at mange av rådene finnes i juridiske lærebøker, som kan nå et begrenset publikum.

#1 Hva er å «klausulere» konnossementet?

Å klausulere et konnossement er prosessen med å sette inn skriftlige merknader på konnossementet angående kvaliteten eller tilstanden til lasten som eksisterte da lasten ble lastet om bord på skipet.

#2 Hva kalles et konnossement som ikke er klausulert?

Et konnossement som ikke inneholder noen merknader (og derfor ikke er klausulert), kalles et «rent» konnossement.

#3 Hvorfor ber avsendere noen ganger om å få utstedt rene konnossement, selv om lasten er skadet ved lastning?

Hvis salget av lasten finansieres ved hjelp av remburser, kan rembursene kreve at det utstedes «rene» konnossement. Hvis det utstedes klausulerte konnossement, kan det hende at selgeren av lasten ikke får betalt. Dette er en av grunnene til at avsendere noen ganger ber om å få utstedt rene konnossement selv om lasten er skadet ved lastning.

#4 Bør «rene» konnossement utstedes dersom lasten blir skadet ved lastning?

Kapteinen må insistere på å klausulere ethvert konnossement der det er observert skade eller forurensning på lasten ved lastning. Rene konnossement skal derfor ikke utstedes selv om avsenderen krever det.

Dersom det likevel blir en kommersiell nødvendighet å utstede rene konnossement, bør dette kun gjøres etter behørig vurdering av risikoene som er involvert – og helst ledsaget av et erstatningsbrev (LOI) – men se kommentarer til P&I-dekningen om implikasjonene av å godta en LOI på baksiden.

#5 Manglende klausulering i konnossementene

Hvis konnossementene ikke er klausulert – når de burde ha vært klausulert – kan dette påvirke P&I-dekningen. Dette betyr at det kanskje ikke finnes forsikringsdekning for noe lastekrav.

#6 Utstedelse av «rene» konnossement mot en intensjonsavtale

Utstedelse av «rene» konnossement i bytte mot en LOI der lasten er skadet, vil ikke gjenopprette P&I-dekningen. I stedet vil avgiftsbestemmelsen fungere som en erstatning for P&I-dekningen.

Hvis rene konnossement utstedes mot en avsiktsbestemmelse, er det viktig at transportøren vurderer kredittverdigheten til den parten som gir avsiktsbestemmelsen.

#7 Signering av konnossement «som presentert»

Noen certepartier krever at kapteinen signerer konnossement «som fremlagt» av befrakterne. Et krav om å signere konnossement «som fremlagt» fjerner imidlertid ikke kapteinens overordnede forpliktelse til å nøyaktig registrere lastens tilsynelatende orden og tilstand i konnossementene.

Hvis lasten blir skadet før lastning, må kapteinen derfor klausulere konnossementene – selv om konnossementene skal signeres «som de er fremlagt».

#8 Når skal kapteinen nekte å signere et konnossement?

Kapteinen bør nekte å signere enhver regning som

oppgir feil dato for når den aktuelle lasten ble sendt om bord

oppgir feil lastehavn

gir en åpenbar feilaktig beskrivelse av lasten: farge, form, mengde eller tilstand

!

KAPTEINEN BØR OGSÅ NEKTE

Kapteinen bør også nekte å signere enhver regning som ikke angir disse detaljene i det hele tatt.

#9 Risiko for partnerens kvitteringer

En «rent om bord»-merknad på styrmannens kvittering skal kun settes inn dersom lasten er uten feil.

Dersom det er åpenbare mangler ved lasten, må disse registreres i styrmannens kvitteringer. Årsaken er at befraktningsvilkår kan kreve at konnossement utstedes i «strengt samsvar» med styrmannens kvitteringer. Det er derfor viktig at lastens tilsynelatende orden og tilstand registreres i styrmannens kvitteringer.

Deplasementet faktisk besittelse av varene som er representert i konnossementet, og dermed muliggjør det blant annet bruk til å selge varene videre (noen ganger flere ganger) mens de fortsatt er underveis.

Det omsettelige konnossementet er derfor grunnleggende for internasjonal handel. Rederen er forpliktet til å levere lasten til den som har rett til den. Stilt overfor de ulike påtegningene (eller til og med én påtegning) på et konnossement, blir han stilt overfor et dilemma om hvorvidt den parten som krever levering, faktisk har rett til det. Engelske domstoler har erkjent rederens problem og utviklet prinsipper som er utformet for å gjøre det mulig for ham å levere lasten trygt. Det viktigste av disse er at der et konnossement er utstedt, er ikke rederen forpliktet til å overgi besittelsen av varene til noen annen person enn mot fremvisning av konnossementet.

Rederen vil derfor være beskyttet hvis han leverer til den personen som fremlegger det originale konnossementet. Hvis et sett med tre konnossementer utstedes, er dessuten rederen trygg hvis han leverer mot den første originalen i settet som er fremlagt for ham.

Ovennevnte regel gjelder imidlertid med det overordnede forbeholdet at eieren eller skipsføreren ikke er klar over noe annet konkurrerende krav på eierskap til lasten. Dersom skipsrederen er klar over dette, skal han ikke levere uten først å undersøke rettighetene til personen som fremlegger konnossementet. Dersom han ikke har fått varsel om slike krav og det ikke finnes noen annen indikasjon på at innehaveren ikke har slik rett, vil han trygt kunne levere til personen som fremlegger konnossementet, og vil være beskyttet mot senere krav selv når de fremsettes av den virkelige eieren av varene.

Den sunne kommersielle forståelsen av denne regelen, og beskyttelsen som dermed gis skipsrederen, er én av grunnene til at levering uten fremvisning av det omsettelige konnossementet er ekskludert fra P&I-dekningen som tilbys av denne foreningen og alle andre P&I-klubber i den internasjonale gruppen. Unntak av dekning er beskrevet i regel 34.1.b(i) i foreningens regler, som bestemmer at dekningen som ellers er tilgjengelig i henhold til regel 34.1, ikke inkluderer

(i) forpliktelser, kostnader og utgifter som følge av levering av last i henhold til et omsettelig konnossement uten at konnossementet fremlegges av personen som leveringen skjer til, unntatt når last har blitt fraktet på skipet i henhold til vilkårene i et ikke-omsettelig konnossement, fraktbrev eller annet ikke-omsettelig dokument, og har blitt levert korrekt som krevd i dette dokumentet, uten hensyn til at medlemmet kan være ansvarlig i henhold til vilkårene i et omsettelig konnossement utstedt av eller på vegne av en annen part enn medlemmet som sørger for transport delvis på skipet og delvis på et annet skip.

Konflikten mellom teori og praksis

Teorien er at regelen som er utarbeidet av domstolene, skal gjøre det mulig for eieren å overvinne problemet med omsetning av konnossementet uten unødig risiko for ham. I virkeligheten er imidlertid situasjonen mye mer komplisert på grunn av det faktum at fartøyet ofte ankommer lossehavnen før konnossementet. Dette gjelder spesielt der reisen bare tar noen få dager. Mottakeren som hevder å ha rett til varene, ber deretter om levering av varene selv om han ikke kan fremvise det relevante konnossementet. Rederen blir ofte satt under betydelig kommersielt press for å levere lasten, selv om konsekvensene av å feillempe lasten, som beskrevet nedenfor, er svært alvorlige.

Konsekvensene for skipseiere av å levere last uten fremvisning av konnossement

I henhold til kontraktsvilkårene som er inntatt i eller dokumentert av konnossementet, er skipsrederen forpliktet til å levere til den person som er berettiget til besittelse av det, nemlig avsenderen selv eller den navngitte mottakeren eller, hvis konnossementet er utstedt på bestilling, til den endosserte innehaveren av konnossementet. Ved å levere varene til noen som ikke har konnossementet, vil eieren bli utsatt for et krav som følge av kontraktsbrudd fra den som er berettiget til besittelse av lasten.

Der det foreligger et slikt kontraktsbrudd som fører til feillevering, kan domstolene bestemme at rederen, basert på en korrekt tolkning av vilkårene i konnossementene, ikke kan påberope seg eksklusjonsklausulene i konnossementet. I tillegg kan transportøren også saksøkes separat for feillevering i henhold til erstatningsansvaret for konvertering, og i så fall kan rederen kanskje ikke påberope seg noen kontraktsmessig eksklusjonsklausul som ellers ville ha beskyttet ham mot ansvar i henhold til konnossementet.

Videre, og kanskje viktigst av alt for rederen, vil han, dersom levering skjer uten fremvisning av konnossement, bli fratatt sin P&I-dekning for ethvert krav som oppstår som følge av dette på grunn av virkningen av unntaket i regel 34.1.b(i) beskrevet ovenfor.

I lys av de alvorlige konsekvensene dersom han leverer varene uten å fremlegge konnossementet, hva skal skipsrederen gjøre i praksis?

Alternativer tilgjengelig for rederen når konnossementet mangler i lossehavnen

(a) Rederen kan vente på at konnossementet skal ankomme

Dette er det sikreste alternativet for rederen. Dette er imidlertid vanligvis ikke praktisk mulig eller økonomisk levedyktig. Rederen vil ikke vite hvor lenge skipet må vente, og det vil være i strid med hans forretningsinteresser å ha skipet fortøyd på denne måten, spesielt hvis han ikke kan gjøre krav på denne forsinkelsen fra mottakeren eller befrakteren. Hva slags effekt en forsinkelse vil ha for rederen, undersøkes nedenfor, først under en reisebefraktningsavtale og dernest en tidsbefraktningsavtale.

(i) Rederens stilling under en reisebefraktningsavtale. I mangel av en klar bestemmelse i befraktningsavtalen er rederen under en reisebefraktningsavtale ikke forpliktet til å levere varene til en part som ikke kan fremlegge et konnossement. Men hvis rederen bestemmer seg for å vente på konnossementet, hvem bærer risikoen for tiden han går glipp av som følge av dette? Det finnes lite autoritet på dette området, men det foreslås at liggetid eller demurrage skal løpe kontinuerlig med mindre det foreligger mislighold fra rederens side som forårsaker forsinkelse, eller med mindre liggetid eller demurrage forhindres av en klart formulert unntaksklausul. Denne tolkningen følger analogt sakene knyttet til rederiers utøvelse av en heftelse for manglende betaling av frakt, som bekrefter at en reder kan være avskåret fra å kreve demurrage/erstatning for forsinkelse når det finnes andre midler tilgjengelig for ham for å beskytte sin posisjon og losse lasten. Se også paragraf 493 i den engelske Merchant Shipping Act 1894, som gir en reder en lovfestet rett til å losse og lagre lasten i Storbritannia etter utløpet av 72 timer.

Denne tolkningen er imidlertid underlagt det overordnede prinsippet om at en reder ikke kan forsinke fartøyet sitt urimelig. Dersom rederen derfor, når vedkommende utøver heftelsen, er i stand til å losse lasten sin på en sikker måte (for eksempel til sikker lagring eller til og med til mottakeren, men etter hans ordre og under hans kontroll), men beholder kontrollen over lasten i påvente av levering av konnossementet, foreslås det at han gjør det. Dersom han urimelig unnlater å gjøre dette, kan han være avskåret fra å kreve erstatning for eventuelle senere forsinkelser eller demurrage. Dersom de samme reglene og prinsippene gjelder når rederen utsetter lossingen i påvente av skipets ankomst, anbefales derfor redere å alltid vurdere om lasten kan losses på en sikker måte. Hvis det er mulig, og rederen urimelig nekter å gjøre det, kan det hende at han ikke kan få dekket eventuelle senere forsinkelser som erstatning eller demurrage.

(ii) Rederens stilling under et tidsbefraktningsforhold. Vanligvis skal leie betales kontinuerlig i løpet av tidsbefraktningsperioden, med mindre befrakterne enten kan bringe seg innenfor off-hire-klausulen eller vise at forsinkelsen skyldtes et kontraktsbrudd fra rederens side som har fratatt dem bruken av fartøyet, noe som gir dem rett til å kreve erstatning fra leiebeløpet. Faktisk har lagmannsretten fastslått at en nektelse fra en reders side om å levere last uten å fremlegge konnossement ikke var et kontraktsbrudd, og at leie derfor skulle betales i sin helhet i forsinkelsesperioden.

Hvorvidt skipsrederen er forpliktet til å levere mot en skadesløsholdelse dersom konnossementet ikke er tilgjengelig, drøftes mer detaljert i avsnitt (c) nedenfor, men den generelle posisjonen er at skipsrederen ikke er forpliktet til å levere lasten mot et tilbud om et skadesløsholdelsesbrev. Det bør huskes at selv om praksisen med å levere last mot en skadesløsholdelse har blitt utviklet (hovedsakelig av befraktere/handelsmenn), betyr ikke dette at skipsføreren er forpliktet til å følge denne praksisen.

Dersom forsinkelsen ved å vente på regningen imidlertid virker så urimelig, spesielt i tilfeller der det ser ut til at konnossementet har gått tapt, snarere enn bare at fartøyet ankommer før det gjør, kan det være urimelig at hyre fortsatt betales, og under slike omstendigheter bør skipsrederen søke retten om instruksjoner om lossing og/eller levering.

(b) Levering mot et originalt konnossement beholdt om bord

Når det forventes at fartøyet kan ankomme før konnossementet, har det utviklet seg en praksis med at konnossementet utstedes i et sett med tre originaler, og at rederen samtykker i at ett av settet skal beholdes om bord for levering til mottakeren eller den varslende parten ved ankomst til lossehavnen. Kapteinen leverer deretter dokumentet til denne parten, og dette presenteres på nytt for ham, og levering skjer mot denne. Dette alternativet har vært spesielt utbredt i oljehandelen. Til tross for at dette er vanlig praksis, frarådes det imidlertid sterkt av The International Group of P&I Clubs, ettersom beskyttelsen som gis en reder i henhold til sedvanerettsprinsippet om at han trygt kan levere til en konnossementsinnehaver der han ikke har noe negativt varsel om krav, er alvorlig svekket der to av de tre originale omsettelige brevene i settet er i omløp. Dette er fordi det er en klar risiko for at de andre originalene kan ha blitt omsatt i løpet av reisen, og konnossementet som forblir om bord, gjenspeiler derfor ikke det faktiske eierskapet til lasten. Dessuten må det faktum at kapteinen har beholdt konnossementet som han skal foreta levering mot, gi grunnlag for en slutning om at han er klar over at innehaveren av konnossementet ikke nødvendigvis er den faktiske eieren av lasten. Når skipsrederen eller kapteinen er oppmerksom på mulige konkurrerende krav, er han deretter forpliktet til å foreta undersøkelser for å forsikre seg om at mottakeren faktisk har rett til å motta leveringen.

Disse vanskelighetene har ført til at The International Group of P&I Clubs har utstedt retningslinjer for å hjelpe redere når de blir bedt om å følge denne praksisen. Det vises til Gard-rundskriv nr. 2/90. Dette råder medlemmene til å motstå forespørsler om å ha ett av et sett originale konnossement om bord. Hvis medlemmene, til tross for denne anbefalingen, er under press til å gjøre det, anbefaler foreningen at følgende ordlyd påtegnes på alle de originale konnossementene: «Ett originalt konnossement beholdt om bord, mot hvilket levering av last kan foretas etter instruksjoner mottatt fra avskipere/befraktere.»

Det antas at denne påtegningen vil gi enhver part som kjøper lasten mot et ufullstendig sett med konnossement, beskjed om at levering kan skje i bytte mot ett originalt konnossement som oppbevares om bord, og som sådan bør redusere risikoen ved praksisen. Det bør imidlertid huskes at et medlem som samtykker i å følge denne prosedyren, vil være i fare for å skade sin P&I-dekning. Det kan ikke understrekes nok at praksisen derfor bør motstås.

(c) Levering mot erstatning

(i) Er skipsrederen forpliktet til å akseptere en erstatning? Det viktigste å merke seg er at skipsrederen ikke, uten en svært klar formulering i kontrakten, er forpliktet til å levere last mot en erstatning for manglende fremleggelse av det originale omsettelige konnossementet. Selv om visse bransjer (spesielt oljehandelen) har utviklet praksisen med å levere uten originale konnossement mot en erstatning, endrer ikke dette den generelle stillingen som er angitt ovenfor.

I en bestemt sak måtte lagmannsretten vurdere om et tidsbefraktningsselskap på noen måte var annerledes med hensyn til levering mot en godtgjørelse enn et reisebefraktningsselskap eller et konnossement. Befrakterne argumenterte for at tilstedeværelsen av en godtgjørelse i et tidsbefraktningsselskap (enten uttrykt eller underforstått), sammen med deres evne og rett til å gi ansettelsesinstruksjoner, betydde at en reder var tvunget til å følge deres ordre om levering uten å fremlegge de omsettelige brevene. Lagmannsretten avviste dette som et generelt prinsipp og bekreftet det som generelt hadde blitt forstått som tilfelle før dommer Phillips' førsteinstansavgjørelse, nemlig at den blotte kombinasjonen av befrakterens rett til å gi ordre om ansettelse og rederens rett til en godtgjørelse ikke i seg selv tillot befraktere å tvinge en reder til å følge ordre i denne forbindelse. Dette er på grunnlag av at selv om rederen kan ha rett til en godtgjørelse, er han ikke tvunget til å påta seg den. Dette er også basert på at i henhold til sedvanerett kunne ikke befraktere, som har

gitt ordre om å utstede en omsettelig veksel og dermed har ført til en forpliktelse for skipsrederen til å levere ved fremleggelse av denne vekselen, og et ansvar for skipsrederen overfor en tredjepart, legitimt/lovlig endre denne ordren.

(ii) Når er en reder tvunget til å levere lasten mot en erstatning? Det klareste tilfellet der rederen vil være tvunget til å akseptere en erstatning, er når befrakterne får en kjennelse fra en kompetent domstol om dette, noe som vanligvis vil være i tilfeller der vekslene har gått tapt.

Skipsreder kan også være forpliktet til å levere varene mot en erstatning der han positivt har avtalt å levere varene mot det samme i kontrakten med befraktere. Dette må imidlertid være en positiv forpliktelse snarere enn bare en rett til en erstatning. Skillet mellom de to illustreres i følgende eksempelklausuler:

«[B]befraktere holder herved eiere skadesløse ... [for] ... å etterkomme deres ordre (inkludert levering av last uten fremleggelse av regninger)» gir rett til en erstatning. «Skulle regninger ... ikke ankomme ... samtykker eierne i å frigi hele lasten uten fremleggelse av originale regninger mot levering av befraktere av ... erstatning» gir opphav til en forpliktelse for skipsreder om å levere lasten i bytte mot en erstatning.

Selv der det foreligger en positiv avtale fra rederen om å akseptere en erstatning, er en advarsel på sin plass: Dersom det er klart for rederen at den parten som befrakterne ber lasten leveres til, ikke er innehaver av fakturaen / den parten som har rett til levering av lasten, er rederen fortsatt ikke forpliktet til å levere lasten og akseptere erstatningen. Dette ser ut til å være på grunnlag av at avtalen kan være ugyldig på grunn av ulovlighet på det tidspunktet ytelse kreves på grunnlag av et potensielt bedrageri.

(iii) Situasjonen dersom rederen aksepterer en skadesløsholdelse. Til tross for farene som er forbundet med eiere som godtar å levere last uten å fremlegge konnossementet mot en skadesløsholdelse, er det et faktum at det er en utbredt praksis. Hva kan da rederen gjøre for å minimere risikoen? De praktiske detaljene rundt prosedyren og foreningens retningslinjer ble diskutert i detalj i Gard News nr. 112

En erstatning er bare så god som den økonomiske styrken til personen som gir erstatningen, og deres mulighet til å oppfylle sine forpliktelser i henhold til den.

Erstatningen bør dekke hele det potensielle ansvaret, som ikke bare vil omfatte verdien av lasten, men også dekke renter og kostnader og eventuelle andre skader som følge av dette.

Erstatningen må utformes slik at den ikke foreldes

Erstatningen bør inneholde en relevant lov- og jurisdiksjonsklausul i tilfelle det blir behov for å håndheve den.

I utgave nr. 112 av Gard News ble det også påpekt at selv om praksisen skulle motstås, burde et erstatningsbrev som var juridisk bindende og ga skipseieren en viss beskyttelse, være inkludert i ordlyden anbefalt av The International Group of P&I Clubs. Denne ordlyden knytter både mottakeren som fremsetter forespørselen, og en bank til forpliktelsen. En banks deltakelse i forpliktelsen er av stor betydning, ettersom sikkerheten bare er så solid som solvensen til den parten som innvilger den. Det er derfor viktig å sikre at en førsteklasses bank forplikter seg i fellesskap med den parten som fremsetter forespørselen om levering.

En ytterligere advarsel gis også ved at en skadesløsholdelse som gis i forbindelse med bedrageri eller en ulovlig eller umoralsk handling, i henhold til engelsk lov, vil være ugyldig og ikke-håndhevbar fordi den er i strid med offentlig orden. Et eksempel på dette inkluderer en skadesløsholdelse gitt til skipsrederen i bytte mot hans samtykke til å utstede rene konnossement, til tross for at han visste at lasten som konnossementene representerte, faktisk var skadet. Selv om skadesløsholdelsesbrevet som gis for levering av last uten fremvisning av de originale konnossementene, er i en annen kategori og sannsynligvis ikke vil bli ansett som en ulovlig handling eller i strid med offentlig orden, kan det fortsatt være konsekvenser for eieren hvis han bevisst leverer lasten feil i bytte mot en skadesløsholdelse. Skadesløsholdelsen vil ikke være håndhevbar selv om den har den sjeldne utmerkelsen at den er kontrasignert av en bank.

Det ovennevnte oppsummerer alternativene som er tilgjengelige for en reder når de står overfor problemet med en mottaker som krever levering uten å fremlegge relevante konnossement. Selv om visse sikkerhetstiltak kan innlemmes i de ulike alternativene for å maksimere beskyttelsen for rederiene, kan ingen av disse gjøres feilsikre. Dette er selvfølgelig nedslående i lys av moderne skipspraksis og forbedret kommunikasjon. Det kan derfor være bedre, i stedet for å reagere på situasjonen i lossehavnen når saken allerede er et problem for

rederen, å vurdere nøye om det i det hele tatt er behov for å utstede et omsettelig konnossement. Hvis det ikke er nødvendig, bør redere vurdere om andre transportdokumenter (som de som er beskrevet nedenfor) kan utnyttes bedre for å unngå det potensielle problemet som er identifisert ovenfor. Andre dokumenter enn omsettelige konnossement (a) Bruk av et ikke-omsettelig konnossement.

Det anses generelt at de potensielle problemene som er identifisert ovenfor, blir betydelig redusert når konnossementet gjøres ikke-omsettelig. Foreningens regel 34.1.b(i) utelukker ikke dekning for krav som oppstår ved levering av last uten fremleggelse av et ikke-omsettelig konnossement, forutsatt at levering har funnet sted til den personen som har rett til å motta leveringen.

Dekkslast

UK-klubben gir rutinemessig råd til medlemmene om konsekvensene av foreslått lasttransport på dekk. Klubben gir vanligvis råd om både kontraktsmessige aspekter, dvs. risikofordeling i henhold til konnossement og certepartier, samt fra et tapsforebyggende eller praktisk perspektiv.

Frakt av last på dekk utsetter lasten for en rekke ekstra risikoer fra elementene, som sjøsprøyt og vind, samt potensiell risiko for å bli skylt av eller falle over bord på grunn av dårlige værforhold eller utilstrekkelig surring/stabilisering. Avhengig av lasten kan det også være problemer med selve fartøyets stabilitet, for eksempel frakt av vingeblader oppå lukedeksler.

Hva er Haag-Visby-reglene?

Sjørett

Haag-Visby-reglene og deres betydning

Haagreglene satte en viktig presedens for maritime spørsmål som ellers var plaget av kaotiske hendelser. Den internasjonale sjøretten, som ble utarbeidet og vedtatt tidlig på 1920-tallet, ble opprinnelig skissert og er fortsatt formelt kjent som «Den internasjonale konvensjonen om ensartethet av visse rettsregler vedrørende konnossement».

Haagprotokollen ble endret på slutten av 1960-tallet, og sjøretten, etter endringen, ble kjent på tvers av globale maritime kanaler som «Haag-Visby-reglene».

Haag-Visby-reglene fastsetter omfanget av styringen av fraktbrevet for et lasteskip som chartres, i tillegg til det ansvaret som potensielt kan pålegges partene som samtykker i befraktet.

Det følger dermed at for at Haag-Visby-endringen skal gjelde for en bestemt lastbefraktning, kreves fraktbrevet som det primære dokumentet for å bekrefte ektheten av forsendelsen og alle andre detaljer som er gitt av det aktuelle personellet som befrakter fartøyet.



NOEN LAND GODTAR IKKE

Noen land godtar ikke Haag-Visby-reglene

Selv om nesten alle land følger bestemmelsene i Haagprotokollen, har enkelte land ikke akseptert alle bestemmelsene i internasjonal sjørett. Noen av disse landene følger bestemmelsene i de opprinnelige Haagreglene, eller

– har etablert en egen lov som omhandler styring og virkeområde for fraktbrev, samtidig som den inkluderer bestemmelsene i Haag-Visby-protokollen, eller har ikke godkjent forbeholdene i Haag-Visby-protokollen

Hva inneholder Haag-Visby-loven?

Hver av de ti artiklene i Haag-Visby-loven beskriver i detalj kravene til rederiet som engasjerer fartøyet for den nødvendige operasjonen, og befraktningselskapet som stiller lasteskipet til rådighet.

I henhold til bestemmelsene forventes det at rederiet leverer oppdatert og nøyaktig informasjon om lasten som potensielt sendes.

Dersom rederiet unnlater å gjøre dette, skal verken det chartrede fartøyet eller fartøyets operatør holdes ansvarlig for tap som følge av en ulykke under transporten, i henhold til bestemmelsene i protokollen.

Haag-Visby-reglene

Samtidig må skipsoperatøren sørge for at skipet er egnet for godstransport, og at skipets lastedekk er egnet til å frakte lasten og har den nødvendige infrastrukturen.

I henhold til internasjonal sjørett faller alle gjenstander og varer unntatt storfe, fugl og alle de varianter av last som måtte plasseres på åpne dekk, inn under bestemmelsene i Haagprotokollen.

Kritikk og skepsis mot Haag-Visby-reglene

Selv om Haagreglene er påtrengende og bindende, argumenterer maritime eksperter og skipsfartskonglomerater for at loven i stor grad er i favør av lasteskipenes operatører snarere enn rederiene.

Dette argumentet stammer fra det faktum at mens loven krever at rederier oppgir grundig informasjon om lasten sin, er operatører unntatt fra å bli holdt ansvarlige for tap av last.

På samme måte, selv i tilfeller der en rederiorganisasjon oppgir alle nødvendige lastdetaljer i fraktbrevet, har operatører blitt fritatt fra å betale erstatning til det berørte rederiet basert på flere definerte punkter.

Dersom lasten må kastes ut i åpent hav på grunn av en maritim nødsituasjon, er lasteskipets operatører pålagt å gi delvis kompensasjon til rederiet som har lidt tapet, i henhold til Haag-Visby-reglene.

Slik kompensasjon kan imidlertid kreves av rederiet enten basert på hvert kolli av hele lastforsendelsen eller basert på hvert kilogram av den totale bruttolasttonnasjen som skipet frakter.

Et rederi som krever økonomisk kompensasjon, må også merke seg at kravet kun vil bli godkjent og validert dersom de nøyaktige kvantitative detaljene om lasten er oppgitt og oppført i fraktbrevet.

I tillegg avhenger den monetære verdien av erstatningen av kostnaden for lignende last i markedet, mens valutaen som brukes til å beregne erstatningsbeløpet, avhenger av den geografiske plasseringen der ulykken inntraff.

Σ

HAAG-REGLENE: KONKLUSJON

Med mange åpenbare avvik i sin rolle som en levedyktig maritim tvisteløsningsmyndighet representerer Haag-Visby-reglene virkelig en sårbar juridisk struktur. Deres tilstedeværelse, til tross for deres feil, fyller et langvarig tomrom av voldgift i den maritime sektoren. To viktige lover til har blitt etablert i fotsporene til Haagprotokollen. Gjennom disse etablerte og utarbeidede normene kan man håpe at et enda klarere juridisk lys kastes over den mye utviklede marine sektoren.

I henhold til Haagreglene/Haag-Visby-reglene er transportøren forpliktet til å laste, håndtere, stue, frakte, oppbevare, ta vare på og losse varer som fraktes om bord på skipet på riktig måte. Definisjonen av «varer» er bred, men utelukker uttrykkelig last som fraktes på dekk, dersom

Transportavtalen sier klart og tydelig at lasten skal transporteres på dekk.

Lasten fraktes faktisk på dekk.

Så hvis lasten er dekkslast som faller utenfor definisjonen av varer i Haagreglene/Haag-Visby-reglene, er transportøren fratatt forsvaret som er tilgjengelig i henhold til artikkel IV i Haagreglene/Haag-Visby-reglene dersom lasten blir skadet eller mistet.

Å frakte lasten om bord utsetter transportøren for større risikoer fordi varer som fraktes på dekk, er betydelig dårligere beskyttet enn de som fraktes i lasterommene. Etter å ha blitt fratatt Haagreglenes/Haag-Visby-reglenes forsvar er det derfor klokt av transportøren å søke å utelukke alt ansvar for transport av last på dekk ved å sette inn en passende klausul i konnossementet. Den engelske høyesterett vurderte nylig tolkningen av

en klausul i et konnossement som utelukker transportørens ansvar for dekkslast. Den omstridte klausulen lød:

lastet på dekk på avsenderens og/eller mottakerens og/eller mottakerens risiko; transportøren og/eller eierne og/eller fartøyet er ikke ansvarlig for tap eller skade uansett hvordan den oppstår.

I denne saken ble en last med offshore-produksjonsutstyr fraktet på dekk og mistet over bord i dårlig vær. Lasteinteressene anla sak mot eieren og argumenterte for at tapet skyldtes eierens manglende lasting, stuing og transport av varene. Eieren avviste kravet med henvisning til klausulen om utelukkelse av dekkslast. I stedet for en full rettssak basert på faktaene ble partene fornuftig nok enige om en forberedende høring om omfanget av denne klausulen, da de erkjente at hvis den gjaldt, ville det avgjøre saken.

Hovedspørsmålet var om eksklusjonsklausulen ble utvidet til ethvert krav, inkludert tap eller skade forårsaket av fartøyets sjødyktighet eller transportørens uaktsomhet.

Lasteinteressene hadde argumentert for at klausulen skulle leses slik at den ikke utelukker transportørens ansvar for tap eller skade forårsaket av transportørens uaktsomhet eller fartøyets usjødyktighet, ettersom dette er grunnleggende og overordnede forpliktelser som ikke var spesifikt omtalt i klausulen. Dette argumentet ble støttet av en rekke dommer i Singapore og Canada.

Retten var imidlertid enig med eieren i at en klausul som fastsetter at en transportør ikke er ansvarlig for tap eller skade på dekkslast «uansett hvordan den oppstår», av ren forretningssans og god forretningssans effektivt vil kunne utelukke ansvar for transportørens uaktsomhet eller unnlatelse av å utvise tilbørlig aktsomhet for å gjøre fartøyet sjødyktig. Retten avslo å følge tilnærmingen som ble brukt i domstolene i Singapore og Canada, med henvisning til en lang rekke engelske rettsavgjørelser som støttet konklusjonen. Dommeren kommenterte at

unntaksord som har bredere virkning enn «uansett årsak», er vanskelige å forestille seg, og i løpet av de siste 100 årene har de blitt «den klassiske frasen» for å utelukke ansvar for uaktsomhet og usjødyktighet.

Merk at dersom Haag-Visby-reglene hadde blitt anvendt, ville unntaket ha blitt omfattet av artikkel III 8, som begrenser en transportør fra å inngå kontrakter på vilkår som fritar eller reduserer en transportørs ansvar fra pliktene i reglene.

UK P&I Club-reglene gir ingen uttrykkelige unntak med hensyn til transport av dekkslast. I henhold til forbehold b i regel 2 paragraf 17 kan imidlertid krav som påløper som følge av et avvik, som er en avvikelse fra den kontraktsmessig avtalte reisen, ikke erstattes annet enn etter medlemskomitéens skjønn eller dersom avviket var avtalt på forhånd av lederne. Transport av last på dekk utenom skikk (f.eks. containerhandel) eller avtale vil utgjøre et avvik. Det følger at det ikke vil være dekning for et medlems ansvar for dekkslast med mindre: Det er vanlig å frakte slik last på dekk

Eller

den foreslåtte transporten er godkjent av lederne på forhånd, muligens med tilleggsdekning avtalt

Når en reise som inkluderer dekkslast, skal vurderes, bør du rådføre deg med og bruke P&I avdeling for tapsforebygging for å sjekke om det er noen praktiske hensyn å ta hensyn til.



SJEKK

Sjekk at det aktuelle konnossementet har riktig beskyttelsestekst.

Dekkslast og risikoen for vanninntrengning – håndtering av ansvar for dekkslast

Dekkslaster utgjør en betydelig risiko for vanninntrengning, noe som fremhever kompleksiteten i maritim logistikk. Å sikre riktig håndtering og stuing av dekkslast er avgjørende for å redusere potensielle farer. Flere ansvarslag er involvert i alt fra overholdelse av kontraktsklausuler til vurdering av lastens egnethet for dekkstransport, og det er viktig å ta opp spørsmålet om dekkslastansvar.

Som medlemmene vil være klar over, skal det ikke gis erstatning (fra klubben) der medlemmet er blitt ansvarlig som følge av transport av dekkslast, med mindre lasten er egnet for transport lastet på dekk og enten:

1. Spesiell dekning er avtalt.
2. Konnossementet er passende klausulert.
3. Konnossementet inneholder en passende fritaksklausul.
4. Der transportavtalen er obligatorisk underlagt Hamburgreglene ved lov, har medlemmet overholdt paragraf 1 og 2 i artikkel 9 (i Hamburgreglene)

På skip som ikke er spesielt konstruert for å frakte last på dekk, bør konnossementene inneholde en klausul som sier: «Lasten fraktes på dekk etter avsenderens instruksjoner og på avsenderens egen risiko. Transportøren skal ikke under noen omstendigheter være ansvarlig for tap av eller skade på dekkslast av noe slag og uansett årsak, selv om det er forårsaket av uaktsomhet fra transportørens eller hans ansattes eller agents side», eller ord i den retning.

Til tross for klausulen ovenfor kan det være et kontraktsbrudd å stue dekkslast på et uegnet sted på dekk. På samme måte kan stuing av last som er uegnet for dekkstransport, på dekk fortsatt anses som et kontraktsbrudd, selv der konnossementet er klausulert for dekkstransport og alle parter er klar over dette. Varer kan anses som uegnet for dekkstransport hvis eksponering for sjøvann vil forårsake skade på lasten.

I tillegg kan forskyvning av dekkslast være en sikkerhetsrisiko for mannskap og skip. Dette betyr at skipsfører og mannskap fortsatt har en interesse i å kontrollere at dekkslasten er tilstrekkelig stuert, selv i tilfeller der skipsføreren ikke er direkte ansvarlig for stuingen.

CASESTUDIE

På en nylig lasting i Kina ble et stort antall åpne containere plassert på dekk på den siste lastedagen. Dette ble stilt spørsmål ved fordi containeren viste potensial for opphopning av regn eller sjøvann. Containere har vanligvis små dreneringshull designet for å håndtere vanlig nedbør. De ville imidlertid være utilstrekkelige til å drenere store mengder vann som raskt kan samle seg under visse sjø- og værforhold. Vanninnhold kan raskt øke vekten eller lasten på hver tilhenger, noe som kan ha følgende effekter:

- a) Det kan hende at individuelle tilhengere ikke lenger er tilstrekkelige for å sikre dem, noe som kan føre til ødelagte surringer og at lasten forskyves.
- b) Skipets stabilitet vil endre seg på grunn av vektøkning med et høyt tyngdepunkt, noe som potensielt vil redusere reservestabiliteten.
- c) Vekten av dekkslasten kan øke til et nivå over grenseverdiene for lukedekselene
- d) Det kan oppstå en vanskelig situasjon ved losseporten, inkludert behovet for å fjerne vann på en sikker måte fra tilhengerne og løfte dem under slike forhold.

Heldigvis var det ved denne anledningen mulig å åpne baklukene på tilhengerne og unngå betydelig vannansamling. Dette betydde imidlertid at mannskapet måtte sjekke tilhengerne regelmessig og bekrefte at tilstanden forble akseptabel.

Det er verdt å være klar over risikoen, ettersom det ikke alltid finnes fasiliteter for å sikre sikker dreneringskapasitet. Redere bør være oppmerksomme på og tidlig identifisere dekkslast som har potensial til å samle vann. Hvis en last som kan samle betydelige mengder vann, presenteres for dekkstransport, bør det gjennomføres passende samtaler med avsenderen for å vurdere avbøtende tiltak.

Dekkslast en oppsummering av engelsk og amerikansk lov

Generelt prinsipp

Normalt vil en transportør ikke ha tillatelse til å stue varer på dekk med mindre det er skikk i bransjen eller lastehavnen om å stue de spesifikke varene på dekk for den aktuelle reisen, eller med mindre det er en uttrykkelig avtale med avsenderen av varene om å stue dem på dekk. Ellers vil dekkstuing være «uautorisert», og transportøren vil være ansvarlig for tap av eller skade på varene som følge av dekkstuingen.

I henhold til engelsk lov er det et spørsmål om tolkning om unntaksklausulene i konnossementet eller certepartiet vil beskytte transportøren i tilfelle tap av eller skade på uautorisert dekkslast. I henhold til amerikansk lov er uautorisert dekkslast ansett å utgjøre et ulovlig avvik.

Last

HAAG- OG HAAG-VISBY-REGLER

England er part i Haag-Visby-reglene. Loven som gjelder for sjøtransport i USA, er basert på Haagreglene. Det sies generelt at Haag- og Haag-Visby-reglene ikke gjelder for dekkslast. For å unngå at Haag- og Haag-Visby-reglene gjelder, må imidlertid to krav være oppfylt: (1) Lasten må stues på dekk, og (2) dekkstuingen må være tydelig angitt på konnossementet.

Tydelig angitt på konnossementet

Selv om det er lett å fastslå om en spesifikk last faktisk har blitt fraktet på dekk eller ikke, for det er et faktisk spørsmål, er det ikke så lett å oppfylle kravet om at en klar erklæring skal fremgå av konnossementet. Det avgjørende spørsmålet ser ut til å være om en tredjepart som erverver konnossementet, ville være i stand til å fastslå ut fra vilkårene i konnossementet om varene var stuet på eller under dekk. I henhold til engelsk lov er en generell rett til å frakte varer på dekk ikke tilstrekkelig, siden erververen ikke ville være i stand til å fastslå om rettigheten hadde blitt utøvd eller ikke. På samme måte er en klausul som bestemmer at transportøren har rett til å frakte lasten på dekk, med mindre avsenderen protesterer, heller ikke tilstrekkelig i henhold til amerikansk lov, siden erververen ikke ville være i stand til å fastslå om avsenderen hadde reist en innsigelse eller ikke. Videre kan en enkel merknad på forsiden av konnossementet heller ikke være tilstrekkelig i henhold til amerikansk lov, og det kan være et krav at avsenderen «bevisst samtykket» til transport på dekk.

Det faktum at det i visse farter er vanlig at spesifikke laster fraktes på dekk, er irrelevant for spørsmålet om anvendelsen av Haag- og Haag-Visby-reglene. Med mindre konnossementet uttrykkelig angir at varene fraktes på dekk, gjelder reglene.

Frihetsklausuler

Når last fraktes (eller kan bli) på dekk, anbefaler foreningen at følgende klausul settes inn i konnossementene:

«Frihet til å stue på dekk. Transportøren har frihet til å frakte varer på dekk uten varsel til selgeren og uten å oppgi transporten på dekk på konnossementet.»

Selv om den ikke har samme virkning med det formål å unngå anvendelse av Haag- eller Haag-Visby-reglene som en klausul som uttrykkelig angir at varene sendes på dekk, kan denne klausulen være nyttig, ettersom den tillater dekkstransport. Der klagerne fremsetter argumenter om hensynsløs oppførsel eller grunnleggende brudd, kan klausulen gi transportøren viktig beskyttelse. Den samme beskyttelsen gis av frihetsklausulen, der en unntaksklausul kan fjernes på grunnlag av tolkning.

Der Haag- eller Haag-Visby-reglene ikke gjelder

Forutsatt at dekkslast er unntatt fra reglenes anvendelse, står partene fritt til å avtale transportvilkår. Dette er fordi tredjeparter som konnossementet kan overføres til, er klar over dekkstransporten og det faktum at reglene ikke gjelder. I disse tilfellene er det mulig for transportøren å fraskrive seg ansvar for tap av eller skade på dekkslast. I henhold til engelsk lov kan ansvar fraskrives gjennom en klausul på forsiden av konnossementet som sier: «Carried on deck at shipper's risk without liability for loss and/or damage whatever caused.» Dette er fordi det i henhold til engelsk lov er mulig å frita seg fra ansvar for uaktsomhet hvis det gjøres i klare og utvetydige ordelag. Imidlertid vil den samme klausulen ikke være effektiv i henhold til amerikansk lov, siden amerikanske domstoler ikke vil tillate transportøren å unnsnippe ansvar for tap eller skade som følge av hans egen uaktsomhet, slik at enhver bestemmelse om dette i et konnossement vil være i strid med offentlig orden og derfor ugyldig. Videre gjelder Harter-loven for forsendelser til eller fra USA. Denne loven gjør det ulovlig å sette inn noen klausul i et konnossement som fritar transportøren fra ansvar for egen uaktsomhet, feil eller

svikt i korrekt stuing (både for last på dekk og under dekk). Enhver kontraktsbestemmelse i så henseende vil være ugyldig og uten virkning. Følgelig anbefales det å sette inn følgende klausul på forsiden av konnossementet når et konnossement «på dekk» brukes til transport av last til eller fra USA: «Transportert på dekk. Risikoen for tap eller skade som er forbundet med transport på dekk, bæres av avsender/mottaker, men i alle andre henseender er risikoen for tap eller skade regulert av bestemmelsene i Carriage of Goods by Sea Act of the United States, 1936 ('COGSA') (uavhengig av paragraf 1(c) i COGSA) og, i den grad det ikke er i strid med slike bestemmelser i COGSA, av vilkårene i dette konnossementet.» Til slutt bør man huske på at dersom Haag- eller Haag-Visby-reglene ikke gjelder for dekkstransport, vil transportøren i prinsippet ikke kunne vise til forsvaret og begrensningene i reglene, som danner grunnlaget for P&I-dekningen. I slike tilfeller vil det være nødvendig å innlemme vilkår i kontrakten som er minst like gunstige for transportøren som de som er fastsatt i reglene, for å tjene som beskyttelse i tilfelle klausulen som forsøker å frita alt ansvar for dekkslast, ikke opprettholdes. Om man ikke gjør dette, vil det skade P&I-dekningen.

For eksempel er transport av lukkede containere på dekk av spesialbygde containerskip nesten universelt ansett som en vanlig transportmetode. På samme måte er transport av tømmerstokker på dekk av spesialbygde tømmertransportfartøyer også akseptert som vanlig.

En alternativ ordning er å ha en forhåndsstrykt klausul om «On Deck Cargo» på baksiden av konnossementet som omhandler bestemmelser om ansvar/tidsbegrensning/pakkebegrensning (som i dette tilfellet kan være gunstigere for transportøren enn de som er fastsatt i COGSA), med en stemplet klausul på forsiden av konnossementet som angir «On Deck Carriage», og som retter oppmerksomheten mot bestemmelsene for transport på dekk på baksiden av konnossementet.

Regel 34.1.ii i Gards vedtekter og regler fra 1996

Årsak til og forebygging av containertap til sjøs

Årsakene til at containere tapes over bord, er mange og ofte komplekse, men svært ofte er grunnleggende driftsfeil en faktor. Konsekvensene av containertap bør rettferdiggjøre tid, kostnader og innsats fra skipseiere og -operatører i gjennomgangen og forbedringen av forebyggende tiltak.

Last

Lasteplassering og sikring

Dårlig vær

Bortsett fra tap som er et resultat av at containere går over bord på grunn av for eksempel grunnstøting, forlis eller kollisjon, er hardt vær ofte den vanligste faktoren som fører til at containere kolliderer under ellers rutinemessige reiser. På Svendborg Maersk skal bølger på 10 meter ha forårsaket rulling på over 40 grader. Kapteinen hadde angivelig forberedt seg på dårlig vær, men forutså ikke hvor mye verre enn han hadde forutsett, den faktiske vær- og bølgesituasjonen ble. Gards nylige erfaring med skader er at skipshåndtering i hardt vær også er en relevant faktor for tap av containere. I ett tilfelle fortsatte en kaptein i full fart i et mislykket forsøk på å kjøre fra en tyfon, og i et annet unnlot en kaptein å følge advarsler utstedt av IMO angående synkron og/eller parametrisk rulling ved å bremse ned i etter sjø.

Manglende overholdelse av skipets containersikringsmanual (CSM)

En vanligere årsak til at containere kolliderer, er manglende overholdelse av grenser for containervekt, -lag eller -høyder som er angitt i skipets CSM. I noen tilfeller har vi sett at CSM-en i seg selv ikke har tatt hensyn til forskjellige stabilitetsforhold eller bruk av ikke-standardiserte containere, for eksempel High Cubas. Når et containerskip er på charter, har vi også sett kommunikasjonsbrudd mellom befrakterens containerplanleggere og mannskapet, selv når man bruker det samme datastyrte stuingsplanleggingsprogrammet. Befraktere vil naturligvis se etter å optimalisere stuing, men mannskapet kan være motvillige til å gripe inn og forstyrre stramme tidsplaner.

Surringsproblemer spesielt relevante for store containerskip

Den store størrelsen på surringsarrangementene på større skip gjør det vanskelig for et mannskap å sjekke dem mot CSM, og det kan oppstå en følelse av at det er liten fare for skipet hvis noen containere går tapt, og at det er befrakterens problem. Jo større skipet er, desto mer surringsutstyr er det å vedlikeholde, noen stuere kanskje har liten interesse av å håndtere forsiktig. Vedlikehold er ikke en enkel oppgave å holde styr på, og hendelser oppstår på grunn av defekt utstyr.

Det økende antallet containere om bord har en åpenbar effekt på tiden det tar å surre og løsne dem, noe som er til stor bekymring for befrakterne. Bruken av helautomatiske låser, slik som de som er konstruert for å løsne når containeren beveger seg litt rundt dens vertikale akse, har reist spørsmål om hvorvidt denne typen bevegelse kan gjenskapes til sjøs i hardt vær. Bekymringer rundt disse låsene ble først reist av Gard i 2006 (Helautomatiske låser ble angivelig brukt over hele dekket på Svendborg Maersk. Den danske rapporten om sjøulykken kommenterer at disse låsene når sin minimale bruddlast ved lavere krefter enn halvautomatiske låser, og at de lar stabler svinge betydelig på grunn av høyere vertikal toleranse. Rapporten konkluderer ikke om den årsakssammenhengene effekten av disse låsene. Dette er åpenbart et komplekst problem, og det ser ut til at det gjøres ytterligere undersøkelser. I minst to av de betydelige containertapsakene som Gard har sett på, var helautomatiske låser i bruk, og det var overraskende at det i begge tilfeller var eierne som leverte helautomatiske låser, om enn med befrakterens godkjenning. Det er fortsatt bekymring rundt bruken av låsene eller i det minste egnetheten til visse design.

Problemer relatert til avsender

Svikt kan være utenfor mannskapets og befrakterens kontroll. På Napoli, hvor over 100 containere gikk tapt, fant rapporten fra MAIB at vekten av 137 av de 660 containerne på dekk avvek med mer enn tre tonn fra den oppgitte vekten, noe som resulterte i et totalt avvik på 312 tonn fra lastemanifestet. I andre tilfeller kan selve containeren være uegnet eller innholdet utilstrekkelig sikret.

Forebygging av containertap

Bransjeinitiativer

En rekke initiativer er i gang for å håndtere problemer knyttet til avskipere. Det er verdt å merke seg at det vil gå nesten ti år fra «Napoli» når endringer i SOLAS-konvensjonen (Safety of Life at Sea) forventes å sette i kraft kravet om verifisering av containervekt som en betingelse for lasting av skip i juli 2016. World Shipping Council har nylig gitt retningslinjer for dette nye kravet for sine medlemsrederier. Dette er en velkommen utvikling, sammen med en ny praksiskodeks for pakking av lasttransportenheter.

Midt i bekymringer om at containeres lagrings- og stablingskapasitet kan føre til unødige belastninger, er den internasjonale standardiseringsorganisasjonen (ISO) i gang med en gjennomgang av standardene for surringsutstyr og hjørnestøpegods. MARIN-prosjektet lashing@sea (Maritime Research Institute Netherlands) er et tverrfaglig initiativ som involverer skipseiere, surringsleverandører, klassifiseringsselskaper og kompetente myndigheter. Det har gjennomført verdifulle undersøkelser av surringslaster og akselerasjonskrefter, noe som har gitt en bedre forståelse av fysikken som er involvert og forbedringsområder innen surringsteknologi og driftsprosedyrer. Publikasjonen Safe Transport of Containers by Sea: Industry Guidance for Shippers and Container Stuffers er en nyttig veiledning til beste praksis i bransjen.

Driftsgjennomgang

Med henvisning til noen av årsakene nevnt ovenfor oppfordres eiere og operatører til å gjennomgå forholdsregler for hardt vær. Værmeldinger er aldri helt pålitelige, og det må finnes en fornuftig balanse mellom tidspress og risikoen/konsekvensene av containerkollaps og containertap. Skipshåndtering i hardt vær er sannsynligvis et område der opplæringen kan forbedres. CSM er et levende dokument som bør gjennomgås for å sikre at det er egnet til formålet.¹ Det samme gjelder surringer, og en gjennomgang kan med fordel stille spørsmål ved om det kan gjøres mer effektive kontroller, og om de riktige valgene tas når det gjelder surringsdesign.

Etter hvert som grenser flyttes, er det et enda større behov for fortsatt fokus på forebygging:

Containerskip med en kapasitet på over 20 000 TEU er nå i tjeneste, og disse kan laste 11 rader på dekk.

Noen av klassifikasjonsselskapenes regler tillater nå tyngre og høyere dekkslast og/eller mindre strenge surringsarrangementer på visse stuingssteder, avhengig av rutene og sesongene skipet seiler i.

Dette gjør stuing og sikring av last til en enda mer sofistikert operasjon. Det forventes at flere operatører vil ta i bruk spesielle klassenotasjoner for rutespesifikke stuings- og surringsarrangementer. Selv om det er positivt at dette vil kreve en klassegodkjent surringsdatamaskin, kan det fortsatt være bekymringer om sikkerhetsmarginene er på et fornuftig nivå, og om det er tilstrekkelig enkel veiledning hvis en rute endres. Riktig opplæring i bruk av mer sofistikert teknologi er avgjørende.

Σ

SAMMENDRAG

Denne artikkelen har sett på årsakene til og forebyggingen av tap av containere til sjøs. Alle parter involvert i transportkjeden må utføre sine roller på en ansvarlig måte – det kan ta bare én container for å starte en containerkollaps som i verste fall kan føre til skade på mannskapet. Som rapportert i del én av denne artikkelen, begynner tapet av containere over bord å få større konsekvenser fra et miljøperspektiv. Kostnadene materielle skader og tapt tid fører til, må også tas med i betraktningen. En overvektig, dårlig fylt eller uegnet container er ofte ikke mulig å oppdage ved lastning. Men hvis containeren er i god stand, er det opp til skipet og befrakterne å stue og sikre den på riktig måte, i samsvar med CSM, med hensyn til reisevariabler som ikke er tatt hensyn til i CSM. Selv om det vanligvis er befrakterne som fungerer som kontraktsfraktører og ofte også er ansvarlige under befrakteravtalen for stuing og sikringsoperasjoner, vil kompleksiteten ved containerkollaps og containertap ofte bety at det endelige ansvaret ikke er entydig. Eiere kan absolutt forvente å bli målrettet av myndighetene for søk og fjerning av tapte containere samt rusk fra land. Det er derfor viktigere enn noen gang at containerplanleggere og mannskapet er på samme side.

1 Den 15. desember 2014 utstedte IMO reviderte retningslinjer for utarbeidelse av håndboken for lastesikring (MSC.1/Circ.1353/Rev.1) med det formål å sikre at CSM-er dekker alle relevante aspekter ved stuing og sikring av last, og for å gi en ensartet tilnærming til utarbeidelse av CSM, deres utforming og innhold.

Avsnitt 1 Lastansvar

4.1.1 Generelt

Denne delen beskriver dekningen for ansvar overfor last. De to hovedkategoriene av lastansvar er transportansvar og dokumentansvar. Transportansvar refererer til lastens fysiske tilstand, med andre ord last som går tapt eller skades mens den er i transportørens varetekt, forvaring eller kontroll. Denne typen ansvar er behandlet i del 1 og 2 i denne regelen. Dokumentansvar gjelder for detaljene og beskrivelsen av lasten i transportavtalen. Del 3 omhandler dette ansvaret. Transportøren har også et ansvar for å levere lasten til dens rettmessige eier i henhold til transportavtalen. Den påfølgende dekningen er beskrevet i del 4.

Avsnitt 5 omhandler papirløs handel. Avsnitt 6 viser til ekstraordinære håndteringskostnader og utgifter som medlemmet selv pådrar seg. Avsnitt 7 omhandler felleshavari og avsnitt 8 ansvar som følge av avvik.

Det finnes andre regler som gjelder ansvar i forbindelse med last. Dekningen mot lastrelaterte bøter er beskrevet i regel 7 avsnitt 6. Godkjente kontraktsvilkår for transport av last er referert til i regel 10 avsnitt 2. Viktige unntak fra dekning for lastansvar fremgår av regel 11 avsnitt 1–2.

4.1.2 Lastansvar

4.1.2.1 Bakgrunn for konvensjonene

Transportøren er ikke ansvarlig for å kompensere eieren eller garantisten for last for all skade eller tap som har oppstått om bord på skipet eller på annen måte i transportørens varetekt. Transportøren har ikke noe objektivt ansvar for last som er betrodd ham. Intet slikt vidtrekkende ansvar er engang foreslått i noen internasjonal konvensjon som er under behandling. Last kan bli skadet eller mistet uten at transportøren er ansvarlig i henhold til gjeldende lov. Det er en viktig funksjon for P&I-klubben å avgjøre om omstendighetene i en sak er slik at ansvar foreligger eller ikke, og deretter å avgjøre eller forsvare kravene deretter.

Omfanget av transportørens ansvar for last avhenger av gjeldende lov. De fleste land baserer sin nasjonale lovgivning på en av de internasjonale konvensjonene om lastansvar. Disse konvensjonene er Haagreglene, Haag-Visby-reglene og Hamburgreglene. Konvensjonen kjent som Rotterdamreglene er ikke ratifisert av i nærheten av det nødvendige antallet stater. Følgelig er den ikke i kraft. Noen land, som Colombia, Taiwan og Venezuela, har ikke vedtatt noen av de relevante konvensjonene. For slike land kan partene i en fraktkontrakt bestemme omfanget av transportørens ansvar innenfor rammen av gjeldende lokal nasjonal lov. Andre land, som Brasil, har vedtatt nasjonal lovgivning som pålegger enda strengere ansvar for last enn det som ville ha fulgt av noen av konvensjonene. Medlemmer som handler til slike land, kan be om klubbens råd om hvordan konnossement og andre transportkontrakter bør utformes for å gi medlemmet beskyttelse mot ansvar og for å overholde regel 10 avsnitt 2. Konvensjonene vil bli behandlet individuelt nedenfor.

De fire nevnte konvensjonene er alle basert på prinsippet om å sette en obligatorisk minimumsstandard for transportørens lastansvar. Transportøren kan ikke redusere dette ansvaret ved noen klausuler i transportavtalen. På den annen side har transportøren lov til å utvide sitt ansvar utover den pålagte minimumsstandarden. Ettersom P&I-forsikring er utformet for å dekke det minimumsansvaret som medlemmet juridisk sett ikke kan unngå eller redusere, sier regel 10 paragraf 2 (a) at dekningen for lastansvar er betinget av at transportavtalen er basert på Haagreglene eller Haag-Visby-reglene. Lastansvar utover disse standardene, inkludert de som følger av Hamburgreglene, dekkes bare hvis og i den grad de er obligatorisk gjeldende eller fastsatt i en kontrakt godkjent av klubben.

4.1.2.2 Haagreglene

4.1.2.2.1 Generelle kommentarer til Haagreglene

Haagreglene ble utarbeidet og vedtatt av en internasjonal konvensjon i 1924. De har blitt nasjonal lov i et stort antall land. Noen land har siden erstattet Haagreglene med Haag-Visby-reglene, som vil bli kommentert nedenfor. På forespørsel vil klubben gi informasjon til et medlem om hva slags lovgivning som gjelder i hvert land.

Haagreglene ble utarbeidet på et tidspunkt da godstransportsystemer var annerledes enn dagens. Det bør bemerkes at de ikke bare gjelder for transport av stykkgoods, selv om mange av de ledende rettsakene dateres tilbake til stykkgodstransporten. Haagreglene – og for den saks skyld også Haag-Visby- og Hamburgreglene – regulerer transportørens ansvar for transport av alle typer last. Det er den tekniske anvendelsen av reglene som må tilpasses de ulike egenskapene ved transport av kjølelast, oljer, kjemikalier, containere, tilhengere osv.

4.1.2.2.2 Paramount-klausul

Der de er vedtatt, er Haagreglene eller Haag-Visby-reglene obligatorisk gjeldende ved lov. For andre land kan de gjøres gjeldende ved at de innlemmes i transportavtalen. For å sikre at det ikke aksepteres et større ansvar enn det som dekkes av disse reglene, bør utstedte konnossement inneholde en klausul som gjør transporten underlagt Haagreglene eller Haag-Visby-reglene. En slik klausul kalles en Paramount-klausul. Et medlem bør sørge for at certepartier inneholder klausuler som sier at den parten som utsteder konnossementene (eier eller befrakter), forplikter seg til å sette inn en Paramount-klausul i alle konnossement utstedt i henhold til certepartiet. Det er også viktig, for å bevare P&I-dekningen, at ethvert certeparti som er transportavtalen, gjøres underlagt Haagreglene eller Haag-Visby-reglene. Dette kan bare oppnås ved uttrykkelig innlemmelse, siden Haagreglene og Haag-Visby-reglene ellers ikke gjelder for certepartier.

4.1.2.2.3 Transportørens og lasteierens ansvar

Ansvarsbegrepet i henhold til Haagreglene er basert på en ansvarsfordeling mellom transportøren og eieren av lasten. Transportøren har to grunnleggende ansvarsområder. For det første bør han være rimelig aktiv for å sikre at skipet er egnet til å laste den tiltenkte lasten og frakte den trygt til bestemmelsesstedet. Dette omtales som forpliktelsen til å utvise tilbørlig aktsomhet med hensyn til sjødyktighet før og ved reisens begynnelse (se kommentarene under 4.1.5). For det andre bør transportøren oppbevare og ta vare på lasten mens den er i hans varetekt (se kommentarene under 4.1.6).

Dersom transportøren har oppfylt disse to grunnleggende ansvarsoppgavene på en tilstrekkelig måte, kan han påberope seg en liste med unntak fra ansvar. Tap eller skade på last forårsaket av en risiko på denne listen bør dekkes av lasteieren (se kommentarene under 4.1.8).

4.1.2.2.4 Bevisbyrde

Fordelingen av ansvar mellom partene avhenger av årsaken til tapet. Årsaken må derfor fastslås så langt det er mulig gjennom etterforskning. Ansvarsfordelingen krever regler for bevisbyrden (se kommentarene under 4.1.4). Begge parter må være aktive i å sikre bevis for å støtte sine respektive standpunkter.

I henhold til Haagreglene skifter bevisbyrden i lastekrav ofte mellom lastekravssøkeren og transportøren. I henhold til engelsk lov (som regulerer de fleste konnossement), hvis last losses i skadet tilstand, ligger den første bevisbyrden hos transportøren for å fastslå at den skadede tilstanden ikke skyldtes manglende stell eller uaktsomhet med tanke på lasten mens den var om bord på fartøyet (dvs. at transportøren tok alle nødvendige tiltak i henhold til bransjestandarder for å ta vare på lasten under reisen). Med forbehold om dette må saksøkeren bevise ikke bare arten og omfanget av tapet eller skaden, men også at den var forårsaket av en spesifikk handling eller unnlatelse fra transportøren som utgjør uaktsomhet med tanke på stell av lasten, eller av fartøyets usjødiktighet, og at det skjedde mens lasten var i transportørens varetekt. Hvis lastekravssøkeren kan fremlegge overbevisende bevis i disse henseendene, skifter bevisbyrden til transportøren. Transportøren anses ansvarlig for å erstatte tapet med mindre han kan bevise at skaden eller tapet ikke ble forårsaket av uaktsomhet fra besetningens side i forbindelse med håndteringen av lasten, eller at det (hvis det bevises å være forårsaket av usjødiktighet) skjedde til tross for utøvelse av tilbørlig aktsomhet for å gjøre fartøyet sjødyktig, og at årsaken til tapet var et forhold som transportøren er fritatt for ansvar for ved et uttrykkelig unntak (se kommentarene under 4.1.8).

4.1.2.2.5 Tidslinje

For å ha en rimelig sjanse til å oppfylle bevisbyrden må transportøren informeres om ethvert krav i tide. Haagreglene inneholder bestemmelser om foreldelsesfrister for lastekrav (se kommentarene under 4.1.10).

4.1.2.2.6 Ansvarsbegrensning

Haagreglene gir transportøren rett til å begrense sitt ansvar per kolli eller annen enhet av varene (se kommentarene under 4.1.9.3).

4.1.2.2.7 Spesielle bestemmelser for spesiallast

Haagreglene inneholder spesielle regler for visse typer last, som for eksempel varer av brannfarlig, eksplosiv eller farlig art (se kommentarene under 4.1.11.4), dekkslast (se kommentarene under 4.1.11.5), levende dyr (se kommentarene under 4.1.11.11) og verdifull last (se kommentarene under 4.1.11.17).

4.1.2.3 Haag-Visby-reglene

For å møte behovene til moderne transport ble det lagt til ytterligere regler i 1968, og disse ble kjent som Haag-Visby-reglene. De har blitt vedtatt av en rekke land og gjelder for transport fra en havn i en kontraherende stat eller der konnossementet er utstedt i en slik stat eller inneholder en Paramount-klausul som gjør Haag-Visby-reglene gjeldende.

Haag-Visby-reglene er basert på Haagreglene, med noen viktige modifikasjoner. En ny måte å beregne begrensningen per kolli på ble introdusert, noe som økte omfanget av transportørens ansvar betydelig (se kommentarene under 4.1.9.3.3). I henhold til Haag-Visby-reglene utgjør opplysningene i et konnossement avgjørende bevis for varenes tilsynelatende tilstand på forsendelsestidspunktet (se kommentarene under 4.3.3.2). Fristen for transportøren til å fremme krav om erstatning ble forlenget (se kommentarene under 4.1.10.13). I henhold til Haag-Visby-reglene gis transportørens ansatte beskyttelse i den forstand at de gis de samme rettighetene og immunitetene som transportøren selv dersom krav fremmes direkte mot noen av dem. Se kommentarene om bruken av en Himalaya-klausul under 4.1.7.4.

Bevisbyrden etter Haag-Visby-reglene er den samme som etter Haagreglene (se kommentarene under 4.1.2.2.4).

4.1.2.4 Hamburgreglene

Hamburgreglene ble vedtatt i 1978. De trådte i kraft i november 1992 (se kommentarer under 10.2.2).

Haagreglene og Haag-Visby-reglene er basert på en fordeling av ansvar mellom transportøren og lasteieren. I henhold til Hamburgreglene er det imidlertid en presumsjon om at transportøren er ansvarlig for tap eller skade på last, med mindre han kan bevise at han tok «alle tiltak som med rimelighet kunne iverksettes for å unngå hendelsen og dens konsekvenser». Denne bevisbyrden er betydelig vanskeligere for transportøren å oppfylle

enn den som er under Haagreglene og Haag-Visby-reglene. Omfanget av transportørens ansvar er dermed økt i sammenligning.

Hamburgreglene er basert på prinsippet om antatt skyld eller forsømmelse. De tillater imidlertid fortsatt fremleggelse av bevis og argumenter i transportørens favør. Lasteskade som oppstår i henhold til Hamburgreglene, må undersøkes på tradisjonell måte før det inngås noen forpliktelser overfor lasteinteressene. Nødvendigheten av å innhente bevis og måten å gjøre det på beskrevet i kommentarene under 4.1.4 er like relevante for krav som er underlagt Hamburgreglene.

4.1.2.5 Rotterdamreglene

4.1.2.5.1 Generelle kommentarer til Rotterdamreglene

Rotterdamreglene ble vedtatt i 2008. I henhold til artikkel 94 i konvensjonen trer Rotterdamreglene i kraft ett år etter at de er ratifisert av den 20. FN-medlemsstaten. I skrivende stund har Rotterdamreglene så langt blitt undertegnet av 24 stater, men bare ratifisert av 4 stater. Det vil ta noe tid før konvensjonen trer i kraft, om noen gang.

Formålet med konvensjonen var å modernisere de eksisterende internasjonale reglene knyttet til transportavtaler av varer og oppnå internasjonal ensartethet mellom stater ved å erstatte de eksisterende konvensjonene, dvs. Haagreglene, Haag-Visby-reglene og Hamburgreglene.

4.1.2.5.2 Transportørens og lasteierens ansvar

Rotterdamreglenes ansvarsordning, med hensyn til transportørens ansvar, er culpabasert. Det vil si at transportøren er ansvarlig der lasteinteresser kan bevise at tapet, skaden eller forsinkelsen fant sted i løpet av transportørens ansvarsperiode.

Transportøren er imidlertid lettet dersom det kan påvises at årsaken til skaden ikke kan tilskrives transportørens feil og/eller faller inn under rammen av de aksepterte forsvarsgrunnene som er oppført i artikkel 17. Feil begått av transportørens ansatte behandles på samme måte.

Transportøren forblir ansvarlig dersom lasteinteresser kan vise at transportørens oppførsel bidro til det aktuelle tapet, uavhengig av om transportøren kan påberope seg noe forsvar. Sistnevnte utvikling representerer et betydelig snevrere unntaksområde for transportøren sammenlignet med tidligere konvensjoner.

Ovennevnte utvikling fremheves ytterligere av utelukkelsen av feil i navigasjonsforsvaret, som transportøren i tidligere konvensjoner kunne stole på. Transportørens plikt til å utvise tilbørlig aktsomhet for å gjøre fartøyet sjødyktig før og ved reisen begynnelsen er utvidet til å omfatte selve reisen. I kraft av artikkel 14 har transportøren en løpende plikt til å utvise tilbørlig aktsomhet med hensyn til fartøyet sjødyktighet.

4.1.2.5.3 Tidslinje

Rotterdamreglene gir en toårig foreldelsesfrist for lastekrav.

4.1.2.5.4 Ansvarsbegrensning

Sammenlignet med tidligere konvensjoner er ansvarsgrensene økt. Artikkel 59 i Rotterdamreglene bestemmer at gjeldende grense per kilogram er 3 SDR, mens grensen per kolli er 875 SDR, se under 4.1.9.3.

4.1.3 Dekning for lastansvar

4.1.3.1 Generelle kommentarer om omslaget

Dekningen under denne paragrafen gjelder for ansvar som følger av ufravikelig gjeldende lov eller av en transportavtale basert på Haag- eller Haag-Visby-reglene, i henhold til regel 10 paragraf 2 (a). Et medlem må videre benytte seg av alle tilgjengelige forsvarsgrunner og begrense sitt ansvar i samsvar med regel 2 femte ledd.

4.1.3.2 Følgeskade

Ansaret som dekkes, gjelder primært tap av eller skade på den aktuelle lasten. Ansvar for følgeskader dekkes så lenge det er obligatorisk og forårsaket av tap av eller skade på den aktuelle lasten. Dersom et viktig maskineri går tapt under transporten, noe som fører til at en fabrikk stopper produksjonen, og medlemmet blir funnet juridisk ansvarlig for å kompensere for produksjonstapet, dekkes det ikke i henhold til denne delen. Det

dekkes ikke følgeskader som ikke er relatert til den skadede lasten. Dersom en charteravtale kanselleres på grunn av havari i kjølemaskineriet eller annen skade på eller tap av et chartret skip, dekkes ikke et krav for tapet som befrakteren har lidt ved å måtte leie inn erstatningstonnasje til en høyere fraktrate.

4.1.3.3 Forsikringsperioden

4.1.3.3.1 Ansvarsperioden

4.1.3.3.1.1 «Talje-til-talje»-prinsippet

Tidligere ble transportørens ansvar for lasten ansett å være begrenset til perioden fra skipets talje hektes på i lastehavnen til lasten krysser skipets rekkverk i bestemmelseshavnen: «talje-til-talje»-prinsippet. Dette opprettholdes ikke lenger av domstolene. I stedet er det en slags gråsoner for når transportørens ansvar gjelder før lasting og henholdsvis opphører etter lossing.

4.1.3.3.1.2 Perioden før lasting

Med mindre annet er avtalt (se kommentarene til FIOS-vilkårene under 4.1.6.3), er transportøren ansvarlig for lasteoperasjonen. Lastens tilstand før lasting starter, er av betydning.

For perioden før lasting er det viktig å finne ut når og hvordan varene ankom terminalen eller kaien for lasting om bord på skipet. Ble lasten besikttet? Hvilken kvittering ble gitt? Hvordan ble den lagret, sikret mot tyveri og beskyttet mot eventuelle skader som måtte oppstå? Hvem arrangerte, overvåket og betalte for eventuelle ordninger i forbindelse med lasten? Hvilke praktiske og juridiske midler hadde transportøren til å påvirke stell og håndtering av lasten? Hvilke kontrakter finnes med stuere, eiere av lager og leverandører av kraner eller andre former for lasthåndtering og -stell?

All informasjon og alle observasjoner og bevis som medlemmet kan fremlegge, vil hjelpe klubben med å fastslå omfanget av medlemmets eventuelle ansvar.

4.1.3.3.1.3 Perioden etter lossing.

Transportøren er ansvarlig for utførelsen av losseoperasjonen, unntatt der transporten utføres på FIOS-vilkår (se kommentarer under 4.1.6.3). Domstolene vil sannsynligvis utvide transportørens ansvar utover tidspunktet for losseoperasjonen. Når og hvor ansvaret opphører, vil avhenge av omstendighetene i hvert enkelt tilfelle. For å forsvare et lastekrav bør transportøren fremlegge informasjon og bevis for at visse tiltak har blitt iverksatt av eller på vegne av transportøren.

Transportøren bør f.eks. gi mottakeren rimelig varsel om at lasten har ankommet. I den grad transportøren har et valg, bør lasten overlates til en pålitelig lager- eller terminaloperatør. Den bør gis tilstrekkelig stell under lagring og beskyttes mot tyveri, varme, kulde, regn, støv osv., alt etter hva som er tilfellet. Kjølecontainere bør være koblet til stikkontakten. Lasten bør skilles fra hverandre og holdes tilgjengelig for inspeksjon. Mottakeren bør gis rimelig mulighet til å hente den.

Når det gjelder bevis på tilstand ved lossing eller levering, se kommentarene under 4.1.4.3.2, 4.1.4.3.3, 4.1.11.10.1.3, 4.1.11.14.9 og 4.1.11.16.5.

Ansvar for frigjøring og levering av last dekkes av regel 4 avsnitt 4.

4.1.3.3.2 Forsikringsperioden - 14-dagersregelen

Dekningen gjelder i tiden før, under og etter den avtalte transporten. Den omfatter alle stadier knyttet til transport av lasten på medlemmets fartøy før lasting og etter lossing. For alle slike stadier er dekningen begrenset til 14 dager før transporten starter med fartøyet og 14 dager etter at den er fullført. På forespørsel kan klubben utvide dekningen utover 14-dagersperioden mot en tilleggspremie.

Det betyr at dekningen er i kraft før skipet ankommer lastehavnen og etter at det har forlatt bestemmelseshavnen. Når det gjelder perioden før lasting, er det nødvendig at en separat, individuell og identifiserbar lastforsendelse er nominert til transport av det påførte skipet.

4.1.3.4 Medlemmenes egen last

Siden det er en ansvarsforsikring for tredjeparter, utelukker P&I-forsikringen tap eller skade på medlemmets egen eiendom. Der medlemmer frakter sin egen last, fungerer dekningen på samme måte som om lasten hadde tilhørt en tredjepart. Dette betyr ikke at P&I-forsikringen erstatter vanlig lastforsikring. Erstatning vil kun bli gitt dersom og i den grad tapet eller skaden ble forårsaket av omstendigheter som gjorde transportøren ansvarlig i henhold til Haag- eller Haag-Visby-reglene, alt etter hva som gjelder. Eieren av lasten er ikke nødvendigvis den registrerte eieren av det registrerte fartøyet. Dekningen i henhold til denne delen gjelder selv om medlemmet og eieren av lasten er separate juridiske enheter så lenge de tilhører samme konsern.

4.1.4 Bevisbyrden

4.1.4.1 Generelt

Ansvar er en juridisk konstruksjon som bestemmes ut fra kjente og dokumenterte fakta. Selv om loven varierer fra land til land, finnes det grunnleggende regler for hvem som skal bevise fakta, og mot hvem det skal utledes hvis fakta ikke er tilgjengelige. Dette er i hovedsak hva som menes med «bevisbyrde».

4.1.4.2 Bevisbyrde

Bevisbyrden ligger vanligvis hos den som fremmer et krav i en tvist. Det betyr at den parten som har lidt et tap, må bevise at han har lidt et tap som den parten han fremmer kravet mot, er ansvarlig for. Denne typen bevisbyrde gjelder for eksempel i personskadesaker under regel 3 og i saker om ansvar for tredjemann under regel 7.

Uansett hvem som har den første bevisbyrden, bør saksøkte fortsatt forberede sitt forsvar. Det er generelt ansett at siden saksøker har begrenset tilgang til fartøyet, har vedkommende vanskeligheter med å få tak i bevis som finnes om bord eller på annen måte i medlemmets organisasjon. Dette var hovedbegrunnelsen bak at bevisbyrden ble flyttet over på transportøren.

Medlemmet har en plikt i henhold til regel 10 paragraf 4 til å samarbeide om å oppfylle bevisbyrden. Informasjon og bevis kreves fra både skipet og medlemmets organisasjon, samt andre tilgjengelige kilder, for at klubben skal kunne motbevise bevis eller påstander fremsatt av saksøker for å være i best mulig posisjon til å bistå medlemmet med å forsvare kravet.

4.1.4.3 Forskyvning av bevisbyrden

Proessen krever at den parten som har den opprinnelige bevisbyrden, oppfyller denne ved å fremlegge bevis, hvorefter bevisbyrden overføres til den andre parten for å fremlegge bevis til gjendrivelse.

4.1.4.3.1 Generelle kommentarer om forskyvningen av bevisbyrden i henhold til Haag-, Haag-Visby- og Hamburgreglene

Haagreglene, Haag-Visby-reglene og Hamburgreglene er basert på prinsippet om antatt skyld eller forsømmelse. Det betyr at det er en forskyvning av bevisbyrden for lastekrav. Transportørens ansvar for å betale et lastekrav avhenger av hans evne til å bevise at tapet ikke oppsto på grunn av hans feil eller forsømmelse, eller at det kvalifiserer som et av de juridisk aksepterte unntakene fra ansvar. Dette øker transportørens plikt til å fremlegge bevis.

4.1.4.3.2 Utslippsundersøkelser

Bevisbyrden skifter i løpet av behandlingsfasene av et lastekrav. Først hviler det på lasteieren eller dennes assurandør å bevise arten, omfanget og verdien av tapet eller skaden, og at den eksisterte da varene forlot transportørens varetekt. Den tradisjonelle måten lasteieren oppfyller sin bevisbyrde på, er å sørge for en besiktelse av varene ved eller etter lossingen, som transportøren vanligvis inviteres til. Avgjørelsen om å akseptere eller avslå invitasjonen bør vurderes nøye, da det kan være mulig å avvise kravet fra starten av hvis lasteieren ikke klarer å bevise at lasten ble losset i skadet tilstand. Deltakelse i besiktelsen kan gjøre det vanskelig i etterkant å stille spørsmål ved eller kritisere resultatet. På den annen side gir det transportøren en mulighet til å bekrefte den sanne arten av det påståtte tapet og å forhindre en ensidig og overdrevet vurdering av omfanget. Anbefalingen er å kontakte klubben når en invitasjon til å delta i en besiktelse mottas. Fordeler og ulemper vil bli vurdert. Dersom deltakelse bestemmes, vil klubben bistå medlemmet med å nominere og instruere en kvalifisert takstmann og betale hans honorarer i samsvar med regel 8 paragraf 1. Det er en

presumsjon som taler for transportørens fordel i henhold til artikkel III regel 6 i Haag- og Haag-Visby-reglene. Presumsjonen er at dersom det ikke har vært skriftlig melding om tap eller skade etter tre dager, antas varene å være levert i samme stand som beskrevet i konnossementet. Dette er en annen faktor som må tas i betraktning når man bestemmer seg for om man skal delta på en felles besiktelse eller ikke. En annen faktor som må vurderes, er om varene har vært gjenstand for videre transport fra havnen eller lossestedet.

4.1.4.3.3 Resultatrapporter og korttidssertifikater

Transportøren blir noen ganger bedt om å fremlegge bevis som lasteieren har til hensikt å bruke mot ham. Forespørsler om å utgi resultatrapporter eller utstede korttidssertifikater bør vanligvis avslås. En annen negativ effekt av korttidssertifikater kan sees i kommentarene under 4.1.10.8.

4.1.4.3.4 Bevisbyrden flyttes til transportøren

Dersom og når lasteieren har oppfylt sin opprinnelige bevisbyrde og har vist at lasten ble losset i skadet tilstand, flyttes bevisbyrden over på transportøren. Han er nå ansvarlig for å erstatte tapet inntil han er i stand til å oppfylle bevisbyrden for spørsmålene om lastens stell (se kommentarene under 4.1.6), sjødyktighet (se kommentarene under 4.1.5) og ansvarsunntak (se kommentarene under 4.1.8).

4.1.4.4 Objektivt ansvar

Som nevnt ovenfor er ansvar basert på bevisbyrdebegrepet. I tillegg finnes det en ytterligere kategori kjent som «strengt ansvar». Det betyr at medlemmet er juridisk ansvarlig for skade uavhengig av feil eller uaktsomhet. Som et eksempel er ansvar for forurensning (for dekning, se regel 6) strengt for den registrerte eieren av fartøyet. Bevis kreves imidlertid fortsatt i samme grad som i alle andre tilfeller for å bekrefte at forurensningen kom fra medlemmets fartøy, og det påståtte omfanget av tapet. Slike bevis kan brukes som formildende bestemmelser med hensyn til ansvaret for selve tapet eller for konsekvensene, for eksempel bøter.

4.1.4.5 Hvordan oppfylle bevisbyrden

4.1.4.5.1 Hvordan bevise en sak

Hva utgjør bevis? De fleste jurisdiksjoner krever ikke strenge formaliteter som skal overholdes når det gjelder bevisfremleggelse. Det finnes fortsatt noen jurisdiksjoner og situasjoner der bevis må være i en bestemt form.

Vanligvis er en domstol villig til å anse enhver informasjon som fremlegges av en part, som bevis på partens posisjon. Partene står fritt til å samle inn og legge frem alle fakta, all informasjon og alle bevis som taler for sin sak. Retten trenger bare å være overbevist om at bevisene som fremlegges, er relevante for kravets gjenstand.

4.1.4.5.2 Bevis for forholdsregler

Bevis kan kreves ikke bare når en ulykke har skjedd, men også for å bevise at tilstrekkelige forholdsregler ble tatt for å forhindre den. Inspeksjoner av lasterom og tanker før lasting bør registreres. Sertifikater for rene tanker, skriftlig godkjenning av kjøleanlegg og -rom og sertifikater for inspeksjon før tur («PTI») av kjølecontainere er eksempler på viktig dokumentasjon for å bevise at transportøren oppfylte sin forpliktelse til å forhindre tap eller skade. Viktigheten av å bevise at det ble iverksatt tiltak for å forhindre narkotikasmugling, er beskrevet i kommentarene til regel 7 avsnitt 6.

4.1.4.5.3 Loggbøker og utdrag

En sentral kilde til informasjon og bevis er loggbøkene som skipet er forpliktet til å ha om bord. Gamle loggbøker må oppbevares i minst ti år hos eieren.

Domstoler og tribunaler tillegger vanligvis bevismessig vekt til saker som er registrert i loggbøker på grunn av den juridiske forpliktelsen til å føre viktige hendelser inn i dem og også fordi registreringene gjøres samtidig. Slike samtidige bevis anses å ha større vekt enn observasjoner gjort senere. Dessverre kan dette ha den effekten at samtidige kommentarer ført inn i loggbøker, for eksempel om årsaken til en hendelse gjort på et tidspunkt da alle fakta ikke var undersøkt, potensielt kan undergrave det mer gjennomtenkte og bedre informerte resultatet av en grundig ekspertundersøkelse utført på et senere tidspunkt. Det bør derfor utvises forsiktighet med å basere registreringer i loggbøkene på ubegrunnede teorier og spekulasjoner.

Loggutdrag bør være det de sier – sanne ordforordutdrag av det som ble ført inn i loggboken. Utdrag som presenteres, er noen ganger en blanding av oppføringer og tilleggs kommentarer. Kommentarer er velkomne som bevis og utgjør en viktig informasjonskilde, men de bør holdes atskilt fra loggutdrag.

Hvis en informasjon eller en oppføring i loggboken viser seg å være feil, skal den ikke slettes og gjøres uleselig. Det skal trekkes en enkelt linje gjennom det feilaktige ordet eller avsnittet på en slik måte at den opprinnelige oppføringen fortsatt er lesbar. Endringen skal dateres, og personen som gjorde den, skal underskrive med sine initialer slik at han kan identifiseres i fremtiden. Deretter skal en ny og korrekt oppføring gjøres.

Det som er sagt ovenfor, gjelder både grove og rettferdige loggbøker og også dekk-, motor- og kjøleskipslogger.

4.1.4.5.4 Rapporter

Rapporter fra kaptein, offiserer og mannskap er av betydelig betydning som bevis. De bør imidlertid fortsatt unngå å kommentere årsakssammenhenger som er spekulative, selv om de kan presentere mulige teorier friere enn i en loggbok. Observasjoner og ledetråder til mulig årsak til og omfang av et tap og forhold som krever ytterligere undersøkelser, bør rapporteres. Navn på vitner og de som var på vakt eller på ulykkesstedet, bør oppgis, samt navn på loser, inspektører, stuerformann og andre potensielle vitner.

4.1.4.5.5 Fysiske bevis

Fysiske bevis bør oppbevares med forsiktighet før noen andre griper inn. Se kommentarer under 3.7.2.3.3. En ødelagt wire, sjakkell eller vrilås må kanskje fremlegges i retten eller undersøkes i etterkant. Alt utstyr som er involvert i en ulykke eller lasteskade, bør sikres, merkes og oppbevares på riktig måte. Der det er mulig, bør bevis forsegles og bekreftes med underskrifter fra to vitner.

4.1.4.5.6 Prøver

Prøver som tas, bør være representative for typen last og skade som det tas prøver av. Det bør være mulig å identifisere dem hvis de fremlegges som bevis i en relatert rettstvist. Der flere parter er representert ved befaringen, bør det være en felles prøvetakingsprosedyre der alle parter tar og deler prøver likt fra en tilstrekkelig mengde skadet gods. Prøvene som tas, bør forsegles, stemples, signeres eller på annen måte merkes av alle parter for fremtidig identifisering. Det bør utarbeides en protokoll i samsvar med dette.

Dersom ingen takstmann er tilgjengelig, må offiserene handle på egen hånd for å sikre representative prøver av skadet last. Forurenset olje kan samles opp i rene flasker, forsegles og forsynes med en etikett som identifiserer forsendelsen og tanken, angir datoen for prøvetakingen og er autentisert av to vitner. Det bør tas behørig hensyn til det som er sagt om bevis i kommentarer under 4.1.4.5.1. Eierne eller nærmeste klubbkorrrespondent bør informeres om prøvene som er tatt. Dersom de ikke kan fjernes fra skipet, bør de oppbevares i minst ett år. Klubben bør kontaktes før prøver som er relevante for et krav eller et mulig krav, avhendes.

4.1.4.5.7 Protester

Dersom det observeres uforsiktig lasthåndtering om bord eller på land, bør en skriftlig protest sendes inn til lastebilselskapet. Lokale lastebilselskaper vil sannsynligvis ikke erkjenne ansvar. Det kan være tilstrekkelig om de kan overtales til å signere for mottak av protesten.

4.1.4.5.8 Andre dokumenter

Andre dokumenter av betydning som bevis i krav er generalforsamlingsplaner, stuingsplaner, styrmannskvitteringer, utskrifter av værruter, tellelister, resultatrapporter, tollsertifikater for mangel, ullagetabeller, timelister, planer over tank- og rørsystemer, vedlikeholdsjournaler, overtidsrapporter og mannskapslister. Se også kommentarene under 4.1.6.5.

4.1.4.5.9 Vitner

Personlige vitneforklaringer fra offiserer eller andre besetningsmedlemmer kan spille en viktig rolle i å oppfylle bevisbyrden. Se kommentarer under 10.4.4.3.

4.1.5 Transportørens plikt til å stille et sjødyktig skip til rådighet

4.1.5.1 Generelle kommentarer om sjødyktighetsplikten

Som tidligere nevnt har transportøren to grunnleggende forpliktelser i forbindelse med last. For det første bør han utvise tilbørlig aktsomhet med hensyn til fartøyets sjødyktighet før og ved begynnelsen av hver reise. For det andre bør han ta vare på lasten mens den er i hans varetekt. Hvis han kan bevise at han har oppfylt sine forpliktelser i disse henseender, kan han unngå ansvar for lasteskade, forutsatt at han også kan bevise at

skaden ble forårsaket av en av de unntatte farene som er oppført i artikkel IV regel 2 i Haag- eller Haag-Visby-reglene (hvis aktuelt), som omtalt i 4.1.8.

Begrepet «sjødyktighet» omfatter alle elementer i skipet som bidrar til sikker utførelse av den avtalte transporten. Det betyr mer enn bare «lastdyktighet».

Sjødyktighet omfatter skipets tekniske vedlikehold, riktig bemanning med kompetent og dyktig mannskap, oppdaterte navigasjonshjelpemidler, sertifikater, riktig stuving og fordeling av last og overholdelse av gjeldende forskrifter.

Domstolene krever en høy standard fra transportører med hensyn til sjødyktighet. Dedikasjon i utførelsen av forpliktelser i denne forbindelse er nødvendig for å unngå lastansvar.

4.1.5.2 Hvordan utvise aktsomhet

I henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene garanterer ikke transportøren sjødyktighet. Plikten er å utvise tilbørlig aktsomhet med hensyn til sjødyktighet før og ved reisens begynnelse for å sikre at skipet og dets lasterom er i en slik stand at lasten som skal lastes, forventes å bli fraktet på den avtalte reisen uten risiko for å gå tapt eller bli skadet. I praksis betyr det at overstyrmannen skal sjekke lukene for lekkasjer ved inspeksjon og ultralyd- eller slangetesting. Han skal verifisere at lasterommene er tørre og rene for å passe til behovene til lasten som skal lastes. Rør, ventiler, pumper, varmespøler, kjøleanlegg eller containerbeslag bør testes for effektivitet. Dette er bare noen av faktorene som transportøren forventes å utvise tilbørlig aktsomhet med hensyn til.

Ordet «utøvelse» impliserer positive handlinger fra de om bord for å oppfylle den forpliktelsen som eksisterer. «Før og ved begynnelsen av hver reise» refererer til perioden fra før lasten lastes og frem til skipets avgang.

Det er mange faktorer som påvirker graden av aktivitet og den positive handlingen som skal utøves. Hvis den forrige lasten ble losset med grabb, kan det være nødvendig med nøye undersøkelse av lukekarmene. Hvis den ble losset med gaffeltrucker, må rør i lasterommene kanskje undersøkes for sprekker eller brudd. Etter en tidligere last med kull må rengjøringen av lasterommet kontrolleres nøye.

Når skipsføreren /overstyrmannen utfører sin plikt med å undersøke fartøyets egnethet til å frakte lasten trygt til bestemmelsesstedet, må vedkommende vurdere egenskapene og behovene til den aktuelle lasten. De skal ikke ha vitenskapelige kvalifikasjoner til å dekke all last, men bør ha kvalifisert erfaring og kunnskap om lasten som vanligvis fraktes på den typen skip. Ved tvil forventes det at de ber om råd eller bistand fra avskipere eller nærmeste klubbkorrespondent, eller at de engasjerer en lastinspektør eller ekspert.

4.1.5.3 Hvordan bevise at det ble utvist aktsomhet

Det er ikke nok å utvise aktsomhet gjennom tilstrekkelige inspeksjonsaktiviteter før lasting. Som det fremgår av kommentarene under 4.1.4, har transportøren bevisbyrden for at det er utvist aktsomhet. Han vil bli bedt om å demonstrere hva han faktisk gjorde for å utøve den. Inspeksjonsaktivitetene som er utført før lasting, bør derfor registreres tilstrekkelig. Utstedelse av tankrenhetssertifikater eller Lloyd's-sertifikater for egnetheten til kjøleskipslagerrom og -anlegg tjener som et slikt bevis. De bør oppbevares om bord i minst ett år. Inspeksjonen og resultatet av den bør føres inn i dekkdagboken.

Transportøren trenger ikke å bevise at fartøyet var sjødyktig i alle henseender, men bare med hensyn til alle aspekter som forårsaket eller kan ha forårsaket eller bidratt til det påståtte tapet eller skaden.

4.1.5.4 «Til avsenderens tilfredshet»

Certepartier inneholder noen ganger en klausul om at tanker eller lasterom skal rengjøres til avskiperens eller befrakterens takstmanns tilfredshet. Godkjenning fra en slik takstmann fritar ikke transportøren fra ansvar dersom lasterommene eller tankene fortsatt ikke er tilstrekkelig rengjort. I beste fall kan unnlattelse fra takstmannen, dersom han opptrer på vegne av avskiperen, gi transportøren mulighet til å påberope seg unntaket gitt i artikkel IV regel 2 (i) i Haag- eller Haag-Visby-reglene, som kommentert under 4.1.8.9.

4.1.5.5 Ingen dekning for kostnader for å gjøre skipet sjødyktig

Kostnader for å gjøre et skip sjødyktig til å frakte lasten dekkes ikke i henhold til regel 11 paragraf 2 (b), og det dekkes heller ikke besiktelsesgebyrer for å bekrefte og bevise sjødyktighet.

4.1.5.6 Virkning av eierens uaktsomhet med hensyn til sjødyktighet

Dersom et skip viser seg å være sjødyktig på grunn av at eieren eller noen som utfører eierens funksjoner (vanligvis noen i en lederstilling), ikke har utvist tilbørlig aktsomhet eller handlet uaktsomt med tanke på fartøyet's sjødyktighet før reisen startet, vil transportøren ikke kunne påberope seg unntakene fra ansvar i henhold til Haag- eller Haag-Visby-reglene (se kommentarene under 4.1.8). Dersom det bevises at skaden skyldtes en handling eller unnlatelse fra transportørens side utført med den hensikt å forårsake skade, eller utført hensynsløst og med visshet om at skade sannsynligvis ville oppstå, vil transportøren ikke ha rett til å begrense ansvaret i henhold til Haag-Visby-reglene (artikkel IV regel 5 (e)). En slik situasjon kan også involvere regel 11 paragraf 1 og etterlate medlemmet uten forsikringsdekning.

4.1.5.7 Virkning av eierens uaktsomhet med hensyn til global begrensning

Under noen omstendigheter kan hensynsløshet i forbindelse med sikringen av at et fartøy er skikket til å dra til sjøs, føre til at retten til global begrensning tapes. For eksempel slår foreldelseskonvensjonen fra 1996 fast at «en ansvarlig person har ikke rett til å begrense sitt ansvar dersom det bevises at tapet skyldtes hans personlige handling eller unnlatelse, begått med den hensikt å forårsake slikt tap, eller hensynsløst og med visshet om at slikt tap sannsynligvis ville oppstå». Se kommentarene under 2.11.

4.1.6 Transportørens plikt til å frakte, oppbevare og ta vare på lasten

4.1.6.1 Generelle kommentarer om omsorgsplikten

I tillegg til sin plikt med hensyn til sjødyktighet i utgangspunktet har transportøren en viktig forpliktelse i henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene til å føre, oppbevare og ta vare på lasten når den er i hans besittelse. Ordet «forsvarlig» innebærer at tiltakene som transportøren iverksetter, skal være rimelige og samsvare med det som anses som vanlig.

4.1.6.2 Oppbevaring

Et viktig element i stell av lasten er å sørge for forsvarlig stuing. Dette inkluderer elementer som surring og sikring for å forhindre forskyvning, separasjon fra dekk, skott eller last som kan forårsake kondens eller forurensning, og forholdsregler for å sørge for eller unngå ventilasjon, alt etter hva som er tilfelle. Tiltakene som iverksettes, bør være forsvarlige og basert på transportørens kvalifiserte erfaring og allment tilgjengelig informasjon om lasten som skal transporteres.

Ved godstransport må handelen alltid finne en balanse mellom ideell perfekt stuing og fullstendig ignorering av godsets sikkerhet. Når det er gjort, blir det standarden for den typen gods. Vanligvis vil det ikke forhindre skade, og begge sider vet at godset vil være noe eksponert. Men hvis avsenderen ønsker mer, må han sørge spesielt for det.

4.1.6.3 FIOS

Under et certeparti ordnes ofte stuingen av befrakteren. Fordelingen av ansvar mot lasteierne følger vilkårene som er avtalt i certepartiet dersom vilkårene er innlemmet i konnossementskontrakten. Tolkningen av FIOS-vilkårene (Free In and Out Stowed) kan føre til tvist. I henhold til engelsk lov er det bestemt at selv om Haag- og Haag-Visby-reglene forplikter transportøren til å laste, stue og losse nøye, gjelder denne forpliktelsen bare i den grad transportøren har avtalt å utføre slike operasjoner, men de har ikke den effekten at de forbyr transportøren å unnta lasting, stuing og lossing av lasten fra transportavtalen. Hvis transportøren imidlertid har avtalt å utføre noen del av lasting, stuing og lossing av lasten, krever Haag- og Haag-Visby-reglene at transportøren utfører disse aspektene på riktig måte. Det er derfor nødvendig å fastslå om og i hvilken grad konnossementskontrakten for transport inkluderer lasting, stuing og lossing. Når FIOS-vilkårene gjelder i certepartiet og er innlemmet i konnossementet, må det for eksempel avgjøres om partene har blitt enige om at befrakteren skal utføre stuingen. Det finnes en rekke vilkår som dekkes av FIOS-forsendelser, for eksempel der det er avtalt at

- befrakteren må betale for stuingen.
- befrakteren skal betale for å ordne stuingen
- befrakteren skal betale for, arrangere og forbli ansvarlig for stuingen, uten risiko for eieren

Hvis ordet FIOS bare vises i fraktboksen i befraktningsavtalen, gjelder sannsynligvis alternativ 1. Hvis eieren ønsker at befrakteren skal ta ansvar for stuingen, bør befraktningsavtalen inneholde en klausul som tydelig angir alternativ 3. Ideelt sett bør en eier forsøke å unngå befraktningsvilkår som påfører ham ansvar forårsaket av befrakterens kommersielle virksomhet. Det vil tillate befrakteren å spare penger ved utilstrekkelig

klargjøring av lasterommene eller utilstrekkelig stuing av lasten, hvis negative konsekvenser vil være på eierens risiko. Effekten av FIOS-alternativ 3 oppnås også ved inventar på et New York Produce Exchange-skjema (uten vesentlige endringer i klausul 8).

4.1.6.4 Plikt til å avbøte

Plikten til å ta vare på lasten inkluderer en plikt til å iverksette nødvendige tiltak under reisen for å forhindre eller minimere skade. Visse oljeprodukter må holdes varme, kjølelast må være frosset, og andre typer last må ventileres på riktig måte. Dersom slike tiltak må avbrytes på grunn av havari i varmespolene, svikt i kjølemaskineriet eller begrenset ventilasjon på grunn av hardt vær, må årsaken dokumenteres og registreres på riktig måte i dekkdagboken for at transportøren skal kunne oppfylle sin bevisbyrde. Det må iverksettes og registreres tiltak for å gjenopprette forsvarlige transportforhold. Dette kan innebære å anløpe en nødhavn for å redde verdifull last fra å gå tapt. Se kommentarene til regel 4 avsnitt 8. Slike avgjørelser og tiltak bør tas i nært samråd med klubben.

4.1.6.5 Hvordan bevise overholdelse av omsorgsplikten

Hver sak vil bli avgjort basert på tilgjengelige fakta. Ettersom hovedkilden til slik informasjon er skipet, ligger bevisbyrden hos transportøren. Detaljert informasjon fra de om bord er avgjørende for et vellykket forsvar.

Følgende dokumenter utgjør verdifulle, samtidige bevis dersom de oppbevares regelmessig, detaljert og på en ryddig og ordentlig måte. De vil videre muliggjøre senere vurdering og konklusjoner om overholdelsen av plikten til å ta vare på lasten om bord:

- peilingsbok for lense- og ballasttank med pumpeligger
- ventilasjonsregistreringer, inkludert duggpunkt, relativ fuktighet og temperaturregistreringer
- stuing og surring av lasterom og last, kontroll av registre med observasjoner, iverksatte tiltak og resultater
- registrering av kraftig vær
- vedlikeholds- og testlogger for lukedeksel
- registreringer av lasthåndteringsutstyr

4.1.6.6 Ingen dekning av pleiekostnader

Kostnader for å oppfylle transportørens obligatoriske forpliktelse til å frakte, oppbevare og ta vare på lasten dekkes ikke av P&I-forsikringen. Regel 11 paragraf 2 (a) ekskluderer kompensasjon for kostnader og utgifter for normal oppfyllelse av en transportforpliktelse. Punkt (c) i den klausulen ekskluderer kompensasjon for kostnader for å utbedre overlasting, dårlig trim eller feil stuing av skipet. Disse unntakene tjener til å illustrere prinsippet om at driftskostnader for å oppfylle den obligatoriske standarden for aktsomhet dekkes av medlemmet selv.

Kjente årsaker til lastekrav

Det finnes imidlertid unntakssituasjoner der kompensasjon kan gis. Regel 8 paragraf 2 dekker forebyggende kostnader og sparte beløp. Ekstraordinære håndteringskostnader kan også kompenseres i henhold til regel 4 paragraf 6.

4.1.7 Transportørens ansvar for ansatte

4.1.7.1 Generelle kommentarer om tjenestemenns ansvar

Det er et grunnleggende prinsipp i P&I-forsikring at medlemmet får dekning for ansvar som pålegges ham fordi hans ansatte var uaktsomme. Se kommentarene under 2.4.

4.1.7.2 Stevedore-selskaper

Skade kan oppstå under håndteringsoperasjoner utført av sjauerne i henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene er transportøren fortsatt ansvarlig for slike skader.

Stevedore-selskaper opererer ikke under de samme obligatoriske ansvarsbestemmelsene som transportøren. De har vanligvis lov til å utforme stevedore-kontraktene på en slik måte at de ikke har noe ansvar for skade forårsaket av deres uaktsomhet. Dersom et medlem imidlertid aksepterer mindre gunstige vilkår enn det som er oppnåelig lokalt, kan slike vilkår anses som usedvanlig byrdefulle i henhold til regel 10 paragraf 2 og dermed påvirke dekningen.

Dersom det observeres at sjauerne forårsaker tap eller skade på last, følger det av regel 10 paragraf 4 at skipsføreren har plikt til å gripe inn. Lasteoperasjonene bør stoppes inntil bedre praksis eller mer passende utstyr er brukt. Det er viktig å dokumentere eventuelle beskyttelsestiltak som skipet har tatt. Slike bevis vil være nødvendige for å forsvare et krav fra lasteieren og for å underbygge et krav om erstatning mot stueiere. Det vil sannsynligvis ikke være mulig å få en signert ansvarserklæring, men det kan være mulig å få formannen i stueieren til å signere for mottak.

Medlemmet har en plikt i henhold til regel 10 paragraf 4 til å beskytte klubbens interesser i å forfølge et erstatningssøksmål mot stevedore-selskapet. Selv om vilkårene i stevedore-kontrakten er ugunstige, kan det være mulig å få noen eller alle vilkårene satt til side som urimelige.

4.1.7.3 Terminaler

Terminaloperatører er også ofte motvillige til å akseptere ansvar. Det er fortsatt slik at omfattende tap eller skader ofte oppstår på last mens den er i terminaloperatørens varetekt, noe transportøren har et obligatorisk ansvar for i henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene. Medlemmet bør ta forholdsregler for å ivareta mulighetene for gjenvinning (se kommentarene under 4.1.7.2).

4.1.7.4 Himalaya-klausulen

En lasteier eller dennes assurandør skal ikke kunne omgå unntakene fra og begrensningene av ansvar som er gitt transportøren i henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene, ved å fremme kravet direkte mot transportørens ansatte. Konnossementsskjemaer skal inneholde en Himalaya-klausul som utvider transportørens ansvarsunntak til å omfatte hans ansatte. Slik beskyttelse gis automatisk i henhold til Hamburg-reglene.

4.1.8 Lasttap som transportøren ikke er ansvarlig for

Et medlem, som transportør, er ikke nødvendigvis ansvarlig for alt tap eller all skade som oppstår på last mens den er i hans varetekt, selv om den er betydelig og omfattende.

Dersom transportøren kan oppfylle sin bevisbyrde i henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene som beskrevet ovenfor, vil han unnsnippe ansvar dersom han kan bevise at tapet eller skaden ble forårsaket av en av de følgende unntatte farene i henhold til artikkel IV regel 2.

4.1.8.1 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (a)

Handling, forsømmelse eller mislighold fra skipsføreren, sjømannens, losens eller transportørens ansatte i navigasjonen eller i ledelsen av skipet

Vanligvis anses en arbeidsgiver for å være indirekte ansvarlig for tap og skade forårsaket tredjeparter av uaktsomme handlinger og unnlatelser fra dens ansatte og andre som utfører arbeidsgiverens forretningsdrift (noen ganger referert til som «ansatte og agenter»). Dette unntaket lar transportøren unngå slikt indirekte ansvar under visse omstendigheter. Det er noen ganger vanskelig for de involverte å tro at feil begått om bord, selv alvorlige, kan utgjøre et gyldig forsvar mot krav fremsatt for de negative konsekvensene av disse feilene. Forklaringen på unntaket ligger i filosofien bak Haag- og Haag-Visby-reglene. Noen risikoer som er typiske for transport av varer til sjøs, bør bæres av lasteieren.

Det er ikke formålet med disse kommentarene å analysere i detalj hvilke typer uaktsomhet som ville kvalifisere som et forsvar for transportøren under dette unntaket. Et praktisk eksempel, som har blitt avgjort i retten, og som har skjedd en rekke ganger på skip som er innlemmet i klubben, er følgende: Ved inntak av ferskvann var slangen ikke koblet til forpiggtanken, men til nedre lasterom nr. 1 eller dyptanken, hvor lasten ble våt. Dette anses som en feil i skipets styring som transportøren ikke er ansvarlig for. Skaden på lasten skal dekkes av lasteieren og dennes assurandør.

4.1.8.2 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (b)

Brann, med mindre den er forårsaket av transportørens faktiske feil eller forsett

Transportøren er ikke ansvarlig for brannskade med mindre brannen oppstår før reises begynnelse eller er forårsaket enten av brudd på hans grunnleggende forpliktelse til å sørge for opprinnelig sjødyktighet eller stell av lasten. Brann krever antenning som resulterer i åpen flamme eller i det minste ulming (røyk eller damp som kommer fra oppvarming av last som ikke har antent, anses ikke å falle inn under brannunntaket). Transportøren er fritatt for ansvar for konsekvensene av en brann, inkludert skade forårsaket av røyk, lukt, varme og vann som brukes til å slukke den. For at klubben skal kunne bistå medlemmet med å forsvare krav om skade på last forårsaket av brann, er det nødvendig å ha fullstendige detaljer om årsaken, arten og omfanget av brannen,

bevis på antenning (som fotografier av den flammende/ulmende brannen – fotografier som bare viser røyk, bekrefter ikke at det var antenning, da det, i motsetning til det populære uttrykket, kan være røyk uten brann) – og om tiltakene som er tatt for å begrense og slukke den.

4.1.8.3 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (c)

Farer og ulykker på havet eller andre farbare farvann

Dette er et av de viktigste unntakene, om man ser på det fra det praktiske synspunktet med å skulle bistå medlemmet med å forsvare lastekrav. Det inneholder det grunnleggende prinsippet bak Haag- og Haag-Visby-reglene om at sjøfarer skal dekkes av lasteieren. Uforutsette og uventede hendelser eller forhold til sjøs utgjør et unntak fra ansvar for skade på last. Eksempler på slike unntatte farer er hardt vær, kollisjoner og strandinger.

Det er vanskelig å definere hva som utgjør dårlig vær slik at det utgjør en fare på havet. Selv svært dårlig vær bør forventes om vinteren i Nord-Stillehavet og Nord-Atlanteren. Informasjonen som skipet skal gi for å forsvare et krav, bør inneholde vindstyrker og bølgenes art og høyde. Forutsigbarhet og varighet bør rapporteres samt stormens bane sammenlignet med skipets posisjon og rute. Andre observasjoner som indikerer at forholdene var ekstreme og uventede, er uvurderlige. Intensiteten av senkninger, kryss-sjøer, strukturelle skader på selve skipet, fartsreduksjoner, kursendringer og ulykker med andre skip i området er noen elementer som kan hjelpe klubben med å overbevise skadelidte om at ansvarsfraskrivelsen gjelder.

Værruting er et verdifullt verktøy for å unngå eller minimere effekten av dårlig vær underveis. Skulle fartøyet komme ut i hardt vær til tross for værruting, bør vind- og bølgevarsler, ruteanbefalinger, kart og utskrifter mottatt om bord oppbevares i minst ett år. De utgjør viktige bevis for å forsvare transportøren i henhold til denne bestemmelsen.

Forsvaret mot hardt vær krever overbevisende bevis for at tapet eller skaden ble forårsaket av en ekstraordinær kraft som det ikke med rimelighet kunne beskyttes mot. Ethvert faktum eller enhver opplysning vil bidra til forsvaret. Hovedkilden og leverandøren av disse faktaene er mannskapet.

4.1.8.4 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (d)

Guds handling

Dette er det generelle unntaket for force majeure. Transportøren er ikke ansvarlig for skade forårsaket av helt uventede og ukontrollerbare hendelser, som for eksempel at skipet blir truffet av lynet.

4.1.8.5 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (e)

Krigshandling

Transportøren er ikke ansvarlig for lasteskade forårsaket av krig eller krigslignende handlinger, enten det er i borgerkrig eller i en tvist mellom stater. Det kan være en direkte konsekvens av krig, for eksempel treff fra missiler, eller en indirekte konsekvens, for eksempel en grunnstøting forårsaket av at navigasjonshjelpemidler er blitt skadet eller trukket tilbake. For kommentarer om dekningen for krigsrisiko, se regel 11 avsnitt 5.



4.1.8.6 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (f)

Offentlige fienders handling

Dette unntaket kan anvendes på konsekvensene av handlinger utført av fiender av staten hvis flagg skipet seiler under, eller angrep fra pirater eller terrorister. I økende grad blir skip mål for angrep i eller utenfor havner av væpnede ransgjenger der last blir skadet eller stjålet. Pirathandlinger har økt betydelig de siste årene med den påfølgende risikoen for lasten om bord på lasteskip som blir angrepet.

Ethvert slikt angrep bør umiddelbart rapporteres til klubben for å forberede et forsvar mot ethvert kommende krav, og fordi klubben samarbeider med internasjonale organisasjoner for å forebygge, etterforske og bekjempe ran til sjøs. Se kommentarene under 11.5.4.3.

4.1.8.7 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (g)

Arrestasjon eller tilbakeholdelse av fyrster, herskere eller folk, eller beslagleggelse under rettslig prosess

I prinsippet er transportøren beskyttet mot ansvar for beslag, embargoer eller konfiskering av last fra myndighetenes side. Situasjonen kan være annerledes dersom konfiskeringen gjelder smuglergods eller ulovlig last. For ytterligere kommentarer, se regel 11 paragraf 2 (k). Problemet med narkotikasmugling behandles i regel 7 paragraf 6 (a).

4.1.8.8 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (h)

Karantenerestriksjoner

For kommentarer om dekningen for konsekvensene av karantene, se regel 7 avsnitt 7. Dersom og i den grad karantenerestriksjoner forårsaker tap av eller skade på lasten, har transportøren intet ansvar.

4.1.8.9 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (i)

Handling eller unnlatelse fra avsenderen eller eieren av varene, dennes agent eller representant

Transportøren er ikke ansvarlig for å erstatte tap eller skade på last forårsaket av avsenderens, lasteierens eller dennes representants feil. Avsenderen kan derimot være ansvarlig for å erstatte transportøren for ethvert tap som er påført på grunn av avsenderens feil. Situasjonen kan oppstå i forbindelse med, men er ikke begrenset til, forsendelse og deklarering av farlig last. Se kommentarene under 4.1.11.4 og 4.1.11.16. Dette unntaket understreker nødvendigheten av at alle lasttap undersøkes grundig, og at resultatet presenteres for klubben.

4.1.8.10 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (j)

Streiker eller lockouter eller arbeidsstans eller begrensninger av arbeidskraft uansett årsak, enten delvis eller generell

Transportøren har ikke noe ansvar for skader på last som følge av streik eller lockout, men den grunnleggende forpliktelsen til å ta vare på lasten består. Med tanke på hva som er mulig i lys av streikesituasjonen, bør transportøren sørge for at kjølecontainere kobles til, og at sensitiv eller verdifull last får tilstrekkelig beskyttelse. Klubben kan bistå og gi råd til medlemmer om hva de skal gjøre for å unngå lastansvar i en streikesituasjon.

Selv om transportøren er fritatt for ansvar overfor last på grunn av konsekvensene av en streik i henhold til denne artikkelen, kan en streik føre til at transportøren taper tid, frakt, leie eller andre inntekter. Det følger av regel 11 paragraf 2 (j) at det ikke er dekning i henhold til disse reglene for slike tap.

På forespørsel kan klubben hjelpe medlemmene med å dekke disse risikoene gjennom en streikeforsikring.;

Dekning kan fås for

- forsinkelse på grunn av streik blant offiserer og mannskap
- forsinkelse forårsaket av streik eller lockout av enhver lønnsklasse eller personell, unntatt offiserer og besetning som påvirker virksomheten til det omtvistede skipet
- forsinkelse forårsaket av trafikkork etter streiken

Dekningen gjelder et daglig beløp som er avtalt mellom medlemmet og streikegarantisten. Det er basert på et rimelig estimat av daglige driftskostnader. En tidsbefrakter kan forsikre charterleien, og en reisebefrakter kan forsikre demurrage-satsen.

Dekningen gjelder for en avtalt maksimal varighet av forsinkelsen og kan være underlagt en egenandelsperiode.

4.1.8.11 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (k)

Opptøyer og sivile uroligheter

Dette unntaket er relatert til det under (f). Det viser til konsekvensene av sivile uroligheter og opprør som ikke kan tilskrives krigføring.

4.1.8.12 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (l)

Redde eller forsøke å redde liv eller eiendom til sjøs

Den kontraktsfestede reisen skal utføres uten uberettigede avvik. Ansvarskonsekvensene for transportøren ved skade forårsaket av ulovlig avvik er betydelige. Dette problemet og unntakene fra dekning er behandlet i kommentarene til regel 4 avsnitt 8.

Avvik gjort for å redde eller forsøke å redde liv eller eiendom til sjøs anses imidlertid som berettigede. Transportøren er beskyttet mot ansvar for tap eller skade på last som følge av slik berging. Se kommentarene til regel 3 avsnitt 9 og regel 7 avsnitt 8.

4.1.8.13 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (m)

Svinn i bulk eller vekt eller annet tap eller skade som følge av iboende feil, kvalitet eller ulempe ved varene

I henhold til artikkel III regel 3 i Haag- og Haag-Visby-reglene skal transportøren utstede et konnossement som blant annet viser lastens tilsynelatende stand og tilstand. Konnossementet anses som bevis på at beskrivelsen av tilstanden er nøyaktig. Ansvar for konnossementsopplysningene og forsikringsdekningen er beskrevet i kommentarene til regel 4 avsnitt 3.

Selv om lastens tilsynelatende orden og tilstand kan se god ut på lastetidspunktet og føre til at transportøren utsteder et rent konnossement, kan det være skjulte og iboende feil som ikke viser seg som skade før reisen har startet. I henhold til dette unntaket har transportøren ikke noe ansvar for slik skade. Korn kan være infisert, levetiden til lettfordervelig last kan ha blitt brukt opp av overdreven lagring før forsendelse, og produkter kan ha blitt utilstrekkelig tørket før de ble forseglet i plastemballasje for forsendelse. Lignende problemer for noen laster som ofte resulterer i krav, er nevnt nedenfor

Hvis for eksempel stålspoler viser seg å være innvendig rustne i bestemmelseshavnen, utgjør fakta og informasjon mottatt fra skipet om årsaken eller den mest sannsynlige årsaken forskjellen mellom suksess og fiasko i medlemmets forsvar. I henhold til bevisbyrdeprinsippet (se kommentarene under 4.1.4.3) anses transportøren som ansvarlig inntil han kan bevise at spolene allerede må ha vært innvendig våte på en skjult måte ved lastetidspunktet, at de ikke kan ha blitt utsatt for vann mens de var i transportørens varetekt, og at det ble utvist tilstrekkelig forsiktighet i forbindelse med transporten (for eksempel med hensyn til ventilasjon).

4.1.8.14 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (n)

Mangel på pakking

Plikten til å utstede et konnossement som beskriver lastens tilsynelatende orden og tilstand, refererer også til dens emballasje og dens evne til å gi lasten tilstrekkelig beskyttelse for den forventede, kontraktsfestede reisen. Dersom emballasjen etter transportørens mening er utilstrekkelig, bør lasten enten nektes forsendelse, eller så bør tilstanden til emballasjen som er angitt på konnossementet, vurderes. Se 4.1.11.13 og 4.1.11.15 for ytterligere kommentarer om noen laster der krav kan oppstå på grunn av utilstrekkelig emballasje.

Det hender noen ganger at emballasje som ser bra ut ved lastetidspunktet, viser seg å være utilstrekkelig til å beskytte lasten under reisen. Hvis dette kan bevises ved hjelp av fakta og observasjoner fra skipets offiserer eller en takstmann, kan ansvar avvises.

4.1.8.15 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (o)

Mangelfulle eller utilstrekkelige merker

I henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel III regel 3 skal konnossementet utstedt av transportøren inneholde de nødvendige merkene for å identifisere lasten.

Utilstrekkelig eller mangelfull merking kan føre til tap av eller skade på varene. Fruktsendinger i kasser kan blandes. Tømmer kan losses i feil havn. Mottakeren kan nekte å ta imot sekker, eller tollmyndighetene i mottakelseslandet kan stanse innføringen av dem. Ved slike krav kan transportøren avvise ansvar på grunnlag av dette unntaket.

4.1.8.16 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (p)

Latente feil som ikke kan oppdages ved aktsomhetsvurdering

Unntaket under (m) ovenfor viser til skjulte mangler ved lasten. Unntaket under (p) gjelder skjulte mangler ved skipet.

Dette er en logisk konsekvens av den grunnleggende forpliktelsen for transportøren til å vise tilbørlig aktsomhet med hensyn til sjødyktighet før og ved reisens begynnelse. Se kommentarene under 4.1.5.2. Dersom transportøren har vist slik tilbørlig aktsomhet og kan bevise det, og det fortsatt er en mangel ved skipet som forårsaker skade på lasten, kvalifiserer mangelen som latent i henhold til dette unntaket og fritar transportøren fra ansvar.

Det skal mye til for å overbevise en saksøker eller en domstol om at det var umulig å oppdage sjødyktighet som forårsaket en lekkasje i lasterommet under reisen, før reisen startet. Fullstendig og tilstrekkelig informasjon fra medlemmet og offiserene på skipet hans kan utgjøre beviset som er nødvendig for å forsvare et slikt krav.

4.1.8.17 Unntak fra Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 2 (q)

Enhver annen årsak som oppstår uten at transportøren faktisk har vært skyld i eller har vært medvitende om tapet, eller uten at transportørens agenter eller ansatte har vært skyld i tapet eller har forsømt pliktene sine, skal bevisbyrden ligge på den som krever fordelingen av dette unntaket for å vise at verken transportørens faktiske feil eller medvitende om tapet eller skaden eller transportørens agenter eller ansattes feil eller forsømmelse bidro til tapet eller skaden.

Dette er det generelle unntaket som kan brukes når de som er nevnt under (a)–(p) ikke kan gi et gyldig forsvar. For at unntaket skal gjelde, må transportøren bevise at ingen feil fra transportøren eller dennes ansatte forårsaket eller bidro til tapet eller skaden. Unntaket kan påberopes når last har blitt stjålet til tross for at transportøren har tatt aktive og tilstrekkelige sikkerhetstiltak. Det kan også gjelde når værforholdene har vært dårlige, men ikke dårlige nok til å gi et separat og absolutt forsvar under unntak (c). Under unntak (q) må transportøren vise at fartøyet forsøkte å unngå stormen og stuert og stelte lasten på riktig måten.

4.1.9 Ansvarsbegrensning

4.1.9.1 Bakgrunn for begrensning

Som tidligere beskrevet, kan transportøren være eller ikke være ansvarlig for tap eller skade på last, avhengig av omstendighetene i hvert enkelt tilfelle og transportørens evne til å oppfylle bevisbyrden. I de situasjonene der transportøren faktisk er ansvarlig, kan han fortsatt ha lov til å begrense sitt ansvar til et visst pengebeløp. Foreldelsesretten følger av internasjonale konvensjoner som er vedtatt som nasjonal lov av mange land.

Det finnes to typer begrensninger, global begrensning og pakkebegrensning.

4.1.9.2 Global begrensning

Retten til å anvende global begrensning følger av en av to konvensjoner fra 1957 og 1976 (revidert av protokollen fra 1996). Retten til global begrensning er ikke begrenset til lastekrav. Den gjelder sjøulykker av ulike slag som følge av én hendelse, for eksempel ansvar i henhold til regel 7 paragraf 1–3 og 5. For kommentarer om global ansvarsbegrensning, se 2.11.

4.1.9.3 Pakkebegrensning

4.1.9.3.1 Generelle kommentarer om pakkebegrensning

For å lette transportørens ansvarsbyrde tillater Haagreglene, Haag-Visby-reglene og Hamburgreglene transportøren å begrense sitt ansvar til et visst beløp per kolli, enhet eller vekt av last som går tapt eller blir skadet. Med hver ny konvensjon har begrensningsbeløpet for kolli blitt økt.

4.1.9.3.2 Begrensning i henhold til Haagreglene

I henhold til Haagreglene kan transportøren begrense sitt ansvar til GBP 100 per pakke. Det tilsvarende beløpet i henhold til den amerikanske lov om sjøtransport er USD 500. Andre land har innført varierende beløp i lokal valuta. Klubben kan gi medlemmene informasjon om gjeldende begrensningsbeløp. Med en viss begrunnelse har pakkebegrensningsbeløpet i henhold til Haagreglene blitt kritisert for å være for lavt, selv om beløpet i noen land har blitt betydelig økt ved å bli beregnet i form av gullverdi.

4.1.9.3.3 Begrensning i henhold til Haag-Visby-reglene

Et av hovedargumentene for innføringen av Haag-Visby-reglene var å øke begrensningsbeløpet for pakker. For å unngå at beløpet varierer i lokal valuta, beregnes begrensningen i henhold til Haag-Visby-reglene i form av en fiktiv valuta kalt Poincaré-francen, definert til å inneholde en viss mengde gull. Poincaré-francen har siden blitt konvertert til spesielle trekkrettigheter («SDR») på en slik måte at begrensningsbeløpet i henhold til Haag-Visby-reglene tilsvarer 666,67 SDR per pakke eller 2 SDR per kilo, avhengig av hva som gir det høyeste beløpet. Verdien av SDR 1 følger svingningene i valutakurven den er basert på.

4.1.9.3.4 Begrensning i henhold til Hamburgreglene

I Hamburgreglene er pakkebegrensningen angitt i SDR. Den utgjør 835 SDR per pakke eller 2,5 SDR per kilo, avhengig av hva som gir det høyeste beløpet.

4.1.9.3.5 Pakken

Begrensningsbeløpet skal anvendes på hver pakke eller annen enhet av varene som går tapt eller blir skadet.

Definisjonen av en pakke vil bli gitt av domstolene basert på fakta i sakene som behandles. Det betyr at det vil være stor variasjon i definisjoner fra land til land, noe som ikke forenkler den praktiske håndteringen av krav. Det følger også at konnossementsklausuler som prøver å definere betydningen av en pakke med henblikk på foreldelse, vil ha liten vekt.

Dette er bare retningslinjer for hva som kan utgjøre en pakke. En viktig faktor er hvordan enheten er beskrevet i fraktdokumentet. Haag-Visby- og Hamburgreglene gjør det klart at en container aksepteres som en enhet for pakkebegrensningsformål hvis antall pakker i containeren ikke er spesifisert i konnossementet. Det samme gjelder for paller. For at pakkebegrensningen skal telle som én enhet, må antall pakker som er oppgitt i fraktdokumentet, være spesifisert som «én» – selv i tilfeller der pakken inneholder underpakker. For eksempel skal en stor eske som inneholder 100 mindre esker, beskrives som én pakke. Spesielt ved håndtering av krav i USA er det nyttig om frakt belastes med en fast sats per container eller pall. Et konnossement utarbeidet på denne måten kan spare betydelige beløp i oppgjøret av et krav, til fordel for medlemmets historikk.

Der antallet kolli i containeren er spesifisert i konnossementet, er antallet begrensningsenheter på den annen side lik antallet kolli som spesifisert pluss én enhet for selve containeren hvis den er skadet eller mistet og ikke tilhører transportøren. Se kommentarene under 4.1.11.3.5 og 11.2.2.6.

For bulkklaster, der det ikke finnes pakker, finnes det i henhold til Haagreglene ingen alternativ vektbegrensning. I noen jurisdiksjoner i henhold til Haagreglene kan enheten som frakten er beregnet på, brukes som begrensningsenhet. Også for andre typer last kan fraktenheten utgjøre den gjeldende begrensningsenheten. En uemballert bil eller traktor kan betraktes som en pakke i begrensningsøyemed dersom frakten ble beregnet på en fast sats per bil eller traktor og ikke basert på vekt eller kubikkmål. I henhold til Haag-Visby- og Hamburgreglene finnes det en alternativ begrensning per kilo.

4.1.9.3.6 Effekt av et verdikonnossement

Det er ingen rett til begrensning av pakkegodset dersom varenes art og verdi er deklart av avsenderen og satt inn i konnossementet eller annen transportavtale. Dette oppretter et verdikonnossement, og transportøren er ansvarlig opp til varenes deklarte verdi. I bytte mot et slikt utvidet ansvar fakturerer transportøren en høyere frakt. P&I-dekning utelukker ethvert ansvar dersom det overstiger USD 2500 per kolli eller enhet når slikt ansvar oppstår fra transport under et verdikonnossement eller annet dokument der en verdi på mer enn USD 2500 er deklart. Det utvidede ansvaret under et verdikonnossement er kun dekket dersom og i den grad en spesiell dekning er avtalt gjennom klubben. Spesialdekningen er begrenset, og medlemmer anbefales å kontakte klubben i forbindelse med verdikonnossement, se kommentarene under 4.1.11.17.4.

4.1.9.3.7 Effekt av avvik

Et avvik kan frata transportøren retten til å anvende pakkebegrensning. For ytterligere kommentarer, se 4.8.1.

4.1.10 Foreldelsesfrist for lastekrav

De juridiske reglene om foreldelse varierer betydelig fra land til land. Derfor er det umulig å gi et fullstendig helhetsbilde av situasjonen. Selv om reglene varierer, er de underliggende prinsippene stort sett de samme.

4.1.10.1 Generelle regler om foreldelsesfrist

De fleste land har en generell lov om foreldelsesfrist som gjelder for all gjeld og alle forpliktelser som det ikke finnes noen spesielle regler for. I Sverige er den generelle fristen for slik gjeld ti år fra den dagen gjelden oppsto, mens den er seks år i Storbritannia og USA. Dette er bakgrunnen for bestemmelsene i regel 15 om foreldelsesfrist i henhold til disse reglene.

4.1.10.2 Spesielle regler om foreldelsesfrist

Innenfor flere rettsfelt erstattes de generelle forskriftene av spesielle foreldelsesregler. Sjørett er et av disse feltene. Selv innenfor sjøretten finnes det ulike foreldelsesregler som gjelder for ulike typer krav, som personskadekrav, oljeforurensningskrav og lastekrav.

4.1.10.3 Hva er tidsfristen for lastekrav?

Vanligvis foreldes fraktkrav ett år fra den dagen lasten ble levert eller skulle ha blitt levert på destinasjonen. Det er imidlertid variasjoner internasjonalt. Klubben kan gi informasjon om situasjonen i et gitt land gjennom den lokale korrespondenten eller advokater der.

4.1.10.4 Hvorfor er det en spesiell tidsfrist for lastekrav?

(Ettårs)fristen for lastekrav blir noen ganger sett på som et uberettiget privilegium gitt skipseiere. En kort tidsfrist er imidlertid et nødvendig supplement til bevisbyrden. Som tidligere beskrevet har skipseieren bevisbyrden. Det betyr at han anses som ansvarlig med mindre og inntil han kan bevise hvordan tapet oppsto, og at det faller inn under et av unntakene fra Haag- eller Haag-Visby-reglene. For å oppfylle denne bevisbyrden vil det være nødvendig å snakke med vitner mens de fortsatt husker hva som skjedde, og å spore opp dokumenter før de er avhendet. Derfor argumenteres det for at saksøkere må tvinges til å fremme krav innen en tidsramme som tillater meningsfull undersøkelse.

En foreldelsesfrist er en nødvendig og berettiget del av transportørens ansvarsbegrep som er avtalt i internasjonale konvensjoner og nasjonal lovgivning. For å være dekket av disse reglene skal et medlem bruke dette forsvaret når det er mulig.

4.1.10.5 Når trer tidsfristen i kraft?

For å fastsette utløpsdatoen for fristen er det nødvendig å fastsette dagen den starter. Tiden begynner å telle når transportørens ansvar for last opphører, vanligvis når lasten har blitt utskrevet, når den har blitt trygt stilt til mottakerens disposisjon, eller når den skulle ha blitt losset dersom den hadde ankommet bestemmelsesstedet trygt.

Det følger at det noen ganger er vanskelig å fastslå en bestemt dag for begynnelsen av tidsfristen og følgelig for dens slutt.

4.1.10.6 Hvordan kan tidsfristen avbrytes?

Fristen kan avbrytes ved å iverksette tiltak. De fleste steder har en uttrykkelig avtale fra transportøren om å forlenge tiden samme virkning.

Lengden på enhver forlengelse som gis, bør defineres. Dersom en ubestemt forlengelse gis, vil de generelle reglene om foreldelse nevnt ovenfor sannsynligvis gjelde.

Vanligvis avtales en forlengelse på én til seks måneder. Lengden avgjøres fra sak til sak.

Internasjonalt kan det finnes andre måter saksøkere kan avbryte fristens gang på.

4.1.10.7 Spørsmål som skal vurderes når det søkes om forlengelse av fristen

Det er noen spørsmål som bør vurderes før en søknad om forlengelse av fristen innvilges.

Saksøker må fremlegge et fullstendig sett med dokumenter/informasjon til støtte for et krav, for eksempel: forsendelsesidentitet og konnossement, kravbeløp, tapsspesifikasjon og kravshavers identitet. Dersom kravshaveren er en lastegarantigiver eller en agent som opptrer for en lastegarantigiver, skal dokumentene inneholde et subrogasjonsbrev utstedt på riktig måte og til riktig tid, der lasteieren har overført sine rettigheter mot transportøren til lastegarantigiveren.

Dersom saksøker ikke kan fremlegge denne grunnleggende informasjonen, er vedkommende sannsynligvis ikke i posisjon til å fremme et krav for retten for å avbryte fristens løp.

Det er kravshaverens ansvar å beskytte tiden. Transportøren har ingen plikt til å bistå. Enhver fristforlengelse bør innvilges på grunnlag av at kravet ikke allerede er foreldet, og ideelt sett til en spesifikt identifisert kravshaver eller kravshavere.

I tillegg bør det vurderes om det fortsatt er nok tid igjen for at saksøker kan fremme et krav for retten. Hvis begjæringen om forlengelse fremsettes på siste dag, kan det hende at det ikke er nok tid, og at begjæringen bør avslås.

Der det ikke er avtalt fristforlengelse, kan saksøker bare beskytte fristen mot utløp ved å gyldig anlegge søksmål.



UTLØPT FRIST

Det bør unngås å fravike en frist som allerede er utløpt.

4.1.10.8 Kan tiden forlenges uten at det fremsettes krav eller inngås avtale?

I noen jurisdiksjoner finnes det visse kravbehandlingsaktiviteter som kan skade et foreldelsesforsvar eller avbryte fristens løp.

På samme måte kan fortsatt diskusjon eller forhandlinger, uten henvisning til at fristen er utløpt, tolkes som en underforstått fraskrivelse. Innsigelser mot foreldelse bør fremsettes så snart som mulig, som betyr ved første kontakt med saksøkerne etter at fristen er utløpt.

Det har skjedd at skipsredere har gitt en saksøker villedende informasjon eller holdt tilbake dokumenter for å gjøre det umulig for saksøkeren å fremme et krav i tide. Domstolene har ikke sett positivt på slike forsøk når de har blitt avslørt. Imidlertid vil det å unnlate å svare på en saksøkers forespørsel om fristforlengelse i de fleste tilfeller ikke skade eiernes stilling.

4.1.10.9 Hva er de juridiske konsekvensene av foreldelse?

Virkningen av foreldelse i henhold til sjøretten er at kravet fullstendig bortfaller. Et krav som først er foreldet, kan ikke engang brukes som motregning mot et motkrav.

4.1.10.10 I hvem sin favør gjelder tidsfristen?

Generelt sett gjelder ikke fristen bare for transportøren, men også for transportørens ansatte og personer som er involvert i utførelsen av transportavtalen. Dette følger av den såkalte Himalaya-klausulen som er inkludert i de fleste konnossementsskjemaer, og som nå er en del av Haag-Visby-reglene. Det bør bemerkes at fristen i lastekonvensjonene gjelder for lastekrav mot transportøren og ikke for krav fra transportøren. Slike krav er underlagt fristen i loven som gjelder for kontrakten.

4.1.10.11 Hva bør gjøres i en chartersituasjon?

Dersom fristen er forlenget uten godkjenning fra motparten i certepartiet, betyr ikke det nødvendigvis at saken er foreldet mot ham. I noen jurisdiksjoner, som i Skandinavia, er det gitt en tilleggsfrist for slike krav om tilbakebetaling. Krav under certepartier er vanligvis underlagt de generelle fristene i loven som regulerer kontrakten, og ikke de som er underlagt konnossementet.

Det er fortsatt tilrådelig å beskytte fristen mot motparten i certepartiet ved å be motparten om å godkjenne forlengelsen før den gis til lasteinteressenter. Dette er noen ganger uttrykkelig påkrevd i certepartiets bestemmelser.

En forlengelse kan ellers innvilges på den uttrykkelige betingelsen at kravshaveren innhenter en lignende forlengelse fra motparten i certepartiet.

Å spare tid i et certepartiforhold krever tett samarbeid med klubben (P&I) under håndteringen av kravet. Selv i forhandlingsfasen av avtalen kan det være viktig å sørge for at riktig utformede bestemmelser er inkludert i certepartiet for å spare mye problemer, tid og penger. Det kan være nyttig at slike klausuler inkluderer navnene på de respektive berørte P&I-klubbene, spesielt når det er nødvendig å ta kontakt med motpartens P&I-leverandør raskt.

Spørsmålet om foreldelsesfrist for krav om erstatning under en NYPE-charteravtale ble avgjort i «Strathnewton»-saken. Selv om charteravtalen innlemmet Haagreglene via en Paramount-klausul, slo retten fast at ettårsfristen under Haagreglene ikke gjaldt for NYPE Inter-Club-avtalen. Etter denne avgjørelsen ble NYPE Inter-Club-avtalen endret slik at ethvert krav under avtalen må varsles skriftlig til den andre parten innen to år fra datoen varene ble levert eller skulle ha blitt levert (med mindre Hamburgreglene gjelder, i hvilket tilfelle foreldelsesfristen er tre år). I mangel av en slik varsel er ethvert krav om erstatning foreldet. Fristen kan selvfølgelig fortsatt forlenges ved avtale mellom partene. Det er viktig å merke seg at ethvert krav under NYPE Inter-Club-avtalen fortsatt er underlagt den generelle foreldelsesfristen for charteravtalen. Hvis charteravtalen for eksempel er underlagt engelsk lov, vil den kontraktsmessige foreldelsesfristen på seks år også gjelde. I denne forstand finnes det to foreldelsesfrister. For det første toårsfristen for varsling og for det andre den totale fristen i certepartiet (som er seks år i henhold til engelsk lov).

New York Produce Exchange Inter-Club Agreement («ICA») ble først formulert og inngått av gruppeklubbene i 1970. Den gir en relativt enkel mekanisme der ansvar for lastekrav som oppstår under New York Produce Exchange Form (NYPE) eller Asbatime-charteravtaler og/eller transportavtaler autorisert under slike charteravtaler, raskt og rettfærdig kan fordeles mellom eiere og befraktere. Formålet med ICA var å unngå kostbare og langvarige rettstvister.

Fordeling av krav som følge av f.eks.:

- sjødyktighet = 100 % eiere
- lasting, stuving, lossing = 100 % befrakter
- mangel, overfrakt = 50/50-fordeling

Siden oppstarten har ICA blitt endret ved tre anledninger: i 1984 for å bøte på mangelen knyttet til tidsfristen for å fremme krav, i 1996 for å imøtekomme Hamburgreglene og spesielt for å møte behovene til containerhandelen og i 2011 for blant annet å sørge for utstedelse av motgaranti.

Som beskrevet i kommentarene under 10.2.2, kan voldgiftsklausuler i andre certepartier, som for eksempel Centrocons voldgiftsklausul, føre til at ethvert krav om erstatning i henhold til certepartiet foreldes lenge før fristen for å fremme lastekrav er utløpt. Det vil gjøre den avtalte ansvarsfordelingen i certepartiet illusorisk. Slike vilkår kan anses som usedvanlig byrdefulle i henhold til regel 10 paragraf 2.

4.1.10.12 Foreldelsesfrist for krav om dekkslast

Det finnes rettsavgjørelser i England og USA som fastslår at krav om uautoriserte dekkforsendelser (se kommentarer under 4.1.11.5.3) fortsatt er underlagt ettårsfristen, selv om transportøren vanligvis er fratatt alle andre begrensninger og unntak i Haag- og Haag-Visby-reglene i en slik situasjon.

4.1.10.13 Foreldelsesfrist for krav om tilbakebetaling

Haag-Visby-reglene innførte en spesiell foreldelsesfrist for situasjoner der en part har forlikt et krav og iverksetter et erstatningssøksmål mot en annen part som i siste instans er ansvarlig for tapet ved uaktsomhet (ved erstatningsansvar) eller kontrakt. Fristen for å reise et slikt erstatningskrav skal være minst tre måneder fra datoen lastekravet først ble forlikt eller parten som lastekravet ble reist mot, ble forkynt et søksmål.

4.1.11 P&I-synspunkter på visse typer last

4.1.11.1 Generelt

Dette er ikke en lastehåndbok. Overstyrmannen forventes å ha noe kunnskap og erfaring samt rimelig tilgang til ytterligere informasjon.

Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs fra 1974 (SOLAS-konvensjonen), med endringer, omhandler ulike aspekter ved sjøsikkerhet og inneholder i kapittel VI de obligatoriske bestemmelsene som regulerer transport av fast bulklast. Disse bestemmelsene er utvidet i den internasjonale koden for maritime faste bulklast (IMSBC-koden).

Målet er å legge til rette for sikker stuing og forsendelse av fast bulklast ved å gi informasjon om farene forbundet med forsendelse av visse typer faste bulklast og instruksjoner om prosedyrene som skal følges når forsendelse av faste bulklast vurderes.

Klubben produserer også last- og saksspesifikke publikasjoner som en del av sine pågående initiativer for skadeforebygging.

Følgende kommentarer gis til noen av de mer problematiske lastene klubben har opplevd.

4.1.11.2 Kull

Kull som ble sendt fra amerikanske havner i Mexico Gulfen, spesielt i sommermånedene, og også fra andre land som Colombia og Kina, opplevde alvorlige oppvarmingsproblemer under forsendelse og/eller under reisen. Dette har satt skipet i fare og nødvendiggjort lossing av lasten i en nødhavn.

Kull som sendes fra hvor som helst i verden, skal utføres i samsvar med IMOs IMSBC-kode, som spesifikt omhandler følgende:

- krav til separering og oppbevaring
- generelle krav for alle kulltyper
- spesielle forholdsregler for kull som slipper ut metan
- spesielle forholdsregler for selvoppvarmende kull

Fullstendige detaljer om den reviderte tidsplanen kan fås direkte fra IMO og skal være tilgjengelig på skip som fører eller sannsynligvis vil føre kull.

Før avskipning bør kapteinen innhente skriftlige opplysninger om lastens egenskaper fra avsenderen. Dette bør inkludere kontraktsspesifikasjonen for fuktighet, svovel og størrelse. Det bør videre angis om lasten kan avgi metan eller egenvarme, slik at forholdsregler for transport som spesifisert i det reviderte skjemaet, kan følges.

Når kull lastes direkte fra lektene, anbefales det at lektertemperaturen måles før forsendelse.

Trimming av last er viktig. Gjennom avsenderen bør kapteinen få nødvendig samarbeid fra lasteterminalen.

Skipet bør være utstyrt med egnede instrumenter for å overvåke kullmengden under transport. Kapteinen og offiserene bør instrueres i bruk og vedlikehold av instrumentene, inkludert service og kalibrering. Instrumentene bør måle konsentrasjonen av metan, oksygen og karbonmonoksid i atmosfæren og teste pH-verdien i eventuelt lensevann. Instrumenter bør også være tilgjengelige om bord for å måle temperaturen på lasten i lasterommene uten å gå inn i lasterommene eller åpne lukene. Resultatene av testingen bør registreres korrekt for fremtidig bruk og referanse. Hyppigheten av testingen bør avhenge av informasjonen som gis av skipsførerne, og resultatene som oppnås under og etter lasting.

Hvis kapteinen under lastingen er i tvil om lastens sikkerhet eller om forholdsregler som bør tas for å sikre sikker transport, bør han umiddelbart kontakte den lokale klubbkorrespondenten for å få bistand.

4.1.11.3 Beholdere

4.1.11.3.1 Generelle kommentarer om containere

Betydelige mengder last sendes nå i containere. Det er viktig å fremheve noen aspekter ved containerkonseptet som kan påvirke transportørens ansvar som dekkes av disse reglene.

I 2016 ble SOLAS endret med et krav om obligatorisk verifisering av bruttovekten til pakkede containere. Det ble introdusert to nye krav:

- Avsenderen er ansvarlig for å oppgi den verifiserte vekten ved å angi den i fraktdokumentet og sende den til skipsføreren eller dennes representant og til terminalrepresentanten i god tid til å kunne brukes i utarbeidelsen av skipets stuingsplan.
- Den verifiserte bruttovekten er en betingelse for å laste en pakket container på et skip.

4.1.11.3.2 Containere fylt av transportør

For containere lastet av transportøren har sistnevnte de samme forpliktelsene med hensyn til intern stuing som for all annen last stuert på skipet. Transportøren har videre plikt til å vise tilbørlig aktsomhet med hensyn til containerens sjødyktighet og egnethet før og ved reisen begynnelsen. Transportøren må kunne bevise i etterkant at containeren ble tilstrekkelig kontrollert med hensyn til tetthet, renslighet og evne til å ventilere containeren ordentlig hvis det er nødvendig for en vellykket gjennomføring av transporten. De fleste containere blir utsatt for slike tester når de kommer inn i eller forlater containerområdet. Protokoller over tester utført på hver nummerert container bør kunne fremlegges som bevis, selv år senere.

4.1.11.3.3 Containere fylt av avsender

Forpliktelsene er mindre vidtrekkende når containeren er blitt lastet av avsenderen eller konsolidert av en speditør. Da mottas containeren ofte av transportøren låst og forseglet. Transportøren har ikke noe ansvar for den interne stuingen av lasten i en container der han verken har utført stuingen eller hatt mulighet til å kontrollere den. Transportøren bør likevel undersøke containerens ytre tilstand og registrere uregelmessigheter som hull, lekkasje av last fra containeren, ubalanse osv. Konnossementet bør deretter klausuleres. Dersom uregelmessigheten kan forårsake skade på lasten under transporten, bør transportøren iverksette passende tiltak, for eksempel å reparere et hull i containerens tak. Det kan være nødvendig å invitere avsenderne til å møte opp på terminalen eller til og med å nekte en uegnet container for frakt.

Tilstanden til containerforseglingen bør kontrolleres, og containerforseglingsnummeret bør noteres ved lasting og lossing for å fastslå om den har blitt tuklet med under transport.

4.1.11.3.4 Lagring før og etter sjøtransport

Transportøren er også ansvarlig for containerne når de lagres i terminalen før eller etter sjøreisen. Containere med attraktivt eller verdifullt innhold bør lagres i områder som er lett å overvåke og har god belysning. Slike containere bør helst oppbevares «ansikt til ansikt» på en slik måte at låsene er utilgjengelige og dørene ikke kan åpnes. Kjølecontainere bør være plugget i stikkontakten.

4.1.11.3.5 Ansvar for beholderinnhold

Det faktum at en container har blitt pakket av avsenderen og levert til transportøren i forseglet tilstand, utelukker ikke det faktum at transportøren kan holdes ansvarlig for opplysningene som er oppført i konnossementet angående lastens art, antall og vekt. Omfanget av et slikt ansvar kan variere fra land til land. En domstolsavgjørelse vil sannsynligvis bli påvirket av transportørens mulighet til å kontrollere konnossementets opplysninger. Transportører skal vanligvis ikke demontere, telle og fylle containeren på nytt, da det ville være mot sin hensikt med å håndtere containerisering. Men der transportøren har rimelige midler til å veie containeren, bør den veies for å overbevise retten om at konnossementets opplysninger ble bekreftet så langt det var mulig.

Hvis det utstedes et konnossement for mottak for forsendelse, skal containeren veies ved mottak, helst ved terminalporten. Et konnossement om bord krever at veieprosedyren finner sted så nær lastetidspunktet og lossetidspunktet som mulig.

Der transportøren ikke har rimelige muligheter til å kontrollere konnossementets opplysninger, kan han benytte seg av advarselsklausuler i konnossementet, som for eksempel «Avsenderens vekt, last og antall» eller «Said to contain». Slike klausuler er tillatt i USA i henhold til Pomerene Act av 1916 og bør inkluderes i alle konnossement for containerforsendelser.

4.1.11.3.6 Ansvar for selve beholderen (Container)

Dekningen omfatter medlemmets ansvar for tap av eller skade på containere eid av tredjepart. Containere eid av medlemmet er ikke dekket, og det gjelder heller ikke containere lånt, leaset eller kjøpt under eiendomsforbehold. Dette følger av regel 7 paragraf 1 og av unntaket i regel 11 paragraf 2 (g).

4.1.11.3.7 Andre kommentarer om containere

For containere stuert på dekk, se kommentarene under 4.1.11.5.2.4. For kjølecontainere, se kommentarene under 4.1.11.14. For pakkebegrensninger på containere, se kommentarene under 4.1.9.3.5.

4.1.11.3.8 Frivillig avtale om tilgang til containerskip

4.1.11.3.8.1 Anbefalinger

Anbefalingen er en frivillig avtale mellom de internasjonale gruppeklubbene om tilgang til et skip etter et havari og utlevering av relevante skipsdokumenter. Hensikten er å forsøke å unngå å involvere advokater og domstoler for å få ordre om å gå om bord på skip og få utlevering av dokumenter. En gjensidig avtale vil også unngå unødvendig forsinkelse av skipet.

Hver part vil utnevne en takstmann eller ekspert, og hvis mange befraktere er involvert, for eksempel underbefraktere eller slotbefraktere, kan de sannsynligvis bli enige om å utnevne én enkelt takstmann eller eksper "Slot befrakter" refererer sannsynligvis til en «slot charter», som er en avtale der en fraktkjøper leier plass («slot» eller plass i en container) på et skip for å transportere varer, i stedet for å leie hele skipet. Dette innebærer en avtale mellom en shippinglinje og en annen part om å leie containere på et fartøy for godstransport, og blir ofte håndtert gjennom logistikkstyringsprogramvare for å optimalisere ressursbruk og redusere ventetider. t. Før det gis tilgang til skipet, signeres en skadesløsholdelsesavtale der takstmannen eller eksperten samtykker i å ikke fremme noe krav av noen art mot skipets eier. En takstmann/ekspert som har tillatelse til å gå om bord, vil bli ledsaget av en representant for eierne og bør gis rimelig tilgang til relevante deler av skipet. På forespørsel skal eiere stille relevant skipsdokumentasjon til rådighet, som skal behandles konfidensielt av befraktere og ikke utleveres til tredjeparter. Det er ikke tillatt å intervju mannskapet og innhente uttalelser fra kapteinen, offiserer eller mannskap.

4.1.11.4 Farlig last

4.1.11.4.1 Generelle kommentarer om farlig last

Per definisjon øker transport av farlig last ansvarsrisikoen betydelig. For å unngå at disse risikoene oppstår, er det viktig at medlemmet nøye følger dekningsreglene som er fastsatt i disse reglene.

4.1.11.4.2 Transport av eksplosiver

Transport av eksplosiver er ikke lenger utelukket. For ikke å sette P&I-dekningen i fare må all IMDG-last transporteres i samsvar med IMDG-koden og andre gjeldende forskrifter for sikker drift, som SOLAS, ISM osv.

4.1.11.4.3 Farlig last i pakker

Likeledes er transport av annen farlig last godkjent under forutsetning av at transporten, inkludert emballering, håndtering, stuing, surring og segregering, utføres i samsvar med forskriftene i IMDG-koden utstedt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen («IMO»).

IMDG-koden inneholder viktig informasjon om egenskapene og kravene til farlig last i pakket form. Likevel trenger booking- og driftspersonell og offiserer på det innkommende skipet ytterligere informasjon for å sikre en sikker transport. Detaljer om egenskaper og håndtering bør gis av avsenderen. Ytterligere informasjon kan fås fra kvalifiserte inspektører eller lasteksperter. Klubben kan hjelpe medlemmene med å få anbefalinger og råd. For å kunne gi rask og tilstrekkelig assistanse trenger klubben

- lastens IMDG FN-nummer

- lastens IMDG-klasse

Forespørselen om anbefalinger og råd fra klubben bør for eksempel gjelde «Isopropanol – FN-nummer 1219, klasse 3.2». Forsendelse av visse typer farlig last bør ledsages av sertifikater fra myndigheter som bekrefter lastens egenskaper.

4.1.11.4.4 Merking

IMDG-koden inneholder regler for korrekt merking av hvert kolli med farlig last. Når det mottas for forsendelse og lasting, skal transportøren kontrollere at lasten er riktig merket. Last uten, eller i strid med, korrekt merking skal ikke aksepteres for forsendelse. Et medlem er utsatt for alvorlig ansvar med hensyn til personskade, lasteskade eller bøter ved transport av feilmerket farlig last. Slike bøter dekkes av regel 7 paragraf 6 (a).

4.1.11.4.5 Farlig lastregistrering

Farlig last bør oppføres og deklarerer separat i en manifestliste for farlig last. Alle slike forskrifter bør overholdes. Manglende overholdelse av slike formaliteter kan føre til bøter. Bøtene dekkes av regel 7 paragraf 6 (a).

4.1.11.4.6 Avsenderens ansvar

I henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene har avsenderen en plikt til å opplyse transportøren om varens farlige natur før forsendelse. Hvis han ikke gjør dette, er han ansvarlig for tap eller skade som transportøren eller skipet påføres. Transportøren kan lande eller ødelegge last som han ikke ville ha fraktet dersom han hadde blitt informert om dens sanne natur før forsendelse.

Klubben kan bistå medlemmer med å utføre inndrivelsestiltak mot avsendere.

4.1.11.4.7 Farlig last i bulk

IMDG-koden gjelder for farlig last som sendes i pakker. Farlig last kan imidlertid også sendes i store mengder som bulklast.

Den internasjonale koden for maritime faste bulkklaster («IMSBC-koden») ble obligatorisk 1. januar 2011 da endringer i den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS) trådte i kraft. IMSBC-koden erstatter en tidligere «kode for sikker praksis for faste bulkklaster» (BC-koden). IMSBC-koden er obligatorisk for alle fartøy som frakter faste bulkklaster, uavhengig av fartøyets bruttotonnasje eller alder.

Det er en betingelse for dekning at transporten utføres i samsvar med kravene i koden.

4.1.11.4.8 Andre forskrifter enn IMO-koder for transport av farlig last

I tillegg til IMO-kodene for pakke- eller bulkklaster av farlig art kan det være andre forskrifter som gjelder forsendelsen som følge av nasjonal lovgivning eller forskrifter pålagt av lokale myndigheter, som den amerikanske kystvakten. Det er medlemmets ansvar å være oppdatert på slike forskrifter som gjelder for en planlagt forsendelse.

Det er en betingelse for dekning i henhold til disse reglene at slike lokale forskrifter overholdes.

4.1.11.4.9 Opplæring av mannskap

Kurs og seminarer arrangeres for å lære opp skipsoffiserer og booking- og driftspersonell i saker som gjelder transport av farlig last. Medlemmenes nøkkelpersonell bør holdes oppdatert på nye produkter og fraktteknikker som utvikles.

4.1.11.4.10 Andre kommentarer om farlig last

Transport av radioaktive produkter og nukleære stoffer behandles i henhold til regel 11 paragraf 7.

Frakt av krigsvåpen behandles i henhold til regel 11 paragraf 5 (c).

For kommentarer om kullforsendelser, se under 4.1.11.2.

For kommentarer om transport av direkte reduserte jernpellets («DRI»), se under 4.1.11.6.

4.1.11.4.11 HNS-konvensjonen

I 1996 vedtok IMO en ny konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med transport av farlige og skadelige stoffer. Verken denne konvensjonen eller protokollen fra 2010 er ennå i kraft. HNS-konvensjonen dekker rundt 3000 stoffer, men ekskluderer kull, flis og nukleære stoffer. Ansvarsbegrensningen, som var gjenstand for lange diskusjoner i IMO, er relativt høy, og for eksempel har et fartøy på 50 000 brutto tonnasje en grense på 82 millioner SDR (110 millioner USD), og et fartøy på 100 000 har en grense på 100 millioner SDR (135 millioner USD).



4.1.11.5 Dekkslast

4.1.11.5.1 Generelle kommentarer om dekkslast

Da Haagreylene ble utarbeidet, ble det ansett at et skipsdekk utsatte last stuet på det for ytterligere risikoer. Stuing på dekk var styrt av spesielle regler om ansvar. I dag, når skip og transportmidler er utformet for å gi sikker og praktisk stuing på dekk, kolliderer tekniske fremskritt noen ganger med eksisterende lovgivning og med en overbeskyttende holdning fra domstolene, som må anvende gamle regler på nye teknikker.

To grunnleggende situasjoner vil bli diskutert separat: forsendelse på dekk under et konnossement på dekk eller valgfritt konnossement, og forsendelse på dekk under et konnossement under dekk.

4.1.11.5.2 Forsendelse på dekk under et konnossement på dekk eller valgfritt konnossement

4.1.11.5.2.1 Ansvar kan kontraktsfestes utenfor

Det obligatoriske ansvaret for last som transporteres i henhold til Haag- eller Haag-Visby-reglene, gjelder det Haagreylene definerer som «gods» i artikkel I (c). «Last som i transportavtalen er oppgitt å være transportert på dekk og transporteres slik» kvalifiserer ikke som gods i henhold til Haag- eller Haag-Visby-reglene. Derfor er dekkslast unntatt fra det obligatoriske ansvarssystemet. Transportøren står fritt til å trekke seg fra alt ansvar, eller i det minste alt ansvar knyttet til de spesifikke risikoene på dekk, for last som transporteres slik og er oppgitt i konnossementet som transportert slik. En lasteier som velger stuing på dekk, sannsynligvis i bytte mot lavere frakt, forventes å bære den påfølgende risikoen og forsikre den separat.

Det er to viktige krav som må gjelde: For det første må varene stues på dekk, og for det andre må stuingen på dekk være tydelig angitt på konnossementet eller i fraktbrevet.

4.1.11.5.2.2 «Dekk»

Når det gjelder det første kravet, kan det være vanskelig å klassifisere visse steder på skipet som et dekk. Målekonvensjonen kan gi noen ledetråder, men den avgjørende faktoren må være om godset på det faktiske stedet er utsatt for risikoer som er typiske for dekkstuing. Gods plassert i skipets hospital har ikke blitt ansett som dekkstuing. Heller ikke en overbygd, men åpen garasje på toppdekket på et ro/ro-fartøy anses som dekk.

4.1.11.5.2.3 Dekksplass angitt på konnossement

Det andre kravet, nemlig at stuing på dekk må deklarerer på konnossementet, er viktig. I annen fart enn der transport på dekk er vanlig (for eksempel for forsendelser med ro/ro, tungløft, containere og tømmertransportører), dersom lasteieren ikke gjøres oppmerksom på stuing på dekk gjennom en slik erklæring på konnossementet, kan vedkommende være uvitende om de ekstra risikoene og bli fratatt muligheten til å kjøpe ekstra forsikringsbeskyttelse. Transport på dekk i slik fart kan også betraktes som et avvik fra transportavtalen, med den virkning at transportøren fratas muligheten til å påberope seg unntak og begrensninger. Det er derfor viktig at ethvert konnossement eller annet dokument som inneholder/beviser transportavtalen for slik fart, er klausulert om stuing på dekk, og at risikoen for slik transport overføres til lasteieren. Ettersom artikkel III i Haag- og Haag-Visby-reglene ikke pålegger transportøren å utstede et konnossement, er det viktig at transportøren, for å beskytte sine egne interesser, sørger for at det utstedes et konnossement for all dekkslast som deklarerer stuing på dekk, selv om avsenderen ikke krever det. Ellers er det en risiko for at transportøren kan bryte den fjerde delen av regel 4 paragraf 1, og at han derfor vil være uten dekning i henhold til disse reglene (det samme kan gjelde i henhold til regel 10 paragraf 2, hvor dekningen er i fare dersom et medlem har inngått en kontrakt som inneholder uvanlig byrdefulle vilkår eller mangler de vanlige beskyttelsesklausulene, uten klubbens godkjenning).

Transportøren kan bli bedt om å bevise at avsenderen faktisk samtykket til transport på dekk. Korrespondanse ved bestillingstidspunktet, bestillingsnotater, fraktbekreftelse, dokk-kvitteringer eller lignende dokumenter bør oppbevares og holdes tilgjengelige i minst ett år.

Der last fraktes på dekk, anbefales det at følgende klausul settes inn på forsiden av konnossementet:

«Føres på dekk uten ansvar for tap eller skade uansett årsak.»

Der det utstedes et konnossement på dekk for transport av last til eller fra USA, skal følgende klausul brukes:

«Ved transport på dekk fraskriver avskiperen seg herved uttrykkelig enhver garanti for fartøyets sjødyktighet, og slik transport skal i alle andre henseender reguleres av vilkårene i dette konnossementet og bestemmelsene i USAs lov om godstransport til sjøs, godkjent 16. april 1936, uten hensyn til paragraf 1 (C) deri.»

4.1.11.5.2.4 Beholdere

Transportøren har rett til å frakte containere på dekk på spesialbygde containerskip. Konsolidert last i containere kan også fraktes på dekk på et containerskip, mens flat racks er mer egnet for stuing under dekk. En annen last der dekkstransport anses som vanlig, er tømmerstokker om bord på tømmertransportører.

Det er likevel svært viktig at konnossement utstedt for containerskip inneholder en frihetsklausul som gir transportøren rett til å stue en container på eller under dekk. Konteksten er at tilstrekkelig total stuing krever en fordeling av containerne i skipet i henhold til vekt, innhold og destinasjon. Det kan være vanskelig å si på forhånd hvor i skipet en bestemt container vil bli plassert.

4.1.11.5.2.5 Risikoer som ansvar ikke kan settes ut for

Det har vært ulike meninger om hvordan ansvarsunntaket for deklart stuing på dekk skal tolkes. Den tradisjonelle tolkningen er at transportøren, når den er utenfor det obligatoriske ansvarsregimet, står fritt til å inngå avtaler på vilkår som utelukker all risiko og alt ansvar for dekkslast. Transportøren kan imidlertid fortsatt være forpliktet til å laste, stue, ta vare på og losse dekkslast på riktig måte. Følgelig bør transportøren alltid ta nødvendige og normale forholdsregler angående disse aspektene ved transport av dekkslast. Den bør alltid sikres på en passende måte. Det kan argumenteres for at for visse typer varer som aldri skal transporteres på dekk i det hele tatt (f.eks. generatorer eller sofistikert maskineri eller motorer transportert på flate lasteplan

eller i åpne containere), kan transportøren fortsatt pådra seg et ansvar for stuingen på dekk, selv om konnossementskontrakten uttrykkelig utelukker ansvar for transport på dekk.

Containerne skal alltid oppbevares på en sikker måte. Åpne containere eller flat rack containere skal vanligvis ikke oppbevares på utsatte steder, men beskyttes inne i containeren.

Selv om det kan være mulig å frita seg helt fra ansvar for deklart dekkslast, kan medlemmene i relevante farter (som for ro/ro-, container-, tungløft- og tømmertransportører) inngå avtaler på vilkår som gir transportøren frihet til å frakte last på dekk uten å deklare at den er på dekk, men at ansvarsstandarden som er fastsatt i Haag-Visby-reglene, gjelder for slik transport uavhengig av fravær av dekkserklæring (se kommentarer under henholdsvis 4.1.2.2 og 4.1.2.3). Ved anvendelse av regel 10 paragraf 2 (a) er slikt ansvar for ikke-deklart dekkslast som Haag-Visby-reglene gjelder for, dekket.

4.1.11.5.2.6 Skipet skal være egnet for transport av dekkslast

For et medlem som frakter containere på dekk, er det viktig at skipet er skikkelig tilpasset til å frakte slik last. Om et skip er utilstrekkelig tilpasset til å frakte containere på dekk, er det sjøudyktig.

4.1.11.5.3 Forsendelse på dekk under et konnossement under dekk

Dersom last transporteres på dekk i henhold til et konnossement som ikke a) eksplisitt angir at lasten transporteres slik, eller som ikke b) inneholder en gyldig frihetsklausul, eller c) der transport på dekk ikke er vanlig, kan slik transport i seg selv utgjøre et kontraktsbrudd eller avvik (se kommentarer under 4.8.4.1). Dersom det utgjør et avvik, kan konsekvensene være at transportøren potensielt fratas fordelene av noen eller alle ansvarsunntakene og -begrensningene i henhold til Haag- eller Haag-Visby-reglene, og under slike omstendigheter kan dekningen gå tapt (eller påvirkes) med henvisning til fjerde del av regel 4 paragraf 1 på grunnlag av at ansvaret skyldes en uautorisert forsendelse på dekk.

Det er mulig for et medlem å forsikre seg mot risikoen for å miste sin P&I-forsikring på grunn av uoppgitt transport av last på dekk ved å kjøpe dekkslastforsikring mot en tilleggspremie. Det kan under siste del av lastingen vise seg at det ikke er plass på et fullastet skip til all den bestilte lasten. Årsaken kan være at visse forsendelser har opptatt en større plass enn det som ble rapportert ved bestillingstidspunktet. Å la last stå igjen vil eksponere medlemmet for krav om manglende oppfyllelse av kontrakten. Hvis transportøren under slike eksepsjonelle forhold plasserer den gjenværende lasten på et trygt sted på dekk og dekker den tett med presenninger, kan kontraktsbruddrisikoen aksepteres på ad hoc-basis. Det er en forutsetning for denne dekningen at ingen servicekonsepter skal være basert på regelmessig og forsettlig overbooking der dekkslastrisikoen overføres til klubben. Dekksforsendelser av denne art skal deklarerer til klubben på forhånd eller så snart medlemmet blir oppmerksomt på dekkstuingen. Dekningsomfanget er for den deklarte verdien av lasten. Premien er basert på lastens verdi.

4.1.11.6 Direkte redusert jern («DRI»)

Problemene knyttet til sikker transport av denne lasten ble håndtert av kravene i IMSBC-koden. Imidlertid må det utvises forsiktighet både med hensyn til fuktighetsinnhold og ventilasjon / inert teppe.

4.1.11.7 Bulklast som kan bli flytende, inkludert nikkelmalm

Der fuktighetsinnholdet er for høyt, reagerer visse bulklaster, som mineralkonsentrater, på vibrasjonene som er forbundet med sjøtransport, ved å oppføre seg mer som en væske enn et fast stoff. Dette har resultert i plutselig tap av en rekke fartøy og deres mannskaper. IMSBC-koden tar for seg dette, men det må fortsatt utvises forsiktighet. Kapteinen må være forsikret om at grensen for transporterbar fuktighet ikke er overskredet. Det er viktig at medlemmene følger det obligatoriske varslingskravet for forsendelser av nikkelmalm fra Indonesia eller Filippinene, der medlemmene umiddelbart må varsle klubben om a) fremtidig lasting av nikkel eller b) ordre til skipet om å laste nikkel under et gjeldende charter.

4.1.11.8 Korn

Det er anbefalt å følge følgende forholdsregler ved frakt av korn:

- a) Sørg for at det utføres trekkmålinger i begge ender.
- b) Sørg for at luker forsegles etter fullført lasting i nærvær av en lokal magistrat/fogd, som skal utstede et sertifikat for dette.
- c) Sørg for at forseglingsene inspiseres før de brytes, av en offisiell organisasjon, for eksempel den lokale avdelingen av handelskammeret.

d) Innhent en erklæring fra en offisiell organisasjon, for eksempel det lokale handelskammeret, etter fullført lossing om at all last er losset, og at lasterommene er helt tomme.

Skipsførere rådes til ikke å signere erklæringer om mangel utarbeidet uten kontroll eller deltakelse fra skipets side, og heller ikke å autorisere skipets agenter til å signere slike dokumenter på skipets vegne. Dersom slik signering gjøres til en betingelse for at skipet skal kunne seile, og skipsføreren befinner seg uten effektiv hjelp fra sine agenter eller klubbkorrespondenten, bør erklæringen påtegnes med ordene: «All last losset; verken skipet eller dets representanter deltok i veiingen av lasten.»

4.1.11.9 Tunge løft

Skipets eget løfteutstyr, som kraner og bommer, skal ha riktig SWL-merking (Safe Working Load). De skal til enhver tid ha gyldige og foreskrevne sertifikater. Bøter for mangel på slike sertifikater er unntatt fra dekning i henhold til regel 7 paragraf 6 punkt 3 (v). Se kommentarer under 7.6.5.5.

Dekningen ekskluderer ansvar som oppstår for halvt nedsenkbare tungløftfartøy. Se videre regel 11 avsnitt 3 (e).

4.1.11.10 Flytende bulklast

4.1.11.10.1 Mangel

4.1.11.10.1.1 Generelle kommentarer om mangel

Transport av flytende bulklast er plaget av alvorlige mangelskrav. Konteksten for mangelskrav er transportørens forpliktelse til å bruke opplysningene i konnossementet som et eiendomsdokument. For ytterligere kommentarer, se under 4.3.3.2.

Et mangelskrav må avgjøres basert på tilgjengelig dokumentasjon. Med last av slik høy verdi er det viktig for transportøren å sikre og fremlegge fullstendige og tilstrekkelige tall fra lasting og lossing. Bevisene må være overbevisende for å motbeviser mottakerens påstand om at hele lasten ikke ble losset.

4.1.11.10.1.2 Laster

Før lasting bør alle lastetanker inspiseres, enten for å bekrefte at de er tomme, eller for å fastslå mengden om bord (OBQ). Tilstanden bør bekreftes skriftlig av en takstmann (tankinspeksjonssertifikat) i nærvær av en representant for avsenderen.

Etter lasting bør lasten få sette seg før ullage, temperatur og vanninnhold måles. Umiddelbart etter lasting kan lasten inneholde luftbobler som fører til at en ullage målt for tidlig vil vise en større mengde enn det som faktisk er lastet. Hvis vanninnholdet måles før riktig sedimentering er mulig, kan det bli et mangelskrav på produktet og en for stor mengde vann, noe som gjør det vanskelig for transportøren å bevise at vannet ikke kom inn i tanken under reisen.



SKIP-TIL-SKIP-OPERASJONER

Hvis det er snakk om skip-til-skip-operasjoner, bør det føres nøyaktige registre over hver overføring.

Andre observasjoner, som tall for landtanker, stopp under lasting, brukte landlinjer osv., kan være til hjelp i undersøkelsen av et krav. Fartøyets timeliste bør inkluderes blant dokumentene som sendes til klubben, som en verdifull informasjonskilde. Ved lasting bør skipets dyppgang måles og registreres.

Hvis skipets tall avviker fra tallene for installasjon på land og fra de som er presentert for underskrift i konnossementet, skal skipsføreren protestere og kontakte eieren og nærmeste klubbkorrespondent for å få bistand.

4.1.11.10.1.3 Lossing

Hvis lasten trenger oppvarming under reisen eller som forberedelse til lossing, bør lasttemperaturen måles og noteres for å fastslå volumet. Det er viktig at en tilstrekkelig lossetemperatur opprettholdes for å minimere mengden last som blir igjen om bord («ROB»).

Som beskrevet i kommentarene under 4.3.3.2-3, har transportøren en plikt til å losse og levere den mengden last som fraktes, slik det fremgår av konnossementsopplysningene. ROB betyr at last blir liggende om bord, og at det foreligger en tilsvarende mangel i den lossede mengden, som transportøren kan holdes ansvarlig for i henhold til Haag- eller Haag-Visby-reglene. Tankskipcertepartier inneholder ofte en klausul om tilbakeholdelse av last eller frakt som tillater befrakteren å gjøre et fradrag i frakt eller leie for verdien av last som en uavhengig takstmann fastslår at forblir i skipets tanker, og som kan pumpes.

For at virkningen av en slik klausul skal dekkes, bør den begrenses til betalingsmetoden, nemlig ved motregning i frakt. Klausulen bør ikke utvide transportørens ansvar utover det som ville følge av Haag- eller Haag-Visby-reglene. Dette følger av regel 10 paragraf 2. Ubetinget aksept av ansvar for ROB er ikke dekket. Klausulen bør tillate befrakteren å gjøre fradrag i frakten bare når han kan bevise at han har lidt et tap.

For at en klausul om lastoppbevaring skal gjelde, bør takstmannen ha fastslått at ROB-en er pumpbar, ikke bare som flytende eller frittflytende. ROB-undersøkelsen (remain on board) bør utføres før slangene frakobles for å muliggjøre ytterligere stripping av eventuell pumpbar ROB som er etablert. Hvis mulig bør en takstmann utnevnes på medlemmets vegne for å utføre ROB-undersøkelsen sammen med befrakterens takstmann. En ROB-undersøkelse er en driftsutgift, og kostnadene dekkes ikke. Se kommentarer under 8.1.6.4.

En lasttilbakeholdelsesklausul som er gunstig for eierens interesser, og som klubben anbefaler å inkludere i certepartier, er som følger:

- Dersom det etter fullført lossing fortsatt er flytende og pumpbar last fra fartøyets utstyr om bord, og dersom tilstedeværelsen, pumpbarheten og mengden av slik last er bekreftet av en uavhengig takstmann oppnevnt og betalt i fellesskap av eiere og befraktere, og dersom befraktere derved lider et økonomisk tap, skal befraktere ha rett til å kreve inntil et maksimalt beløp som tilsvarer FOB-lastehavnverdien av slik last pluss frakt derpå. Forutsatt at ethvert krav er underlagt eventuelle Haag- eller Haag-Visby-forsvar eller -rettigheter og eventuelle andre rettigheter eller forsvar som er tilgjengelige for eiere i henhold til dette charteret eller på annen måte, og videre forutsatt at dersom eiere er ansvarlige overfor en tredjepart for manglende lossing av slik flytende last, eller deler av denne, skal befraktere holde eiere skadesløse for slikt ansvar inntil det totale beløpet som kreves i henhold til denne klausulen.
- Før lossingen tillates å starte, bør skipets dypgang registreres. Temperaturer og dypgang bør måles i alle tanker i nærvær av en takstmann og representanter for mottakeren. Alle relevante observasjoner gjort under lossingen bør registreres. Det kan være verdifullt i etterkant å vite til hvilke landtanker oljen gikk, og gjennom hvilke landlinjer. Stopp under lossingen kan være av betydning. Omfanget av råoljevaskingen (COW) bør noteres. Selv her kan fartøyets timeliste være verdifull for de som undersøker et krav.
- Etter fullført lossing er det nødvendig å fastslå at tankene er tomme, eller finne ut hvor mye det er igjen av ikke-pumpbare rester. Det anbefales å bruke en takstmann for å innhente bevis på dette (sertifikat for tom/tørr tank).
- Dersom mottakerne klager over at hele lasten ikke er losset, bør det foretas detaljerte undersøkelser i påvente av et krav. Nærmeste klubbkorrespondent bør kontaktes.



Skipsførere rådes til ikke å signere erklæringer om mangler som er fastslått uten kontroll eller deltakelse fra skipets side, og heller ikke å autorisere skipsagenten til å signere slike dokumenter på skipets vegne. Dersom slik signering gjøres til en betingelse for at skipet skal kunne seile, og skipsføreren befinner seg uten effektiv hjelp fra sine agenter eller klubbkorrespondenten, bør erklæringen påtegnes med ordene: «All last losset, ingen representant for skipet deltok i fastsettelsen av resultattall presentert av mottakeren.»

4.1.11.10.1.4 Uunngåelige tap ved transport

Et tradisjonelt stridspunkt i diskusjoner om et krav om oljemangel er om og i hvilken grad transportøren skal gis kreditt for uunngåelige tap under transport. Det er alltid en margin for måletoleranser, setning av vann og last som klamrer seg til tankskottene. Den gamle toleransen på 0,5 % for tap under transport kan ikke lenger aksepteres av domstolene. Det akseptable omfanget av tap under transport vil avhenge av faktorer som produktets flyktighet eller vanninnhold eller transporttemperaturen sammenlignet med lastens størkningsegenskaper.

4.1.11.10.2 Forurensning

Mange av prinsippene for innsamling og fremleggelse av bevis som tidligere er beskrevet, gjelder for etterforskning og forsvar av forurensningskrav. Det avgjørende punktet er en grundig og tilstrekkelig rengjøring av tanker, pumper og ledninger. Omfanget av rengjøringen må vurderes i forhold til lasten som tidligere er fraktet, samt den som skal lastes. Som det fremgår av kommentarene under 4.1.5.4, er ikke transportøren fritatt for ansvar dersom tankene er inspisert og godkjent av avsenderens eller befrakterens takstmann, selv om befrakteravtalen inneholder en bestemmelse om dette. På den annen side bør avsenderens råd innhentes

angående rengjøringsstandarden og -prosedyren som kreves, ettersom avsenderen er den parten som er best i stand til å kjenne transportkravene for sin egen last.

Et tankinspeksjonssertifikat bør innhentes fra en takstmann. De første prøvene bør tas og analyseres før lastingen tillates å fortsette. Ytterligere prøver bør tas ved skipets manifold eller der rørsystemet på landanlegget slutter. Etter fullført lasting bør det tas ytterligere prøver på forskjellige nivåer i alle tanker. Se kommentarene under 4.1.4.5.6 for råd om prøvetaking.

Under lossing bør det tas ytterligere sett med prøver ved skipets manifold eller ved enden av skipets slange eller losseinneledning.

Prøver bør tas av inspektører i rene flasker, merkes for identifikasjon og autentisering og forsegles og lagres i tilstrekkelig tid. Se kommentarene under 4.1.4.5.6.

Planer over skipets tank- og rørsystem er nødvendige når man undersøker en forurensningspåstand. Navnene og oppholdsstedet til alle personer involvert i lasteoperasjonene kan også være til stor hjelp.

Når forurensning har oppstått, må transportøren bevise at det ble utvist tilbørlig aktsomhet med hensyn til sjødyktighet ved reises begynnelse. For dette formålet er det nødvendig med bevis, for eksempel at tankene, ventilene og rørene ble behørig inspisert og testet, at mannskapet var kompetent til å håndtere pumpene og ventilene, og at ventilene var riktig merket, skriftlig og med farger, for å forhindre at feil ventiler ble åpnet.

4.1.11.10.3 Blanding og blanding

Forespørsler om å blande flytende oljelaster kommer vanligvis fra befraktere eller avskipere. Denne prosedyren er potensielt komplisert og kan eksponere medlemmene for svært store krav for last som ikke oppfyller spesifikasjonene i destinasjonshavnen. Det bør huskes at kapteinen og hans mannskap har begrenset vitenskapelig kunnskap om iboende egenskaper ved kjemikalier eller andre oljeprodukter, og det er derfor av største betydning at medlemmer og kapteiner konsulterer spesialister på dette feltet. To svært viktige faktorer når man godtar å blande last, er klausulering i konnossement og prøvetaking. Medlemmer bør følge klubbens anbefalinger nedenfor nøye for ikke å påvirke dekningen.

4.1.11.10.3.1 Blanding

Last av samme spesifikasjon som er blitt lastet fra forskjellige avsendere, terminaler eller havner, anses som blanding. Konnossementet må tydelig beskrive at lasten er lastet fra forskjellige kilder og blandet om bord på skipet. For å redusere risikoen for et forurensningskrav i bestemmelsehavnen, bør det tas prøver av hvert produkt fra skipets manifold ved lastingsstart. Førstegangsprøver bør også tas, og prøver bør i tillegg tas ved fullført lasting av hver kvalitet og etter blanding om bord.

Blanding av last med samme spesifikasjon fra samme avsender og terminal, men fra forskjellige landtanker, regnes ikke som blanding, men som en normal lasteoperasjon.

4.1.11.10.3.2 Blanding

Blanding av last innebærer blanding av to eller flere kvaliteter med forskjellige spesifikasjoner om bord på skipet for lossing som én homogen last. Siden det er svært vanskelig, om ikke umulig, å blande last vitenskapelig om bord på et skip, kan mottakere klage over at blandingen ikke samsvarer med lastbeskrivelsen i konnossementet. Slike krav kan falle utenfor klubbens dekning med mindre konnossementene er korrekt klausulert for å gjenspeile lasteprosedyrene i detalj. Kapteinen bør sørge for at de to kvalitetene som lastes, er beskrevet individuelt i konnossementene, inkludert navn på havner og datoer.

I tillegg anbefaler klubben at medlemmene innhenter et ansvarsforsikringsbrev fra avskipere og/eller befraktere. Prøvetaking bør utføres i henhold til 4.1.11.10.1.2.

4.1.11.10.3.3 Forurensning

Flytende bulkklaster kan gå tapt over bord under lasting, transport eller lossing. For kommentarer om forurensningsansvar, se regel 6 avsnitt 1 og 2.

4.1.11.11 Levende dyr

I henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene kvalifiserer ikke levende dyr som varer. Derfor gjelder ikke det obligatoriske ansvaret for transport av levende dyr.

Forsendelser av levende dyr, som husdyr, sirkusdyr og veddeløpshester, bør utføres under transportavtaler som utelukker ansvar for sykdom, skade og død. Dersom et medlem blir ansvarlig fordi mulighetene for å utelukke ansvar ikke er effektivt uttømt, er det ingen dekning i henhold til disse reglene.

Transport av levende dyr kan føre til at skipet avviker fra bestemmelsesstedet eller blir underlagt karantene eller desinfisering. For visse konsekvenser av dette er det dekning i henhold til disse reglene. Se regel 5, regel 7 avsnitt 7 og regel 4 avsnitt 7. Det er imidlertid ingen dekning for tapt leie og tid i henhold til regel 11 avsnitt 2 (j). Avsendere bør derfor bli bedt om å påta seg ansvar for eventuelle skader, tap eller utgifter som påføres transportøren ved transport av levende dyr.

I henhold til Hamburgreglene er ikke transportøren ansvarlig for tap, skade eller forsinkelse som følge av spesiell risiko forbundet med transport av levende dyr. Dersom transportøren kan bevise at vedkommende fulgte avsenderens instruksjoner med hensyn til dyrene, og at tapet under omstendighetene kan tilskrives disse risikoene, antas tapet å være forårsaket av dette, med mindre det er bevist at tapet eller deler av det ble forårsaket av uaktsomhet fra transportørens eller hans ansattes side.

Ingen generell ansvarsfraskrivelse for levende dyr er gyldig i henhold til Hamburgreglene. Muligheten for å unngå ansvar vil avhenge av informasjonen og bevisene som mottas fra skipet om årsaken til tapet. Slike fakta er avgjørende for at transportøren skal kunne oppfylle sin bevisbyrde.

4.1.11.13 Papir

4.1.11.13.1 Generelle kommentarer om transport av papir

Papir og andre lignende produkter i ruller er sensitiv last og kan lett bli skadet. Rullene har lite, om noen, emballasje som kan beskrives som tilstrekkelig i forhold til produktets vekt, verdi og sårbarhet. Til en viss grad bør ansvarsfraskrivelsen i henhold til Haagreglenes unntak (n) gjelde (se kommentarer under 4.1.8.14). Til en viss grad er det enighet om at rullen utgjør sin egen emballasje, der kutt ikke dypere enn ½ tomme ikke kompenseres av transportøren og kutt dypere enn ½ tomme kompenseres med 60 %.

4.1.11.14 Kjølelast

4.1.11.14.1 Generelle kommentarer om kjølte eller frosne varer

Last som krever en kontrollert og konstant temperatur, kjøles eller fryses. Selv om det er stor forskjell i art og håndtering av de to lastetyperne, er ansvarsaspektene i hovedsak de samme. Det som sies i kommentarene om kjølelast, kan derfor også være relevant for frossen last. Det som sies om kjølerom, kan også være relevant for kjølecontainere.

Hvis kjølelast ikke får tilstrekkelige temperatur- og ventilasjonsforhold, vil det vanligvis føre til tap av all lasten som er stuert i det aktuelle rommet. Ikke bare er kjølelast per definisjon sterkt avhengig av at ideelle forhold opprettholdes gjennom hele reisen, men lasten er også ment for konsum, enten det er som mat eller medisiner, og er derfor underlagt strenge reguleringer fra markedet og fra statlige helsemyndigheter. Selv små endringer i kvaliteten kan føre til at myndighetene beordrer fullstendig destruksjon av en forsendelse.

For at de som driver kjøletransporttjenester, skal kunne beskytte sine P&I-kravregistre, er det viktig å være nøye med skipets tilstand, kjøleanlegget og avdelingene samt erfaringen og utdanningen til offiserer og mannskap.

4.1.11.14.2 Undersøkelser av kjøleanlegg før lasting

Transport av kjølevarer med tradisjonelle kjøleskip har i stor grad blitt forbigått av bruken av kjølecontainere. Imidlertid gjenstår noen dedikerte kjøleskip. Fra kommentarene under 4.1.5 kan det sees at transportøren har bevisbyrden for å ha utvist tilbørlig aktsomhet med hensyn til sjødyktighet før og ved begynnelsen av reisen. Når det gjelder kjøletransporter, betyr dette at transportøren må fremvise et gyldig kjølemaskinsertifikat utstedt av klassifikasjonsselskapet. Det bekrefter kjøleanleggets generelle egnethet. Videre må transportøren bevise at rommene er rene, luktfrie og egnede for å frakte den tiltenkte typen kjølelast før lasting tillates å starte. Riktig drift av kjøleanlegget og fordelingen av kjøleluft må dokumenteres. Alt dette kan gjøres ved å ansette en klasseinspektør til å kontrollere og teste de relevante delene av skipet og utstede et sertifikat deretter. Et slikt sertifikat utgjør imidlertid ikke et avgjørende bevis. Det anses som prima facie-bevis. Dersom andre beviste fakta viser at takstmannens konklusjoner var feil, vil transportøren sannsynligvis ikke anses å ha oppfylt bevisbyrden i tilstrekkelig grad.

4.1.11.14.3 PTI for kjølecontainere

Lignende prinsipper gjelder for kjølecontainere. Vanlig prosedyre er å la containeren gjennomgå en før-reise-inspeksjon (PTI) før den stilles til avsenderens disposisjon eller før den lastes av transportøren. En PTI inkluderer alle relevante aspekter ved containerens og kjølemaskineriets egnethet. Alle utførte tester bør føres inn i PTI-sertifikatet, som bør oppbevares lett tilgjengelig i minst ett år.

4.1.11.14.4 Avsenderens transportinstruksjoner

Andre viktige bevis fra lastetidspunktet er eventuelle transportinstruksjoner mottatt fra avskipere og/eller befraktere. Medlemmer bør be om at slike instruksjoner er skriftlige for fremtidig referanse. Instruksjonene bør følges med mindre de virker utilstrekkelige, basert på tilgjengelig erfaring og ekspertise.

Transportinstruksjoner og temperaturer som skal opprettholdes, bør ikke innføres i konnossementet. Transportøren bør heller ikke godta at konnossementet er klausulert slik at det garanteres at produktet eller temperaturen holdes under reisen.

Hvis temperaturen på kjølelast mottatt for forsendelse er forskjellig fra den som er angitt i transportinstruksjonene eller fra hva erfaring tilsier at den burde være, bør konnossementet klausuleres deretter.

4.1.11.14.5 Inspeksjon av last før lasting

Det at kjølelast har en unik beskaffenhet, øker transportørens forpliktelse til å undersøke slike varer som ikke er i containere før lasting. Det bør foretas stikkprøvekontroller av temperaturen. Prøver bør tas for å fastslå lastens art og tilstand. Ut fra det som tidligere er sagt angående bevisbyrden (se kommentarene under 4.1.4.5), er det viktig at eventuelle undersøkelser før lasting registreres for fremtidig referanse. Konnossementet bør klausuleres som for en slik undersøkelse. Hvis det er tvil om lastens tilstand før lasting, bør en takstmann tilkalles for å gi medlemmet råd om hvorvidt eller under hvilke forbehold lasten bør aksepteres for forsendelse.

Som nevnt under 4.1.8.13, er et av de viktigste unntakene fra ansvar varenes iboende skade i henhold til Haagreglenes artikkel IV regel 2 (m). Dette unntaket gjelder ofte for forsendelser av grønnsaker, frukt eller kjøtt. Varene kan ha blitt angrepet eller levetiden deres redusert på grunn av tidlig høsting eller overdreven lagring før forsendelse. For å påberope seg et slikt forsvar må transportøren bevise at den iboende tilstanden ikke kunne oppdages ved lasting (se kommentarer under 4.3.3), og at konsekvensene ikke kunne unngås eller reduseres ved forholdsregler under transporten.

4.1.11.14.6 Kjølebokslogger

Dette er viktig dokumentasjon som må samles inn og vedlikeholdes med hensyn til transportforholdene under reisen. Kjøleskiploggen er et grunnleggende bevis og bør oppbevares nøye. Se kommentarer under 4.1.4.5.3. Dataavlesninger og -opptak bør oppbevares for fremtidig referanse.

4.1.11.14.7 Automatiske temperaturavlesninger

Kjølecontainere er utstyrt med en elektronisk datalogger for automatisk temperaturavlesning. Utdrag fra den elektroniske avlesningen utgjør bevis på containerens og kjølemaskineriets ytelse.

Den elektroniske loggeren skal kontinuerlig registrere temperaturen fra det øyeblikket beholderen slås på fyllingsstedet til dørene åpnes for stripping.

4.1.11.14.8 Forpliktelse til å redusere tap

Dersom temperaturavlesningene eller de regelmessige daglige inspeksjonene av kjølelasten under transport indikerer at det kan oppstå skade, har transportøren en plikt til å redusere eventuelle tap.

Skip som frakter kjølecontainere, bør ha tilstrekkelig kunnskap, tilstrekkelig med verktøy og reservedeler og en forsyning av passende kjølemedium til å utføre grunnleggende nødreparasjoner om bord. Improvisasjon kan tilby midlertidige løsninger i påvente av endelige reparasjoner i havn. Tomme containere kan brukes til å oppbevare lasten midlertidig eller være en kilde til reservedeler. Alle tiltak som tas, og alle observasjoner som gjøres av lastens tilstand, bør registreres samtidig i kjølecontainer- og dekkloggene.

Ved alvorlige ulykker, som for eksempel havari på kjøleskipets maskineri, kan det være nødvendig å iverksette ekstraordinære tiltak, som å anløpe en mellomhavn for reparasjoner av kjøleskipets anlegg eller for å losse, omlaste eller til og med selge lasten. Hvis slike avgjørelser må tas, kan klubben bistå med ekspertråd og juridisk rådgivning.

Kostnader som er påløpt ved forsøk på å redusere et tap, kan kreves dekket i henhold til regel 8 paragraf 2.

4.1.11.14.9 Utslippsundersøkelser

Hvis noe unormalt observeres under lasting, transport eller lossing, anbefales det at medlemmene kontakter klubben eller dens lokale korrespondent for å avtale en befaring. Klubben kan utnevne kvalifiserte og uavhengige eksperter på alle typer kjølelast.

4.1.11.15 Stål

4.1.11.15.1 Generelle kommentarer om stålforsendelser

Frakt av stållast sjøveien innebærer risiko for at stålet rustner i løpet av fraktperioden. Mange faktorer kan forårsake eller bidra til stålets rustne tilstand ved lossing fra fartøyet, for eksempel eksponering for regn eller snø før frakt eller under lasting, kondens når stål fraktes kaldt, lekkasje gjennom luker, eksponering for fuktig luft under transport, osv. Transportøren kan unngå eller minimere noen av risikoene, men han kan ikke endre de kjemiske lovene – kombinasjonen av stål og fuktighet produserer rust.

4.1.11.15.2 Klausulering av konnossement

Stål er ofte rustent når det presenteres for forsendelse. Det transportøren bør gjøre, er å legge inn klausuler i konnossementet som på en rimelig måte gjenspeiler stålets tilsynelatende orden og tilstand ved forsendelse, inkludert rust. En konflikt oppstår fordi selgerne/avsenderne må fremlegge et «rent» konnossement for finansieringsbanken som ikke inneholder slike merknader (uansett hvor velbegrunnede de måtte være), for å få betalt under rembursen som finansierer kjøpet av lasten. Transportøren er i et dilemma fordi han i henhold til regel 4 paragraf 3 ikke er dekket for konsekvensene av å utstede et rent konnossement for skadet last, selv om det gjøres i bytte mot et erstatningsbrev fra lasteinteresser eller befraktere.



Stålruller

Det er generelt akseptert i bransjen at konnossement for stålforsendelser kan klausuleres, når det er berettiget, med ordet «rusten» eller med en av følgende kvalifikasjoner:

Når en pakket stålplate sendes, kan følgende to klausuler brukes:

- rustne/våte omslag
- pakking rusten/våt

I henhold til vilkårene i rembursen er det vanligvis avtalt at slike bemerkninger ikke hindrer at konnossementet behandles som «rent».

Kvalifikasjoner som «atmosfærisk» eller «overfladisk» bør ikke brukes i beskrivelsen av rusten eller den rustne tilstanden. Slike kvalifikasjoner er ikke strengt nødvendige for å beskrive lastens utseende. De er subjektive, tvetydige og kan diskuteres; alt dette kan være kontraproduktivt for transportørens interesser.

4.1.11.15.3 Klausul i certepartiet

Det er viktig at merknader om tilstanden til stållasten som er notert på styrmannens kvittering («M/R»), gjengis i konnossementene. Konnossement utstedes ofte av befraktere etter at skipet har seilt, noe som ikke gir skipsføreren mulighet til å kontrollere at de var tilstrekkelig klausulert i henhold til M/R. Fullmakten i befrakteravtalen for befraktere til å signere konnossement bør derfor utformes på en slik måte at brevene utstedes i samsvar med M/R eller Tally Clerk's Receipts, og at befraktere skal holde eieren skadesløs dersom det foreligger brudd på denne forpliktelsen. Se kommentarer under 4.3.3.3.

4.1.11.15.4 Undersøkelser før forsendelse

Det er umulig for en overstyrmann å kontrollere alle individuelle stenger, rør eller spoler i en stållast når skipet lastes i flere luker samtidig. Klubben anbefaler medlemmene å arrangere førlasting av stålaster under lasting. På forespørsel kan klubben hjelpe medlemmene med å utnevne passende takstmenn.

Klubbens styre har besluttet at inspeksjoner av stållast før forsendelse skal anses som driftskostnader og ikke kompenseres. Inspeksjonskostnadene kan estimeres på forhånd og beregnes inn i frakten. Det er ikke i tråd med gjensidighetskonseptet at driftskostnadene for én type transport skal deles mellom klubbmedlemmene. Se kommentarer under 8.1.6.2.

Klubben er likevel forberedt på å besiktige og undersøke eventuelle skader på stållast som måtte oppstå under reisen, som med ethvert annet lasteskadekrav. Dersom det foreligger et krav, kan rapporten fra besiktelsen før lasting med fordel brukes som bevis på lastens tilstand på lastetidspunktet. I et slikt tilfelle vil kostnadene for besiktelsen før lasting bli refundert i henhold til regel 8 paragraf 1.

4.1.11.15.5 Lasting i regn eller snø

Avskipere/befraktere insisterer ofte på at lasting av stålprodukter bør fortsette selv i perioder med regn eller snø. Det er sant at visse stålqualiteter er mindre utsatt for skade fra eksponering for lett regn eller snø. Faktisk ankommer noen produkter lastehavnen på åpne jernbanevogner og lagres på kaien ubeskyttet og utsatt for elementene. Likevel bør ikke en kaptein la seg overbevise av forsikringer om at det ikke vil oppstå skade eller ansvar. Hvis han anser det som nødvendig og passende, kan kapteinen innhente ekspertråd fra en takstmann eller veiledning og bistand fra klubbkorrespondenten under slike omstendigheter.

4.1.11.15.6 Transportskader

En hyppig årsak til krav som følge av rustskader på stålprodukter er lekkasjer i luker. En stållast gir et lavt tyngdepunkt som gjør skipet stivt. Dette setterurring og stuing av lasten under stor belastning i hardt vær. Lukenes tilstand bør vies betydelig oppmerksomhet. Man bør arrangere ultralyd- eller slangetesting før man tillater lastingen å starte. Selv små feil må utbedres. Alle slike forholdsregler bør registreres i dekkdagboken, da medlemmet kan bli bedt om å bevise hva som faktisk ble gjort om bord for å sikre at fartøyet var i sjødyktig stand før og ved begynnelsen av reisen.

Tunge stålenheter bør sikres godt i lasterommene for å unngå forskyvning, gnaging, bøying, ovalisering eller avvikling.

Lasterom vaskes vanligvis med sjøvann, og dette etterlater kloridholdige spor. En siste vask bør utføres med ferskvann. Hvis dette ikke gjøres, risikerer en at skipets svette, som inneholder saltkrystaller, forurenses stålet. Dette vil ikke bare akselerere utviklingen av rust, men også gi lasteinteresser og deres inspektører et feilaktig inntrykk av at lukene har lekket under reisen, og at skipets sjødyktighet står på spill. Siden bevisbyrden ligger hos transportøren, kan det være vanskelig for transportøren å motbevise en slik påstand.

Lasterom der stål skal stues, må rengjøres nøye, spesielt hvis de tidligere har inneholdt svovelholdige laster, som kull, jernmalm eller fosfat.

Hvorvidt man skal ventilere lasterom som inneholder stål, under reisen, må vurderes nøye for å unngå dannelse av last og/eller svette fra skipet. Hvis stålet som lastes, er kaldere enn omgivelsestemperaturen i de områdene skipet skal bevege seg gjennom under reisen, bør ventilasjon sannsynligvis unngås. Temperaturen på stålet vil sannsynligvis være lavere enn duggpunktet til den ytre luften, slik at det vil dannes svette fra lasten. Hvis stålet derimot lastes i et varmt klima, bør lasterommene sannsynligvis ventileres for å unngå at de indre lasteromsstrukturene kjøles ned til under duggpunktet til atmosfæren i lasterommet. Det vil føre til at skipets svette utvikler seg og drypper ned på stålet. Det er duggpunktet til luften inne i lasterommet sammenlignet med den ytre luften som er den avgjørende faktoren for om man skal ventilere eller ikke. Skipet må derfor være utstyrt for å måle duggpunktet både inni og utenfor lasterommet. På samme måte er det ikke tilrådelig å laste stål i samme lasterom som fuktige produkter som tømmerstokker eller kryssfiner.

4.1.11.16 Tilhengere

4.1.11.16.1 Generelle kommentarer om tilhengere

Ro/ro-konseptet er bredt akseptert. En betydelig del av ro/ro-lasten transporteres på tilhengere.

De fleste tilhengere konsolideres av avsendere eller speditører som utfører den interne sikringen av enhetene. Som produsenter eller selgere av lasten bør de ha en spesiell interesse i at transporten utføres på en sikker og vellykket måte. Videre bør de være den parten som er mest kjent med godsets behov og egenskaper, som vekt, stabilitet, friksjon osv. Dessverre stues varer ofte fortsatt i tilhengere med utilstrekkelig eller noen ganger fullstendig mangel på sikring. Noen ganger er varene tilstrekkelig stuert for kreftene som utøves under veitransport, men ikke for de ekstra kreftene som oppstår på et skip til sjøs. Før tilhengeren forlater avsenderen, forsegles lokket ofte med TIR for å overholde internasjonale tollbestemmelser. Når tilhengeren mottas for forsendelse i lastehavnen, er det fysisk og juridisk umulig for transportøren å innsisere den interne stuingen og sikringen. Lastforskyvning i én tilhenger kan forårsake en kjedereaksjon som involverer tilstøtende tilhengere. Et tungt utstyr som løsner fra én tilhenger, kan føre til ødeleggelse av all last som er stuert i det området av skipet. Eierne eller forsikringsgiverne av den ødelagte lasten vil fremme krav mot den like uskyldige transportøren for å få dekket tapene sine.

4.1.11.16.2 Opplæring av avsendere

Medlemmer som driver en linjetjeneste basert på et ro/ro-trailerkonsept, bør utarbeide og distribuere instruksjoner og råd om lastesikring til avskipere.

4.1.11.16.3 Inspeksjoner før transport

Når det gjelder de enkelte forsendelsene, må transportøren utføre så mye kontroll av enheten som det er både juridisk og teknisk mulig å utføre, og kunne fremlegge bevis for disse kontrollene i etterkant. Den første muligheten kommer når tilhengeren kommer inn i terminalområdet i lastehavnen. Tilhengerens ytre tilstand bør undersøkes grundig, og hvis det gjøres observasjoner som kan tyde på skade eller forskyvning av lasten eller utilstrekkelig sikring eller stabilitet, bør dette undersøkes nærmere og utbedres.

Tilhengeren bør være utstyrt med et tilstrekkelig antall egnede surrepunkter slik at transportøren kan oppfylle sin grunnleggende forpliktelse til å sikre tilhengeren forsvarlig om bord.

Oppbevaringsplanen utarbeides vanligvis i terminalen. I den grad det er mulig, bør tilhengere med farlig, tung eller sensitiv last vies spesiell oppmerksomhet og oppbevares deretter.

Uvanlig ytelse av tilhengeren når den taues om bord, for eksempel ved kjøring opp rampen, vil rettferdiggjøre og nødvendiggjøre en ytterligere kontroll av innholdet og dets sikring.

4.1.11.16.4 Sikring av tilhengere om bord

Det er viktig at tilhengeren er riktig festet til skipets dekk med et tilstrekkelig antall egnede surringer festet til permanente festepunkter. Tilstanden til tilhengerens støtteben bør noteres nøye. De er ofte allerede skadet når tilhengeren mottas for forsendelse. De er nødvendige ikke bare for riktig lagring av tilhengeren i terminalen før lasting og etter lossing, men også mens den er om bord.

Tilhengerens chassis bør holdes så stabilt som mulig ved å komprimere fjærene ved hjelp av surringer til dekket eller ved å jekke opp understellet før sikring. Tilhengere bør i tillegg støttes av en bukk eller en jekk. Men selv om selve tilhengeren er ordentlig festet til dekket, kan det hende at lasten som er skjult under presenningen, fortsatt ikke er ordentlig festet til tilhengeren.

4.1.11.16.5 Bevis for intern sikring

Dersom skade eller forskyvning oppstår, bør det samles inn bevis for den interne sikringen av lasten i tilhengeren og dens mulige effekt på skaden. Antall, art og bruk av interne surringer og sikringer må registreres i detalj. Dersom ingen takstmann er tilgjengelig, må dette gjøres av skipets offiserer. I henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene artikkel IV regel 3 er avsenderen ansvarlig for tap eller skade som transportøren eller skipet lider på grunn av avsenderens uaktsomhet. Viktigheten av denne forskriften er ikke begrenset til forsvaret av kravet om skade på forsendelsen som forårsaker ulykken. Medlemmet har en plikt til å støtte og sikre enhver mulighet for regress for klubben (se kommentarene til regel 10 avsnitt 4 og til regel 14) og/eller skipets skrogsforsikringsselskaper mot avsendere for tap som er påført. I henhold til regel 14, etter å ha holdt medlemmet skadesløs for lastekravsansvaret (når det er betalt), inntretr Klubben i medlemmets rett til å anlegge erstatningssøksmål mot en uaktsom avsender.

4.1.11.17 Verdifull last

4.1.11.17.1 Regler som gjelder for verdifull last

Det finnes to separate regler som gjelder for forsendelser av verdifull last. Regel 11 paragraf 2 (d) utelukker ansvar for «spesie, bullion og edle metaller eller steiner, plater eller andre gjenstander av sjelden eller verdifull art, kontanter, pengesedler eller andre former for valuta, obligasjoner eller andre omsettelige instrumenter», med mindre transporten av slike verdisaker er godkjent av klubben. Regel 4 paragraf 1 slår fast at klubbens ansvar for varer der verdien er oppgitt i konnossementet, er begrenset til beløpene som fremgår av reglene utstedt av klubben. Retten til å utstede reglementer følger av regel 10 paragraf 3.

4.1.11.17.2 Verdisaker

Den første kategorien av verdifull last som er unntatt i henhold til regel 11 paragraf 2 (d), er for spesielle forsendelser av ekstremt høy verdi som i praksis ikke er av kommersiell art. Det kan være forsendelser av mynter og sedler eller internasjonale utstillinger av antikviteter eller verdifulle kunstverk. I lys av arten av disse forsendelsene tillater Haag- og Haag-Visby-reglene transportøren å utstede en transportavtale som inneholder videre ansvarsfraskrivelser enn de som vanligvis er tillatt. Transportavtalen må tilpasses transportens art og bevare eventuelle juridiske rettigheter transportøren måtte ha for å begrense sitt ansvar. Selve transporten kan være omgitt av ekstra sikkerhetstiltak, for eksempel oppbevaring i et skap eller i en lugar. Spesielle vakter eller ledsagere må kanskje følge forsendelsen.

I henhold til regel 10 paragraf 2 og 3 kan klubben nekte eller redusere kompensasjon der et medlem unnlater å frskrive seg eller begrense ansvar der det er tillatt, eller inngår kontrakter på urimelig byrdefulle vilkår.

4.1.11.17.3 Annen verdifull last

Andre typer last kan ha betydelig verdi uten å være av den spesielle art som, i henhold til Haag- og Haag-Visby-reglene, kvalifiserer dem for frakt med reduserte ansvarsvilkår som beskrevet ovenfor. Transportøren er hovedsakelig beskyttet mot overdrevent ansvar for last av høy verdi av reglene om begrensning av pakker som følger av Haag-, Haag-Visby- eller Hamburgreglene. Se kommentarene under 4.1.9.3. Dekningen i henhold til regel 4 avsnitt 1 gjelder det beløpet som medlemmet har eller ville ha hatt lov til å begrense sitt ansvar til i henhold til loven som gjelder for transportavtalen. Dersom transportøren har avtalt å utvide sitt ansvar utover beløpet for denne begrensningen, dekkes det utvidede ansvaret bare dersom og i den grad det er godkjent av klubben.

4.1.11.17.4 Verdibaserte konnossement

Metoden som er omtalt i artikkel IV i Haag- og Haag-Visby-reglene for å utvide ansvaret utover pakkebegrensningen, er å sette inn den deklarerte verdien av lasten i konnossementet. Ved å akseptere et høyere ansvar kan transportøren beregne en høyere frakt basert på lastens verdi.

Denne typen konnossement kalles en verdifaktura. Ettersom økte forpliktelser påtas med åpne øyne og med det formål å tjene mer frakt, rettfærdiggjør konseptet om gjensidighet i forhold til andre medlemmer av klubben klubbens forhåndsgodkjenning og oppkreving av en tilleggspremie.

Det følger av avgjørelser fra amerikanske domstoler at et konnossementsskjema bør gi avsenderen en rimelig mulighet til å deklarere en høyere lasteverdi hvis vedkommende ønsker det, og til å betale den tilsvarende økte frakten. Det betyr at konnossementsskjemaet bør inneholde en passende boks for dette formålet. For å beskytte transportøren tilstrekkelig bør begrensningsklausulen i konnossementet under slike omstendigheter lyde:

Verken transportøren eller skipet skal under noen omstendigheter være ansvarlig for tap eller skade som overstiger USD 500 per kolli eller annen begrensningsenhet, med mindre varenes art og verdi er deklarerert av avsenderen før forsendelse og satt inn i den aktuelle boksen på denne forsendelsen, og tilleggsfrakt er betalt.

I henhold til befrakningsvilkårene er en befrakter ofte autorisert til å utstede konnossement. En eier kan beskytte seg mot eventuelle negative konsekvenser beskrevet ovenfor ved å utforme den relevante befrakningsklausulen på en slik måte at befrakterne ikke er autorisert til å utstede konnossement etter verdi.

4.1.11.17.5 Konnossement med uønsket verddivurderingseffekt

Det finnes noen situasjoner der transportøren kan oppdage at han har påtatt seg et ansvar utover pakkegrensen uten å ha hatt til hensikt å oppnå dette resultatet og uten å ha blitt belønnet med høyere frakt.

For noen laster utgjør verken vekt eller volum et passende grunnlag for fraktberegning. Frakt belastes da ofte fakturabeløpet. I så fall oppgis fraktverdien som fraktgrunnlag i fraktboksen på konnossementsskjemaet. Selv om verdien for å påta seg ansvar utover pakkens begrensning ikke er satt inn, kan denne metoden for registrering av frakt potensielt føre til en påstand om at konnossementet er en verddivurdering. Medlemmer anbefales derfor å ikke bruke denne metoden for å beregne frakt. Hvis det fortsatt ikke er mulig å unngå, bør følgende forbehold settes inn i fraktboksen:

«Lastens verdi er kun satt inn som grunnlag for fraktberegning og er ikke en verdierklæring for økt ansvar per kolli.»

Det følger av statlige forskrifter i noen land at verdien av lasten, som et spørsmål om lov eller forskrift, må nevnes i konnossementet for all importert last. Forskriftene er ment å forenkle korrekt vurdering av importavgifter som skal betales av mottakerne. Mest sannsynlig vil imidlertid lastmottakere forsøke å behandle slike konnossement som verdipapirer. Medlemmer anbefales derfor å sjekke om myndighetene vil godta alternativ dokumentasjon av lasteverdien, for eksempel separat presentasjon av fakturaer. Hvis det ikke finnes alternativer til at lasteverdien settes inn i konnossementet, anbefales det å sette inn et forbehold, f.eks.:

«Lasteverdi settes inn utelukkende for å overholde forskrifter fra de rette myndighetene for skattevurderingsformål og er ikke en verdierklæring for økt ansvar per kolli.»

En annen måte å forsøke å omgå transportørens rett til pakkeansvar på, er der det er et krav om at konnossement skal referere til og inkludere serienummeret på rembursen, salgskontrakten eller proformafakturaen: Lastforsikringsselskaper har forsøkt å omgå begrensningen knyttet til pakketransporten ved å argumentere for at transportøren, i kraft av slik tilleggsinformasjon, må ha tilegnet seg kunnskap om lastens verdi, og at konnossementet derfor bør anses som et verdikonnossement. Det har vært lokale rettsavgjørelser i jurisdiksjoner utenfor England og Wales i denne forbindelse. Problemet har blitt vurdert av klubbene og av BIMCO. Som en mulig løsning foreslås det at følgende klausul inkluderes på forsiden av konnossementet:

Opplysninger om salgskontrakter og/eller ordre og/eller bankremburs som er vist her, ble satt inn på avsenderens anmodning og for deres egen personlige bekvemmelighet for å lette forhandlingene av konnossementet. Slike opplysninger ble ikke kontrollert av transportører og/eller kaptein og/eller skipsagenter, og det ble heller ikke presentert noen dokumenter knyttet til dette for dem. Det er derfor enighet om at innføring av slike opplysninger eller lignende i dette konnossementet ikke må anses som en verdierklæring for de sendte varene.

Metodene som er beskrevet, er utformet for å frata transportøren hans juridiske rett til å kreve fordelen av begrensningen per kolli og for å gi lasteieren gratis de privilegiene som ville ha fulgt av et verdikonnossement. En løsning er å behandle hvert konnossement som inneholder unødvendige opplysninger, som et ekte verdikonnossement og beregne økt frakt tilsvarende. Det er viktig å merke seg at hvis slike verdikonnossementer er utstedt, anbefales transportøren å kontakte klubben, da det kan være nødvendig å tegne ytterligere forsikring.

Hvorvidt medlemmet vil bli fratatt dekningen dersom rembursnummeret settes inn i konnossementet, vil bli avgjort i lys av omstendighetene og klubbens skjønn. Underkomitéen for internasjonalt konnossement har blitt enige om følgende retningslinje:

«Hvis en henvisning til en remburs innebærer å inngå kontrakt på vilkår som er mindre gunstige enn Haag/Haag-Visby i henhold til loven som gjelder for transportavtalen, ser det ut til at dekningen vil bli påvirket negativt. Det vil imidlertid sannsynligvis være grunnlag for at klubben utøver et gunstig skjønn med hensyn til unntaket der det var rimelig usikkert hvilken lov som gjaldt for transportavtalen, eller der gjeldende lov var usikker på om henvisning til en remburs innebar å inngå kontrakt på vilkår som var mindre gunstige enn Haag/Haag-Visby. Videre ville klubber utøve et gunstig skjønn der det kan være urimelig at transportøren forventes å gjennomføre en potensielt langvarig undersøkelse av gjeldende lov når et konnossement presenteres for at transportøren eller dennes agent skal utstede det raskt.»

4.1.11.17.6 Dekningsomfang for verdifull last

Når det gjelder dekning under et verdikonnossement.

Verdifull last som transporteres under et vanlig konnossement, krever ingen ekstra forsikring med mindre lasten er av den art som er beskrevet i regel 11 avsnitt 2 (d), og som forsikringsdekningen er beskrevet for ovenfor.

Årsak til og forebygging av containertap til sjøs

Årsakene til at containere tapes over bord er mange og ofte komplekse, men svært ofte er grunnleggende driftsfeil en faktor. Konsekvensene av containertap bør rettfærdiggjøre tid, kostnader og innsats fra skipseiere og -operatører i gjennomgangen og forbedringen av forebyggende tiltak.

Last

Lasteplassering og sikring

Denne fokuserer på containertap til sjøs. Del én så på den større innvirkningen containertap til sjøs har på redere og operatører, og denne innsikten gjennomgår noen av årsakene og hva som kan gjøres for å forhindre dem.

Årsaker

Dårlig vær

Bortsett fra tap, som resulterer i at containere går over bord på grunn av for eksempel grunnstøting, forlis eller kollisjon, er hardt vær ofte den vanligste faktoren som fører til at pipa kolliderer under ellers rutinemessige reiser. På SVENDBORG MAERSK skal bølger på 10 meter ha forårsaket rulling på over 40 grader. Kapteinen hadde angivelig forberedt seg på dårlig vær, men forutså ikke hvor mye verre den faktiske vær- og bølgesituasjonen ble. Gards nylige erfaring med skader er at skipshåndtering i hardt vær også er en relevant faktor for tap av containere. I ett tilfelle fortsatte en kaptein i full fart i et mislykket forsøk på å løpe fra en tyfon; og i et annet unnlot en kaptein å følge advarsler utstedt av IMO angående synkron og/eller parametrisk rulling ved å bremse ned i ettersjø.

Manglende overholdelse av skipets containersikringsmanual (CSM)

En vanligere årsak til at containere kolliderer er manglende overholdelse av grenser for containervekter, -lag eller -høyder som er angitt i skipets CSM. I noen tilfeller har vi sett at CSM-en i seg selv ikke har tatt hensyn til forskjellige stabilitetsforhold eller bruk av ikke-standardiserte containere, for eksempel high cubes. Når et containerskip er på charter, har vi også sett kommunikasjonsbrudd mellom befrakterens containerplanleggere og mannskapet, selv når man bruker det samme datastyrte stuingsplanleggingsprogrammet. Befraktere vil naturligvis se etter å optimalisere stuing, men mannskapet kan være motvillige til å gripe inn og forstyrre stramme tidsplaner.

Surringsproblemer spesielt relevante for store containerskip

Den store størrelsen på surringsarrangementene på større skip gjør det vanskelig for et mannskap å sjekke dem mot CSM, og det kan oppstå en følelse av at det er liten fare for skipet hvis noen containere går tapt, og at det er befrakterens problem. Jo større skipet er, desto mer surringsutstyr er det å vedlikeholde, noe stueriere kanskje har liten interesse av å håndtere forsiktig. Vedlikehold er ikke en enkel oppgave å holde styr på, og hendelser oppstår på grunn av defekt utstyr.

Det økende antallet containere om bord har en åpenbar effekt på tiden det tar å surre og løsne dem, noe som er til stor bekymring for befrakterne. Bruken av helautomatiske låser, slik som de som er konstruert for å løsne når containeren beveger seg litt rundt dens vertikale akse, har reist spørsmål om hvorvidt denne typen bevegelse kan gjenskapes til sjøs i hardt vær. Bekymringer rundt disse låsene ble først reist av Gar i 2006. Helautomatiske låser ble angivelig brukt over hele dekket på Svendborg Maersk. Den danske rapporten om sjøulykker kommenterer at disse låsene når sin minimale bruddlast ved lavere krefter enn halvautomatiske låser og lar stabler svinge betydelig på grunn av høyere vertikal toleranse. Rapporten konkluderer ikke om de årsakssammenhengene effekten av disse låsene. Dette er åpenbart et komplekst problem, og det ser ut til at det gjøres ytterligere undersøkelser. I minst to av de betydelige containertapsakene som Gard har sett, var helautomatiske låser i bruk, og det var overraskende at det i begge tilfeller var eierne som leverte helautomatiske låser, om enn med befrakterens godkjenning. Bekymringen rundt bruken av låsene, eller i det minste egnetheten til visse design, fortsetter.

Problemer relatert til avsender

Svikt kan være utenfor mannskapets og befrakterens kontroll. På NAPOLI, hvor over 100 containere gikk tapt, fant rapporten fra MAIB at vekten av 137 av de 660 containerne på dekk avvek med mer enn tre tonn fra den oppgitte vekten, noe som resulterte i et totalt avvik på 312 tonn fra lastemanifestet. I andre tilfeller kan selve containeren være uegnet eller innholdet utilstrekkelig sikret.

Forebygging av containertap

Bransjeinitiativer

En rekke initiativer er i gang for å håndtere problemer knyttet til avskipere. Det er verdt å merke seg at det vil gå nesten ti år fra «NAPOLI» når endringer i SOLAS-konvensjonen (Safety of Life at Sea) forventes å sette i kraft kravet om verifisering av containervekt som en betingelse for lasting av skip i juli 2016. World Shipping Council har nylig gitt retningslinjer for dette nye kravet for sine medlemsrederier. Dette er en velkommen utvikling, sammen med en ny praksiskodeks for pakking av lasttransportenheter.

Midt i bekymringer om at containeres lagrings- og stablingskapasitet kan føre til unødige belastninger, er den internasjonale standardiseringsorganisasjonen (ISO) i gang med en gjennomgang av standardene for surringsutstyr og hjørnestøpegods. MARIN-prosjektet lashing@sea (Maritime Research Institute Netherlands) er et tverrfaglig initiativ som involverer skipseiere, surringsleverandører, klassifiseringselskaper og kompetente myndigheter. Det har gjennomført verdifulle undersøkelser av surringslast og akselerasjonskrefter, noe som har gitt en bedre forståelse av fysikken som er involvert og forbedringsområder innen surringsteknologi og driftsprosedyrer. Publikasjonen, *Safe Transport of Containers by Sea: Industry Guidance for Shippers and Container Stuffers*, er en nyttig veiledning til beste praksis i bransjen.

Driftsgjennomgang

Med henvisning til noen av årsakene nevnt ovenfor, oppfordres eiere og operatører til å gjennomgå forholdsregler for hardt vær. Værmeldinger er aldri helt pålitelige, og det må finnes en fornuftig balanse mellom tidspress og risikoen/konsekvensene av peiskollaps og containertap. Skipshåndtering i hardt vær er sannsynligvis et område der opplæringen kan forbedres. CSM er et levende dokument som bør gjennomgås for å sikre at det er egnet til formålet.¹ Det samme gjelder surringer, og en gjennomgang kan med fordel stille spørsmål ved om det kan gjøres mer effektive kontroller og om det tas de riktige valgene når det gjelder surringsdesign.

Etter hvert som grenser flyttes, er det et enda større behov for fortsatt fokus på forebygging:

Noen av klassifikasjonsselskapenes regler tillater nå tyngre og høyere dekkslast og/eller mindre strenge surringsarrangementer på visse stuingssteder, avhengig av rutene og sesongene skipet seiler i.

Dette gjør stuing og sikring av last til en enda mer sofistikert operasjon. Det forventes at flere operatører vil ta i bruk spesielle klassenotasjoner for rutespesifikke stuings- og surringsarrangementer. Selv om det er positivt at dette vil kreve en klassegodkjent surringsdatamaskin, kan det fortsatt være bekymringer om sikkerhetsmarginene er på et fornuftig nivå og om det er tilstrekkelig enkel veiledning hvis en rute endres. Riktig opplæring i bruk av mer sofistikert teknologi er avgjørende.

Denne innsikten har sett på årsakene til og forebyggingen av tap av containere til sjøs. Alle parter involvert i transportkjeden må utføre sine roller på en ansvarlig måte – det kan ta bare én container for å starte en containerkollaps, som i verste fall kan føre til skade på mannskapet. Som rapportert i del én av denne artikkelen, begynner tapet av containere over bord å få større konsekvenser fra et miljøperspektiv. Kostnadene for materielle skader og tapt tid må også tas med i betraktningen. En overvektig, dårlig fylt eller uegnet container er ofte ikke oppdagelig ved lasting. Men hvis containeren er i god stand, ligger det opp til skipet og befrakterne å stue og sikre den på riktig måte, i samsvar med CSM, med hensyn til reisevariabler som ikke er tatt hensyn til i CSM. Selv om det vanligvis er befrakterne som fungerer som kontraktsfraktører og ofte også er ansvarlige under befrakteravtalen for stuing og sikringsoperasjoner, vil kompleksiteten ved containerkollaps og containertap ofte bety at det endelige ansvaret ikke er entydig. Eiere kan absolutt forvente å bli målrettet av myndighetene for søk og fjerning av tapte containere, samt rusk fra land. Det er derfor viktigere enn noen gang at containerplanleggere og mannskapet er på samme side.

CSS-kodeendring for containerskip

DNV GL har nylig gitt ut en regulatorisk oppdatering om anvendelsen av MSC.1/Circ.1352 (CSS-kodevedlegg 14) for containerskip og andre fartøy utstyrt for transport av containere.

Endringen av Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code) Annex 14, veiledning om sikre arbeidsforhold for sikring av containere på dekk, som angitt i vedlegget til MSC.1/Circ.1352, ble godkjent av IMO i 2010 og revidert i 2014 (MSC.1/Circ.1352/Rev.1).

India: Fortøyning og ankring i monsunesongen

Amerikansk klubb: Kranoperasjoner krever presisjon og kontroll

Skip kjølsturket 1. januar 2015 eller senere: IMO har ikke gjort anvendelsen av MSC.1/Circ.1352 obligatorisk, men oppfordrer skipseiere, skipsoperatører, skipsførere og mannskap til å anvende vedlegget i sin helhet på containerskip og skip utstyrt for transport av containere. DNV GL har til hensikt å anvende alle endringene i vedlegget på disse fartøyene, som deretter vil få klassebetegnelsen SafeLash i samsvar med det kommende felles regelverket fra DNV GL.

Skip som ble struktet før 1. januar 2015, oppfordres gjennom MSC.1/Circ.1352 til å anvende paragraf 4.4, 7.1, 7.3 og 8, og til å anvende prinsippene i paragraf 6 og 7.2 så langt det er praktisk mulig, under den forståelse at eksisterende skip ikke vil bli utvidet eller gjennomgå andre større strukturelle modifikasjoner. For skip som ble kjølt før 1. januar 2015, vil DNV GL implementere de gjeldende paragrafene som instruert av flaggadministrasjonen.

RELEVANTE DNV GL-FARTØY

- 100 A5-fartøy av skipstypen containerskip og andre skipstyper med den ekstra klassebetegnelsen utstyrt for transport av containere
- 1A1-fartøy av skipstypen containerskip og andre skipstyper med den ekstra klassebetegnelsen container.

Krav til flaggtiden

Fra januar 2015 har flaggstatsadministrasjonene på Kypros, Tyskland, Malta og Storbritannia utstedt rundskriv/notater som gjør MSC.1/Circ.1352 obligatorisk for containerskip og fartøy utstyrt for transport av containere som seiler under deres flagg. Vær oppmerksom på at flaggstatsadministrasjonene kan tolke kravene forskjellig, og dette vil gjenspeiles i implementeringen for de aktuelle skipene.

Handlering

Containerskip i DNV GL-klassen som ble kjølsturket før 1. januar 2015 og seiler under et flagg som har gjort MSC.1/Circ.1352, eller deler av den, obligatorisk, vil bli behandlet som følger: For 1A1-fartøy vil det bli utstedt et tilbakevirkende krav, RR Ref. 1048 (se informasjon nedenfor). For 100 A5-fartøy som for tiden er i DNV GLs Fleet Online, vil det bli utstedt et spesialkrav med lignende funksjon og samme innhold som RR Ref. 1048. Spesialkravet vil bli erstattet av RR Ref. 1048 når fartøyet overføres til den nye My DNV GL-portalen.

Avsnitt 4.4, 7.1 og 7.3 i vedlegg 14, som beskrevet i RR / den spesielle kravinformasjonen nedenfor, er skipets eiers/leders ansvar, mens DNV GL-inspektøren vil utføre en vurdering av avsnitt 8, 6 og 7.2 så langt det er praktisk mulig under den første sikkerhetsbesiktelsen for konstruksjon. En samsvarserklæring vil bli utstedt i forbindelse med vurderingen.

Ytterligere informasjon

Fra 1. januar 2015 skal eiere være oppmerksomme på følgende risikoer knyttet til skip som ikke er i samsvar med CSS-koden vedlegg 14:

- Skip kan nektes anløp av havner der havnestatsmyndighetene krever samsvar med CSS-koden vedlegg 14.
- Skip kan bli gjenstand for strukturelle endringer for å være i samsvar med CSS-koden tillegg 14 ved flaggskifte.

Transport av containere på bulkskip: Viktige problemstillinger å vurdere for tapsforebygging

Meninger

Bulkskip

Det globale markedet for containerfrakt opplever for tiden ekstraordinær etterspørsel. Det er ekstremt høy etterspørsel langs viktige skipsruter, spesielt handelsrutene i Stillehavet og mellom Asia og Europa, delvis drevet av de pågående effektene av koronapandemien. Markedskreftene har ført til at kostnadene for containerfrakt har nådd enestående høyder de siste månedene. Utsiktene tyder på at denne trenden vil fortsette inn i 2022, bemerker Mike Yarwood, administrerende direktør for tapsforebygging hos TT Club.

Sterk etterspørsel og høye kostnader har ført til at noen store detaljister, eller gunstige lasteiere (BCO-er), langs disse handelsrutene har vurdert radikale alternativer, inkludert å anskaffe containere og leie skip direkte selv. Ambisjonen er å forbedre kontrollen over sine respektive forsyningskjeder, noe som gir større robusthet og sikkerhet både når det gjelder kostnader og servicenivåer.

De opphetede markedsforholdene har ført til redusert tilgang til spesialbygde containerskip-tonnasje. Dette har de siste månedene ført til at en rekke bulkskip har blitt chartret for å frakte containerlast, noe de vanligvis ikke er designet for. Selv om slik befraktning kan gi en mer kostnadseffektiv kortsiktig løsning og være gunstig for skipseieren, som ellers ville foreta en ballastreise, kreves det tilbørlig forsiktighet.

MSC debuterer med utplassering av ultrastore containerskip i Afrika

Når det gjelder transport av containere på et bulkskip, finnes det en rekke viktige sikkerhetsmessige, lovbestemte, kontraktsmessige og klassifiseringsmessige hensyn å ta. Standard certepartivilkår for et bulkskip inkluderer for eksempel ikke transport av last på dekk. Faktisk kan det være eksplisitte ansvarsfraskrivelser for last som fraktes på dekk, med tilhørende risikoer som påhviler avsenderen.

På grunn av utformingen og de tiltenkte stuingsarrangementene for containere risikerer punktlasten ved hjørnestøpene (hjørner) når containerne plasseres i lasterommet eller på dekket til et bulkskip, å skade skipet og føre til at containerstabelen kollapser. Selv om stålrammer av typen «I» kan bidra til å fordele lasten over lasteområdet, kreves det komplekse tekniske beregninger for å vurdere og redusere risikoen.

BCO-er og de aktørene i forsyningskjeden som frakter containere på denne måten, bør være oppmerksomme på potensielle ansvarsrisikoer. Spesielt ved utstedelse av konnossement er det viktig å søke om sammenhengende vilkår for å gi beskyttelse i tilfelle tap. Erkjenn at ikke-volumen baserte konnossementselskaper (NVOC-er) beholder en aktsomhetsplikt for å frakte lasten trygt under sine konnossement. Der for eksempel et bulkskip ikke har blitt tilstrekkelig forberedt på å frakte containere eller ikke har innhentet klassegodkjenning for vesentlige endringer gjort for å imøtekomme containere, vil skipet sannsynligvis bli ansett som usjødyeaktig ved reisen begynnelsen. Før certepartiet inngås, vil det være lurt å innhente uavhengig juridisk rådgivning om dette punktet.

Når vi går inn i vintermånedene på den nordlige halvkule, som de siste årene har vært vitne til at en rekke containere har gått over bord fra containerskip, vil en av de største bekymringene for BCO-er og speditorer være sikker stuing om bord på skipet, slik at lasten ankommer i den standen den ble pakket i opprinnelseslandet. Å miste containere over bord er ikke den eneste risikoen i denne sammenhengen for bulkskip.

Containerstabler stuert i lasterommet har betydelig risiko for å kollapse hvis de ikke er tilstrekkelig sikret. Siden bulkskip er konstruert for transport av bulkklaster, risikerer en containerstabel som kollapse, også å forårsake strukturelle skader på skipet, noe som potensielt kan føre til forurensning eller totalskader. Dessuten har lettlastede bulkskip generelt større GM enn lastede containerskip, noe som potensielt kan resultere i økte akselerasjonskrefter. Avsendere bør være klar over dette og følgelig ta ytterligere forholdsregler for å sikre varer i containerne.

Koden for sikker praksis for stuing og sikring av last (CSS-koden) gir en internasjonal standard for sikker stuing og sikring av last som fremmer sikkerheten for liv både til sjøs og under lasting og lossing. Selv om det finnes generell veiledning for sikring av containere på ikke-celulære bulkskip, bør interesser som er involvert i frakt av containere på denne måten, utvise aktsomhet for å sikre at detaljerte bestemmelser, inkludert surringsplaner, er inkludert i delen «ikke-standardisert last» i lastesikringshåndboken (CSM) for det chartrede skipet. Hvilket utstyr er tilgjengelig for bruk, og er mannskapet tilstrekkelig trent til å bruke, overvåke og vedlikeholde utstyret under reisen?

En CSM foreskriver hvordan last om bord på et skip skal stues og sikres, og er påkrevd på skip som transporterer all last unntatt faste og flytende bulkklaster. En utfordring i denne sammenhengen er at bulkskip vanligvis ikke vil bli designet med de nødvendige surringspunktene og det nødvendige utstyret for å sikre containere, og derfor vil potensielt betydelige endringer sannsynligvis være nødvendige om bord, noe som krever godkjenning fra klassifikasjonsselskap eller flaggstat.

Avsendere bør også vurdere risikoer forbundet med frakt av mer spesialiserte laster, inkludert containere som krever strøm (kjøleenheter), og containere som frakter farlig gods. Selv om IMDG-koden fortsatt vil gjelde enten lasten sendes om bord på et fullt cellecontainerskip eller et bulkskip, kan det være nødvendig med ytterligere oppmerksomhet knyttet til bestemmelser som er tilgjengelige om bord på et bulkskip for å bekjempe en containerbrann. Selv om et bulkskip vil bli utstyrt med et «samsvarsdokument» av flaggstaten, som vil spesifisere hvilke «bulkklaster» som kan lastes, og hvilke som ikke kan lastes, vil det være klokt å få klarhet i transport av pakket farlig gods på et bulkskip.

Det bør også tas større hensyn til frakt av sensitive og verdifulle laster på denne måten. Atmosfæren i lasterommet på et bulkskip vil sannsynligvis være annerledes enn i en fullstendig cellecontainerskip. Skipets konstruksjon og ventilasjonsforhold kan føre til økte omgivelsestemperaturer, noe som kan føre til kondens som kan føre til skade på sensitiv last. Det bør også tas hensyn til hvordan eventuelle gjeldende instruksjoner fra avsenderen formidles til mannskapet.

Fra et forsyningskjedeperspektiv er det mindre sannsynlig at reisen vil starte og avsluttes i en tradisjonell containerterminal, som i mange tilfeller enten vil operere med kapasitet eller være kontraktsbundet, noe som hindrer dem i å betjene ad hoc-bulkskip. Selv om det er klart fordelaktig i sammenheng med å forsøke å unngå overbelastning ved kaiplasser, kan dette føre til behov for å plassere og hente containere fra andre flerbrukshavneanlegg.

Slike anlegg har mindre sannsynlighet for å bruke spesialbygde skip-til-land-kraner. Dette kan føre til at containere lastes enten av mobile havnekraner eller skipets kranutstyr. Lasting av containere på denne måten vil absolutt være mindre effektivt tidsmessig, men det vil uten tvil utsette containeren og lasten i containeren for større dynamiske krefter, noe som øker sannsynligheten for skade i laste- og lossefasene.

Alle sakene som tas opp her, må diskuteres med forsikringsleverandøren din, siden de vesentlig endrer risikoens art. Videre, som befraktningsinteresser, vil det være lurt å sørge for at eiernes P&I-dekning ikke er blitt påvirket negativt, og søke bekreftelse på dekning for de spesifikke omstendighetene fra eiernes P&I-klubb.

Transport av containere på bulkskip

Er konvensjonelle bulkskip egnet til å frakte containere? Dette spørsmålet har blitt reist av flere bransjeorganisasjoner de siste ukene, og i denne artikkelen skal vi se på de tekniske og juridiske implikasjonene av slike konverteringer.

Last

Lasteplassering og sikring

Transport av containere på bulkskip er ikke et nytt handelsfenomen. I dagens artikkel skal vi imidlertid se på noen tekniske og juridiske aspekter ved denne handelen og, noe som er enda viktigere, dele noen av problemene som eiere og deres mannskap sannsynligvis vil møte.

Sjødyktighetsplikten

En fartøyeier er forpliktet til å stille et sjødyktig skip til rådighet for å frakte varer sjøveien. Transportavtaler inkluderer både konnossement og certepartier. I henhold til sedvanerett er sjødyktighetsplikten absolutt og ikke-delegerbar. Generelt sett er sjødyktighet fartøyets egnethet til å møte de vanlige farene som er forventet på reisen, og frakte den tiltenkte lasten.

Som et eksempel er kravet i NYPE-charteravtalen at fartøyet skal være «tett, solid, sterkt og på alle måter egnet for tjenesten». Sjødyktighetsplikten omfatter også kompetansen til mannskapet om bord på fartøyet.

De fleste konnossement og certepartier inneholder en overordnet klausul, som Haag-/Haag-Visby-reglene, som reduserer sjødyktighetsstandarden til aktsomhet. For eksempel bestemmer artikkel 3.1 i Haag-/Haag-Visby-reglene:

«Transportøren skal før og ved reisens begynnelse utvise tilbørlig aktsomhet for å gjøre skipet sjødyktig, bemanne, utstyre og forsyne skipet på riktig måte, gjøre lasterommene, kjøle- og kjølekamrene og alle andre deler av skipet der varer transporteres, skikket og sikret for mottak, transport og oppbevaring.»

Dette betyr at en reder må ha tatt alle rimelige forholdsregler for å sikre at fartøyet er riktig bemannet, utstyrt og egnet for lastetjenesten. Ulike jurisdiksjoner kan også implementere forskjellige lover om sjøtransport (COGSA), som er obligatoriske ved lov, noe som kan pålegge en annen standard for sjødyktighet. At fartøyet er i klasse eller har modifikasjoner godkjent av klassifiseringsselskapet, betyr ikke automatisk at fartøyet er sjødyktig.

Dersom et fartøy som har alle nødvendige klasesertifikater, likevel kommer ut for en hendelse forårsaket av elementer verifisert av klassen, vil ansvaret forbli hos rederiet dersom fartøyet etter en undersøkelse viser seg å være sjøudyktig.

Gitt kravverdiene som er involvert der last eller containere blir skadet, oppstår det uunngåelig påstander om usjødyktighet etter en hendelse, uavhengig av klassegodkjenninger. Nedenfor identifiserer og diskuterer vi noen av de tekniske problemstillingene skipseiere bør vurdere for å unngå påstander om at et bulkskip er usjødyktig til å frakte containere, og forsvare krav dersom de oppstår.

Kan en eier nekte å ta med containere om bord?

Certeparti for bulkskip inneholder nesten alltid handelsunntak og lastunntak. Ikke overraskende ville eiere av tørrbulkskip ikke ha vurdert transport av containere da de inngikk mellomlange eller langsiktige tidscertepartier. Kan eiere nekte en ordre om å laste containere om bord på et bulkskip der certepartiet ikke uttrykkelig utelukker dem?

Situasjonen er usikker. Eiere kan imidlertid se på fartøybeskrivelsesklausulen i certepartiet, som vanligvis vil indikere den planlagte handelen. For eksempel: «Skipet er et bulkskip, fullt utstyrt for å frakte korn og i fullstendig effektiv stand til å frakte tørrbulkklaster», indikerer at fartøyet er chartret for å frakte tørrbulkklaster, inkludert korn spesielt. Det gjenstår å se om det kan argumenteres for at dette utelukker transport av containere (som uansett vil avhenge av vilkårene i det aktuelle certepartiet), og det vil være interessant å se om dette blir tatt opp i fremtiden.

Som omtalt nedenfor, vil et konvensjonelt tørrbulkskip trenge modifikasjoner i design, godkjenninger/tillatelser og ytterligere dokumentasjon før transport av containere kan vurderes. Kort sagt kan et konvensjonelt bulkskip derfor ikke anses som lastedyktig eller sjødyktig som det er, og eierne kan kanskje avvise transport av containere under en standard tørrbulkbefraktningssavtale.

Der et bredt spekter av handel som ikke spesifikt inkluderer henvisning til containerlast, er dekket av charteret, vil eierne sannsynligvis ikke være forpliktet til å ha beslag til containere. Det er selvfølgelig ikke det samme som å ha mulighet til å nekte å frakte containere, men det legger noe av kostnadene ved å gjøre det på befrakteren, med mindre skipet uttrykkelig er chartret for å frakte containere.

Argumentet om at befraktere ville være forpliktet til å sørge for og betale for (og fjerne på egen bekostning ved slutten av befrakterperioden) eventuelle modifikasjoner som kreves for å tillate transport av containere, kan styrkes ytterligere av befraktervilkårene. Se for eksempel NYPE 1993 punkt 7: «Befrakterne skal sørge for og betale for nødvendig dunnasje og også eventuelt ekstra utstyr som kreves for spesiell fart eller uvanlig last ...» Det virker sannsynlig at transport av containere på et tørrbulkskip vil være spesiell fart eller uvanlig last. Baltimore-skjemaet krever bare at skipet har utstyr «for vanlig lastetjeneste», og igjen virker det sannsynlig at utstyr for containere vil falle utenfor denne beskrivelsen på et tørrbulkskip.

Er bulkskip egnet til å frakte containere?

Det første svar på spørsmålet om transport av containere på bulkskip er at konvensjonelle bulkskip ikke er konstruert for å frakte containere i lasterommene. Hvis en bulkoperatør er pålagt å frakte containere, bør fartøyet ha nødvendig utstyr, dokumentasjon, godkjenninger og et trent mannskap for å kunne tilrettelegge for handelen på en sikker måte.

For å forstå prosessene som er involvert i å konvertere bulkskip for transport av containere om bord, kontaktet vi noen av våre medlemmer som har gjennomført denne overgangen med hell. Nedenfor er noen viktige punkter å vurdere.

Sikringsarrangement og lasterom: Fartøyet sikringsarrangement er utgangspunktet for å avgjøre om fartøyet er egnet for ombygging. I de fleste tilfeller er en typisk tømmercontainer den mest passende til å frakte containere gitt den eksisterende sikringsordningen og den tilhørende styrken på tanktoppen og lukedekslene. Ifølge noen klasseselskaper er sammenleggbare lukedeksler mye bedre enn siderullende lukedeksler for å legge til rette for store nok åpninger inn i lasterommene under laste- og losseoperasjoner. Hvis fartøyet ikke har et tilstrekkelig sikringsarrangement, må dette produseres i nærvær av eksperttilsyn, og alle slike modifikasjoner vil kreve administrasjonens godkjenning.

Strukturell styrke: I tillegg til sikringsarrangementene på innsiden og utsiden av lasterommene må også den strukturelle styrken til tanktoppen samt lukedekslene verifiseres for å sikre at den samlede vekten av stabelen ikke overstiger maksimal last / tillatt punktlast (tonn/m²) på tanktoppen og lukedekslene. Denne verifiseringen vil kreve tilsyn av eksperter, og skipsføreren må veiledes om bruk av lastfordelere og annen dunnasje for å fordele vekten og optimalisere stabelens vektfordeling på en sikker måte. Alle beregninger knyttet til tilstrekkeligheten av den strukturelle styrken vil avhenge av nøyaktigheten til de deklarerte vektene (VGM) til containerne.

Lastesikringshåndbok: Lastesikringshåndboken (CSM) for de fleste bulkskip inkluderer kanskje ikke transport av containere om bord på fartøyet. Dette er et viktig aspekt ved fartøyet egnethet, ettersom CSM gir kritisk informasjon om styrken på surringene som er nødvendige for å sikre containere under spesifikke GM-kriterier (metasentrisk høyde). Et fartøys egnethet for transport av containere vil kreve endringer i CSM ved å innlemme surringarrangementer for de lastede containerne under spesifikke lastetilstander med ballast om bord. Dette vil sannsynligvis generere akselerasjonskrefter som kan begrense containernes stabelhøyde, og CSM vil gi veiledning om sikringsarrangementer som tar hensyn til GM-kriteriene.

Lasteprogramvare: Lasteprogramvaren, ofte kjent som «Loadicator», er en programvareversjon av lastehåndboken. Loadicatorens på et konvensjonelt bulkskip er kanskje ikke utformet for å beregne stabiliteten med containere som last, og lastens vektfordeling er kanskje ikke like homogen som for bulklast. Den andre begrensningen med en standard Loadicator på bulkskip er at den ikke inkluderer kravene i lastesikringshåndboken, noe som nødvendigvis vil påvirke fartøyet evne til å beregne stabilitets- og surringkrav for containere.

Transport av farlig last:

Branndeteksjon: SOLAS kapittel II-2 gir klare retningslinjer for brannvernssystemer for lasterom for fartøy over 2000 BT, men dekker ikke branndeteksjon inne i lasterom. Dette er unikt for bulkskip, ettersom dedikerte containerskip vil ha et røykdeteksjonssystem for prøvetaking og andre metoder for branndeteksjon inne i lasterom. Vår erfaring fra håndtering av flere store branner på containerskip er at tidlig deteksjon er den mest effektive måten å bekjempe brannen på, og bulkskip vil på grunn av dette fortsatt være et ugunstig valg, med

mindre et deteksjonssystem er installert. Hvis vi kombinerer dette med hyppigheten av feilaktig deklarasjon av innholdet i containeren, er risikofaktoren knyttet til brannsikkerhet høy på konvensjonelle bulkskip som frakter containere som last, spesielt inne i lasterommene.

Brannslukking: Det å slukke en brann inne i en container kommer med sine egne utfordringer. Gitt det utbredte problemet med feilaktig deklarasjon, anbefales det at operatører utstyrt fartøyene sine med egnede midler for å slukke brann både i og utenfor lasterommet. Et slukkemiddel som mobile vannmålere og vanntåkelanser, uavhengig av om fartøyet har et samsvarsdokument (DOC) for transport av farlig gods eller ikke, kan være effektivt i nødstilfeller. Når det gjelder faste brannslukkingssystemer for lasterom, vil de fleste konvensjonelle bulkskip som er godkjent for å frakte farlig gods, allerede ha et slikt system installert.

Godkjenningsprosess for flaggstat/klasse

Eiere må søke om tillatelse fra både fartøyets flaggstat og klassifikasjonsselskap hvis containere skal fraktes på et bulkskip. Klasse- og lovkrav vil muligens bli anvendt fra sak til sak og vil variere avhengig av klasseselskapet og flaggstatens administrasjon. Godkjenningsprosessen kan ta noen dager, spesielt når det gjøres for første gang. Ifølge et anslag tok det klasse åtte-ti dager å gi endelig godkjenning for at fartøyet skulle ta den første lasten av containere på et bulkskip. Avhengig av klassens krav kan eiere dessuten kreve godkjenning for hver reise før lasting for å sikre at alle styrke- og stabilitetsberegninger er innenfor sikre marginer. Eiere bør også huske på at noen havnestater kan kreve innsending av visse dokumenter. Generelt må punktene nedenfor sannsynligvis dokumenteres for å få nødvendige godkjenninger, som kan være per reise eller på mer permanent basis:

- Plan for oppbevaring og surring av containere i samsvar med CSS-koden og/eller lastesikringshåndboken (CSM).
- Strukturtegninger av nye strukturelle elementer for det faste sikringsutstyret for lasterom/dekk/lukedekslar.
- Reviderte lasteforhold, avgang og ankomst, med containere som last som skal sendes inn til gjennomgang for hver reise.
- Eventuelle endringer eller modifikasjoner i fartøyets stabilitetshåndbok og programvare.
- Sannsynlige beregninger av skadestabilitet.
- Eiere bør også søke om samsvarsdokument (DOC) for transport av farlig gods, om nødvendig.

Eiere bør innlede en dialog med sine klassifiseringsselskaper og flaggstater tidlig for å bedre forstå de ulike kravene og godkjenningsprosessen. Det kan også være lurt å foreta en forhåndsvurdering av fartøyet for å vurdere fartøyets egnethet og omfanget av nødvendige modifikasjoner.

Mannskapets opplæring og tilvenning

Et godt trent mannskap på et bulkskip har kanskje ikke den nødvendige kjennskapen til hvordan man frakter containere. Derfor vil det være behov for en endring i tankesettet når det gjelder ulike aspekter ved sikker transport av containere om bord, samt hvordan man reagerer på nødsituasjoner. Av den grunn utnevner noen operatører havnekapteiner i lastehavnen for å sikre at lasten lastes trygt, at den sikres i henhold til CSM, og at fartøyet oppfyller stabilitetskriteriene. Selv om det absolutt kan være nyttig, kan ikke dette erstatte opplæring og tilvenning av mannskapet, siden det er de som utfører reisen. La oss se på noen av hovedpunktene operatører bør vurdere for å gjøre mannskapet sitt kjent.

Kunnskap om lasten: Det har vært mange omkomne på containerskip på grunn av følgende forhold:

- Innholdet i en container ble feilaktig deklart av avsenderen, noe som førte til en brannhendelse.
- Lasten var ikke riktig pakket og sikret inne i containeren, noe som førte til skade, søl og branner.
- En containerstabel kollapset fordi containerens vekt ikke var nøyaktig deklart, eller fordi tyngre containere var lastet opp på de lettere.

Det er derfor viktig at operatøren har gode KYC-prosedyrer (kjenn din kunde) på plass for å kontrollere befraktere, avsendere, speditorer og andre som er ansvarlige for nøyaktigheten i deklarasjoner, og be dem om å følge CTU-koden. Det er avgjørende at mannskapet er kjent med eierens KYC-policy og samtidig fortrolig med merkingen og etiketteringen av containerne i samsvar med kapittel 5.3 i IMDG-koden – m### Last

Laste plassering og sikring

Dette er den andre av en artikkel i to deler som fokuserer på containertap til sjøs. Del én så på den større innvirkningen containertap til sjøs har på redere og operatører, og denne innsikten gjennomgår noen av årsakene og hva som kan gjøres for å forhindre dem. Vi tar sikte på å tilby ny innsikt i dette emnet som tidligere er dekket i vår samling om containertransport.

Årsaker

Dårlig vær

Bortsett fra tap, som resulterer i at containere går over bord på grunn av for eksempel grunnstøting, forlis eller kollisjon, er hardt vær ofte den vanligste faktoren som fører til at pipa kollapser under ellers rutinemessige reiser. På Svendborg Maersk skal bølger på 10 meter ha forårsaket rulling på over 40 grader. Kapteinen hadde angivelig forberedt seg på dårlig vær, men forutså ikke hvor mye verre den faktiske vær- og bølgesituasjonen ble. Gards nylige erfaring med skader er at skipshåndtering i hardt vær også er en relevant faktor for tap av containere. I ett tilfelle fortsatte en kaptein i full fart i et mislykket forsøk på å løpe fra en tyfon; og i et annet unnlot en kaptein å følge advarsler utstedt av IMO angående synkron og/eller parametrisk rulling ved å bremse ned i ettersjø.

Manglende overholdelse av skipets containersikringsmanual (CSM)

En vanligere årsak til at containere kollapser er manglende overholdelse av grenser for containervekter, -lag eller -høyder som er angitt i skipets CSM. I noen tilfeller har vi sett at CSM-en i seg selv ikke har tatt hensyn til forskjellige stabilitetsforhold eller bruk av ikke-standardiserte containere, for eksempel high cubes. Når et containerskip er på charter, har vi også sett kommunikasjonsbrudd mellom befrakterens containerplanleggere og mannskapet, selv når man bruker det samme datastyrte stuingsplanleggingsprogrammet. Befraktere vil naturligvis se etter å optimalisere stuing, men mannskapet kan være motvillige til å gripe inn og forstyrre stramme tidsplaner.

Surringsproblemer spesielt relevante for store containerskip

Den store størrelsen på surringsarrangementene på større skip gjør det vanskelig for et mannskap å sjekke dem mot CSM, og det kan oppstå en følelse av at det er liten fare for skipet hvis noen containere går tapt, og at det er befrakterens problem. Jo større skipet er, desto mer surringsutstyr er det å vedlikeholde, noe stuvereiere kanskje har liten interesse av å håndtere forsiktig. Vedlikehold er ikke en enkel oppgave å holde styr på, og hendelser oppstår på grunn av defekt utstyr.

Det økende antallet containere om bord har en åpenbar effekt på tiden det tar å surre og løsne dem, noe som er til stor bekymring for befrakterne. Bruken av helautomatiske låser, slik som de som er konstruert for å løsne når containeren beveger seg litt rundt dens vertikale akse, har reist spørsmål om hvorvidt denne typen bevegelse kan gjenskapes til sjøs i hardt vær. Bekymringer rundt disse låsene ble først reist av Gard i 2006. Helautomatiske låser ble angivelig brukt over hele dekket på Svendborg Maersk. Den danske rapporten om sjøulykker kommenterer at disse låsene når sin minimale bruddlast ved lavere krefter enn halvautomatiske låser og lar stabler svinge betydelig på grunn av høyere vertikal toleranse. Rapporten konkluderer ikke om den årsakssammenhengene effekten av disse låsene. Dette er åpenbart et komplekst problem, og det ser ut til at det gjøres ytterligere undersøkelser. I minst to av de betydelige containertapsakene som Gard har sett, var helautomatiske låser i bruk, og det var overraskende at det i begge tilfeller var eierne som leverte helautomatiske låser, om enn med befrakterens godkjenning. Bekymringen rundt bruken av låsene, eller i det minste egnetheten til visse design, fortsetter.

Problemer relatert til avsender

Svikt kan være utenfor mannskapets og befrakterens kontroll. På NAPOLI, hvor over 100 containere gikk tapt, fant rapporten fra MAIB at vekten av 137 av de 660 containerne på dekk avvek med mer enn tre tonn fra den oppgitte vekten, noe som resulterte i et totalt avvik på 312 tonn fra lastemanifestet. I andre tilfeller kan selve containeren være uegnet eller innholdet utilstrekkelig sikret.

Mannskapet bør også gjøre seg kjent med «IMDG-kodetillegget», som de må henvise til i tilfelle søl eller brann. Fartøy kan også trenge å ha med seg ytterligere medisiner og utstyr som nevnt i tillegg 14 i tillegget.

Lasteprogramvare: Mannskapet må være godt kjent med programvaren som brukes til stuing, segregering, stabilitet og surring. Det kan hende at mer enn ett programvareprodukt brukes for å oppfylle alle kravene, og i så fall bør manskapet vite hvordan hvert av disse programmene fungerer.

En liten endring i vekt om bord, for eksempel mengden ballast i en av tankene, kan ha en betydelig effekt på kreftene (skjærkraft, torsjon og bøying) som virker på fartøyet og GM (metasentrisk høyde). Derfor er det viktig å sørge for at nøyaktige vektorer angis for last, ballast, drivstoff og så videre. Dette vil i stor grad avhenge av nøyaktigheten av den oppgitte vekten til containerne.

Til slutt vil GM-en til fartøyet lastet med containere variere mye avhengig av om den tyngste lasten er i lasterommene eller på dekk. Følgelig kan fartøyet være møre (lav GM) eller stivt (høy GM). Fartøyet vil oppføre seg svært forskjellig under begge disse forholdene. Dette på surringene i en plakat om tapsforebygging.

På containerskip er det ofte slik at den visuelle dypgangen avviker med noen få centimeter fra den beregnede dypgangen i lastecomputeren. Mannskapet bør være oppmerksom på dette, og en stor variasjon i dypgangen vil indikere at lastevekten er feilaktig oppgitt. Dette vil også påvirke fartøyet stabilitet, og det kan være utrygt å forlate uten å foreta skikkelige undersøkelser.

Surring: Ulike typer surrings- og sikringsmateriell vil bli brukt, for eksempel bunnlåser for første nivå, hel- eller halvautomatiske vrilåser for nivåene over, brobeslag for å sikre de tilstøtende øvre hjørnene av containere på tvers av skipet, surringsstenger, strekkfisker og til og med kjettinger. Surringene vil også avhenge av størrelsen (lengde og høyde) på containerne. For eksempel vil surringsmønsteret for en 20 fots container være annerledes enn for en 45 fots høy kubecontainer. Mannskapet må også være oppmerksom på at surringene for containerstabler på sjøsiden eller hjørnestabler ikke vil være de samme som for stabler mot midten. Alle disse særegenhetene vil bli beskrevet i den klassegodkjente lastesikringshåndboken (CSM). Mannskapet bør derfor gjøre seg kjent med kravene i CSM, som er det viktigste dokumentet for fartøy som transporterer containere.

Containersurringer utføres vanligvis av stuere, og det er viktig at manskapet på fartøyet informerer dem om det nødvendige surringsmønsteret som er nevnt i CSM. På containerfartøy er det ikke uvanlig å henge opp en kopi av surringsmønsteret ved siden av hver bukt og også informere formannen om kravene. Ved beregning av surringsarrangementet bør man huske på at containere kommer i forskjellige størrelser når det gjelder lengde (som 20, 40, 45, 48 og 53 fot) og høyde (standard og high cube). Der det er mulig, bør lastemaskinen (og dens forskjellige moduler) kunne håndtere disse forskjellige størrelsene.

Etter hva erfaring viser, har noen av manglene som har ført til at containere har falt over bord tidligere, vært:

- Det har vært brukt ikke-godkjent surringsutstyr med lavere styrke.
- Alle fire hjørner av beholderen har ikke sittet ikke ordentlig på vrilåsene.
- Vrilåser har manglet eller ikke vært låst / stått i åpen posisjon.
- Surringer har ikke vært strammet under reisen.
- Surringsmønsteret som er beskrevet i CSM, har ikke vært fulgt.
- Mangel på surringsutstyr om bord har ført til at noen containere ikke har blitt surret.
- Sikringsutstyr (som sveisede containersokler, surrekroker osv.) og surringsutstyr har vært skadet eller i dårlig stand.

Farlig last: Hvis containere med farlig last (DG) lastes om bord, må de overholde IMDG-koden, inkludert krav til stuing, segregering og merking av fareskilt. Gitt risikoen for brann i containere bør eiere/ledere vurdere å implementere risikobasert stuing, noe som er tatt i bruk av en rekke containeroperatører, og innlemme det i lasteprogramvaren som brukes. Siden konvensjonelle bulkskip ikke er utstyrt med røykdeteksjonssystem for lasterom, bør ikke DG-last lastes i lasterommene. Hvis det skulle bryte ut brann, bør manskapet ha blitt opplært i hvordan de skal reagere på en slik hendelse.

Fortøyninger: Med containere lastet på dekk vil fartøyet vindflate være betydelig større. Dette vil føre til høyere belastning på fartøyet fortøyning under havneoppholdet samt under tauing inn eller ut av lasteterminalen. Eiere må derfor vurdere, i samråd med klassifikasjonsselskapet og kanskje havnen/terminalen, om fortøyningsarrangementet må endres for å sikre driftssikkerheten under havneoppholdet. Mannskapet må gjøres kjent med fortøyningsarrangementene før ankomst til lastehavnen. En revidert «utstyrsnummerberegning» fra klassifikasjonsselskapet kan være nødvendig, avhengig av om eierne vurderer å få godkjenninger for å frakte containere permanent eller ikke.

Reisen

Reiseplanlegging: På et containerskip er værruting en svært viktig del av reiseplanleggingsprosessen. Tungt vær, som resulterer i parametrisk og synkron rulling, har vært en vanlig faktor i nesten alle krav knyttet til containerkollaps som Gard har vært involvert igjennom årene. Lesere som er interessert i å vite mer, vil nok synes at vår artikkel «Hvorfor kolliderer containerskipsstabler, og hvem er ansvarlig?» vil være nyttig. Avansert programvare og tjenester for værruting er tilgjengelig, og operatører bør vurdere å ta i bruk disse teknologiene for at gjennomføringen av reisen skal være sikker. Passende værbegrensende faktorer må defineres eller rettere sagt omdefineres, for eksempel maksimal bølge- og dønningshøyde, da disse faktorene vil være forskjellige avhengig av om fartøyet frakter bulklast eller containere.

Navigasjon

Fartøymanøvrering: Der containere lastes på dekk, vil fartøyets vindflate være større. Følgelig vil skipet oppføre seg annerledes til sjøs og under fortøyning og avkjøring, spesielt når vindhastigheten er høy eller det er sterke vindkast. Ekstra slepebåter kan også være nødvendig for å hjelpe fartøyet med manøvrering under fortøyning/avkjøring. Vakthavende offiserer bør vurdere om den større vindflaten påvirker fartøyets manøvrerbarhet.

Utsikt: Containere lastet på dekk kan hindre sikten til vakthavende og forstyrre sikker utkikk. Fartøyets lasteprogramvare skal kunne informere mannskapet om hvorvidt SOLAS-kravene til minimumssikt er oppfylt eller ikke.

Overvåking under reisen: Under reisen må mannskapet aktivt overvåke surringene, da de sannsynligvis vil slakkes under reisen på grunn av fartøyets bevegelser. I tillegg til surringene må fartøyet også overvåke stabilitetsforholdene i løpet av reisen. Bunkersforbruk under reisen vil påvirke fartøyets stabilitet, noe som må kompenseres med ballast, spesielt hvis fartøyet har en lav GM ved avgang fra lastehavnen.

Eierens beskyttende certepartiklausuler

Med tanke på risikoene som er identifisert ovenfor, kan det være lurt å vurdere beskyttelsesklausuler i certepartiene og konnossementene for å redusere risikoene. Det første som er verdt å merke seg, er at Haag-/Haag-Visby-reglene forplikter transportøren til å laste, håndtere, stue, frakte, oppbevare, ta vare på og losse varer som fraktes om bord på fartøyet, på riktig måte. Haag-/Haag-Visby-reglene utelukker uttrykkelig last som fraktes på dekk, hvis

transportavtalen uttrykkelig sier at lasten skal transporteres på dekk, og lasten faktisk fraktes på dekk

Der Haag-/Haag-Visby-unntaket gjelder, vil ikke transportøren kunne påberope seg forsvaret som er tilgjengelig i henhold til artikkel 4 i Haag-/Haag-Visby-reglene, inkludert manglende mulighet til å påberope seg den lavere standarden for sjødyktighet. Eierne bør huske på at dekkslast er mindre beskyttet enn last stuet i lasterom, og det er økt risiko for skade som eierne kan være ansvarlige for. På den annen side, siden minimumsstandardene i Haag(Visby)-reglene ikke gjelder for dekkslast, står transportøren fritt til å fraskrive seg ansvar for usjødyktighet som resulterer i tap av dekkslast.

Elin-saken fra 2019 omhandler en eksklusjonsklausul i konnossement der stykkgoods ble fraktet på dekk og deretter mistet over bord på grunn av hardt vær. Lasteinteressene argumenterte for at lasten gikk tapt som følge av transportørens uaktsomhet og/eller fartøyets usjødyktighet. Konnossementet inneholdt følgende klausul:

«lastet på dekk på avsenderens og/eller mottakerens risiko; transportøren og/eller eierne og/eller fartøyet er ikke ansvarlig for tap eller skade uansett hvordan den oppstår.»

Lasteinteressene argumenterte for at denne klausulen ikke utelukket ansvar for sjødyktighet og uaktsomhet, idet de anvendte saken *R v Canada Steamship Line* [1952] AC 192, som hadde blitt anvendt i gunstig retning av domstoler i Singapore og Canada. Den engelske domstolen avslo imidlertid å anvende *R v Canada Steamship Line* og slo i stedet fast at ordene «uansett hvordan den oppsto» var tilstrekkelig klare til å omfatte utelukkelse av ansvar for sjødyktighet og uaktsomhet.

Redere bør derfor sørge for at de innlemmer en klar og presis formulering i konnossementene som utstedes på deres vegne, og i certepartiene. Disse klausulene bør ideelt sett spesifikt utelukke usjødychtighet og uaktsomhet. En eksempelklausul kan være:

Last lastes og fraktes på dekk utelukkende på befrakterens og/eller avsenderens og/eller mottakerens og/eller mottakerens risiko og ansvar; transportøren og/eller eierne og/eller fartøyet skal ikke være ansvarlig for tap eller skade på last som fraktes på dekk, uansett hvordan det oppstår, inkludert, men ikke begrenset til, usjødychtighet eller uaktsomhet fra transportørens og/eller eiernes og/eller fartøyet side.

Eiere bør også søke erstatning fra befraktere for tap av dekkslast, slik tilfellet er i mange standardformularer for certepartier (se for eksempel NYPE 1993 cl.13 (b)), for å beskytte dem i tilfeller der de blir ansvarlige for et krav som vilkårene i konnossementet ikke gjelder for (for eksempel et krav i depositum, se videre nedenfor).

Befrakternes konnossement - en løsning?

Befrakternes konnossement signeres av befrakterne som «transportør» av lasten og ikke på vegne av eierne eller skipsføreren. Den tiltenkte effekten er å rette alle krav som fremsettes i henhold til konnossementet, mot befrakterne som navngitt transportør.

Uansett vil fartøyet eiere, som fysisk transportør av lasten, bli ansett som depositar for lasten under reisen, med en tilsvarende forpliktelse til å ta godt vare på varene i deres besittelse. Eiere kan derfor fortsatt møte krav om depositum fra en lastekravshaver. Disse kravene vil være underlagt loven i jurisdiksjonen de bringes inn i, og er vanskelige å unngå. Eiere kan vurdere å innlemme Himalaya-klausuler i certepartiet samt en erstatning fra befrakterne for krav som oppstår fra transport av containere på dekk.

Forsikringsdekning

Transport av containere på tørrlasteskip vil som hovedregel utgjøre en endring av risiko for både P&I- og H&M-dekning. Medlemmer bør kontakte sin forsikringsgiver for å avgjøre om den tiltenkte operasjonen vil ha konsekvenser for forsikringsdekningen. Risikovurderingen fra forsikringsgiveren vil avhenge av saksforholdene i hver enkelt sak og vil ta hensyn til klasse- og flagg-godkjenning.

Anbefalinger

Vi har ovenfor fremhevet noen av de tekniske og kontraktsmessige risikoene for bulkskip som er involvert i en overgang til å frakte containere som last. Risikoene som er nevnt, er på ingen måte uttømmende, men gir noen indikasjoner på hva man kan forvente. Anbefalingene nedenfor oppsummerer hovedpunktene.

Operatørenes due diligence: Å få klasse- og flagg-godkjenninger etter å ha gjort nødvendige endringer er bare det første trinnet når man går over til å frakte containere. Godkjenninger alene vil ikke garantere sikker transport. For eksempel må mannskapet være trent og klart for de nye operasjonene.

Kontraktsmessige hensyn: Det er klokt av eiere å sette inn beskyttelsesklausuler og skadesløsholdelsesklausuler i sine certepartier og konnossement der containere er ment å bli fraktet på dekk. Der det utstedes konnossement på certepartier, kan eiere fortsatt møte krav om depositum. Eiere bør derfor sørge for at certepartiene og konnossementene inneholder en Himalaya-klausul, som lar dem påberope seg ethvert forsvar som er tilgjengelig for befraktere som kontraktsmessig transportør i henhold til konnossementene.

Begrensninger ved containerhandelen: Det er mye å lære av containerskip for bulkoperatører som ønsker å ta fatt på overgangen. Feildeklarerer av farlig last, feildeklarte vekter, feil surringer og dårlig emballasje og sikring av lasten inne i containerne er noen av de viktigste risikoene man må beskytte seg mot.

Republikken Liberia har utstedt et notat om sjøoperasjoner for å gi informasjon og veiledning om anvendelsen av det nye vedlegg 14 i CSS-koden for nye og eksisterende skip designet og utstyrt for transport av containere på dekk.

Det nye vedlegg 14 i CSS-koden, som gjelder «Veiledning om sikre arbeidsforhold for sikring av containere på dekk», ble introdusert i CSS-koden av Maritime Safety Committee på dens 87. møte og senere endret på dens 94. møte ved MSC.1/Circ.1352/Rev.1.

Målet med det nye vedlegg 14 er å sikre at personer som er involvert i å utføre containersikringsoperasjoner på dekk, har trygge arbeidsforhold og spesielt sikker tilgang, passende sikringsutstyr og trygge arbeidsplasser.

Retningslinjene for utarbeidelse av lastesikringshåndboken ble også revidert ved referanse (b) og utvidet til å omfatte sikker tilgang for surring av containere, idet det ble tatt hensyn til bestemmelsene i CSS-koden, med endringer.

Relaterte nyheter

AMSA: Strukturelle feil og feil stuing av godstransport

Britannia: Navigering av utfordringer med bulklast

Nye containerskip

Nye skip som har fått kjølstrekningen 1. januar 2015 eller senere, skal anvende det nye vedlegg 14, inkludert bestemmelser om en sikker tilgangsplan for last i lastesikringshåndboken.

Eksisterende containerskip

Eksisterende skip hvis kjøp ble lagt, eller som er på et lignende byggetrinn før 1. januar 2015, skal anvende avsnitt 4.4 (Opplæring og tilvenning), avsnitt 7.1 (Innledning), avsnitt 7.3 (Vedlikehold) og avsnitt 8 (Spesialisert sikkerhetsdesign for containere) i nytt vedlegg 14 innen den første besiktelsen knyttet til sikkerhetssertifikatet for konstruksjon 1. januar 2016 eller senere.

Skipseiere oppfordres til å anvende prinsippene i relevant veiledning i det nye vedlegg 14, avsnitt 6 (Design) og avsnitt 7.2 (Driftsprosedyrer), så langt det er praktisk mulig, med den forståelse at eksisterende skip ikke vil være pålagt å bli utvidet eller gjennomgå andre større strukturelle modifikasjoner. Som et minimum bør eksisterende skip overholde følgende innen den første planlagte tørrdokkingen 1. januar 2016 eller senere:

- Avsnitt 6.1.3, som beskriver sikre surringsoperasjoner for containere i mellomrom mellom containeroppbevaringsplasser.
- Avsnitt 6.2.1 om å sørge for sklisisikre overflater på dekk som brukes til å bevege seg på rundt skipet, og alle passasjer og trapper, om å avgrense gangveier med malte linjer eller billedskilt og om å fremheve utstikkere på adkomstveier som kan føre til snublefare.
- Avsnitt 6.2.2.5 om å sørge for fotlister (eller sparkeplater) rundt sidene av forhøyede surrebroer eller -plattformer
- Avsnitt 6.2.2.6 om å sørge for lukking av åpninger i surreplattformer som folk kan falle gjennom.
- Paragraf 6.2.3.3, som fastsetter at gjerder og rekkverk skal fremheves med en kontrastfarge for å skille dem fra bakgrunnen.
- Avsnitt 6.2.3.4, som omhandler beskyttelse av ubeskyttede kanter på lastesikringsgangveier gjennom hele skipet når lukedekselet er fjernet.
- Avsnitt 6.2.4.13, som beskriver håndtak øverst på stigen for å muliggjøre sikker tilgang til plattformen.
- Avsnitt 6.2.4.14, som beskriver at kumåpninger som kan utgjøre en fallfare, skal utheves i kontrastfarge rundt kanten av åpningen.
- Avsnitt 7.2.1.2 og 7.2.1.3 om beskyttelse av åpninger som er nødvendige for skipets drift, og som ikke er beskyttet av gjerder.

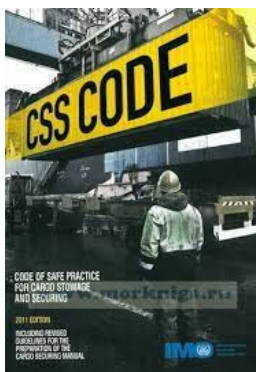
Skipseiere og operatører av eksisterende skip oppfordres til å inkludere prosedyrer for en plan for sikker tilgang til last (CSAP) i samsvar med kapittel 5 i referanse (b) for å implementere retningslinjene i avsnitt 4.3 i referanse (a) ved neste revisjon av den godkjente lastesikringshåndboken.

LISCR anbefaler at operatører kontakter de kompetente myndighetene i havner der skipene deres anløper, for å se om det er implementert noen tillegg.

Bakgrunn

Akselerasjonene som virker på et skip i sjøgang, skyldes en kombinasjon av langsgående, vertikale og hovedsakelig tverrgående bevegelser. Kreftene som skapes av disse akselerasjonene, gir opphav til de fleste sikringsproblemer. Farene som oppstår fra disse kreftene, bør håndteres ved å iverksette tiltak både for å sikre riktig stuing og sikring av last om bord og for å redusere amplituden og hyppigheten av skipets bevegelser.

I denne forbindelse vedtok forsamlingen koden for sikker praksis for stuing og sikring av last (CSS-koden) i november 1991 ved resolusjon A.714 (17). Forsamlingen anbefalte at regjeringene implementerer koden så snart som mulig, og ba sjøsikkerhets komitéen om å følge den opp og endre den etter behov. I denne forbindelse har CSS-koden gjennomgått senere endringer gjennom årene, som følger: MSC/Circ.664; MSC/Circ.691; MSC/Circ.740; MSC/Circ.812; MSC/Circ.1026; MSC.1/Circ.1352; MSC.1/Circ.1352/Rev.1.



Hensikt

Formålet med CSS-koden er å ha en internasjonal standard som skal fremme sikker stuing og sikring av last ved å

- gjøre skipseiere og skipsoperatører oppmerksomme på behovet for å sikre at skipet er egnet til sitt tiltenkte formål
- gi råd for å sikre at skipet er utstyrt med forsvarlige lastesikringsmidler
- gi generell rådgivning om riktig stuing og sikring av last for å minimere risikoen for skipet og personellet
- gi spesifikke råd om laster som er kjent for å skape vanskeligheter og farer med hensyn til stuing og sikring
- gi råd om tiltak som kan iverksettes i hard sjø
- gi råd om tiltak som kan iverksettes for å bøte på konsekvensene av lastflytting



SKIPSFØREREN ER ANSVARLIG

Når man gir slike råd, bør man huske på at skipsføreren er ansvarlig for sikker gjennomføring av reisen og for skipets, mannskapets og lastens sikkerhet.

Generelle prinsipper

- All last skal stues og sikres på en slik måte at skipet og personer om bord ikke settes i fare.
- Sikker stuing og sikring av last avhenger av riktig planlegging, utførelse og tilsyn.
- Personell som er satt i oppdrag med stuing og sikring av last, skal være tilstrekkelig kvalifisert og erfarent.
- Personell som planlegger og fører tilsyn med stuing og sikring av last, bør ha god praktisk kunnskap om anvendelsen av og innholdet i lastesikringshåndboken.
- I alle tilfeller vil feil stuing og sikring av last være potensielt farlig for sikringen av annen last og for selve skipet.
- Beslutninger om stuing og sikring av last bør baseres på de mest alvorlige værforholdene som erfaringsmessig kan forventes for den planlagte reisen.
- Beslutninger om skipshåndtering tatt av skipsføreren, spesielt under dårlige værforhold, bør ta hensyn til lastens type og stuingsposisjon samt sikringsarrangementene.

Introduksjon

Sjødyktig og «klar for den planlagte reisen»-containersikring krever en kombinasjon av dyktig planlegging, sertifisert og godt vedlikeholdt sikringsutstyr samt riktig opplært mannskap og riktig opplærte stuer. Hvis ett element er mangelfullt, kan – kombinert med hardt vær – dette «svakeste leddet» føre til et stort tap av containere over bord. Denne risikobulletinen gjennomgår forskrifter, farer og viktige forholdsregler for containersikring.

Bakgrunn

Siden containerskipsindustrien startet på midten av 60-tallet, har sikker surring av containere alltid vært en utfordring. Denne utfordringen ble forsterket med både økningen i bruken av containerskip og størrelsen på skipene, som nå utsetter skip på opptil 24 000 TEU – med containerhøyder på opptil 11 enheter – for til tider voldsomt dårlig vær.

Ikke overraskende har tap av containere over bord blitt vanlig. Negative konsekvenser og ansvar inkluderer tap og skade på last, mannskap som blir skadet eller dør, miljøforurensning, kollisjon mellom tredjepartsfartøy og flytende containere og omdømmeskade.

! World Shipping Councils (WSC) rapport om containere tapt til sjøs fra juni 2024 opplyser at 221 containere gikk tapt i 2023. Dette var det laveste årlige tapstallet (tidligere 661) som noen gang er rapportert siden 2008. Til tross for reduksjonen i 2023, understreker WSC-rapporten «det kontinuerlige behovet for strenge sikkerhetstiltak og konstant årvåkenhet, ettersom hver container som går tapt til sjøs, er én for mye».

De to siste store tapene har vært tapet av 44 containere den 9. juli 2024 og tapet av 99 containere fra to CMA CGM-containerskip utenfor kysten av Sør-Afrika den 16. august 2024. Selv om disse hendelsene ikke er fullstendig etterforsket ennå, ser det ut til at de skyldtes containerkollaps i uvær.

I begge tilfeller hadde de involverte fartøyene blitt om dirigert fra sin vanlige rute gjennom Suezkanalen – på grunn av trusselen om angrep fra Holth-ene i Rødehavet – for å passere Kapp det gode håp, et notorisk farlig værrområde i Sør-Afrikas vintermåned. Heldigvis ble ingen besetningsmedlemmer skadet, og de tapte containerne inneholdt ikke IMDG-last. Kostbare avvik til nødhavner for vurdering av containerskader og sikring av containere var imidlertid nødvendig.

! De to ovennevnte hendelsene vil sannsynligvis bli gjenstand for formelle etterforskninger for å fastslå årsaken og gi anbefalinger for å forhindre gjentakelse. I mellomtiden tyder det på at gjeldende forskrifter, koder og retningslinjer for containersikring og implementeringen av disse (som beskrevet nedenfor) kanskje ikke er tilstrekkelige for å sikre sikkerheten til containerskip, deres containerlaster, deres mannskaper og havmiljøet.

Forskrifter, koder og retningslinjer for containersikring

SOLAS kapittel VI: Regel 2, Lastinformasjon / verifisert bruttomasse (VGM)

Denne forskriften, endret ved MSC.1/Circ.1475 (i kraft juli 2016), inkluderer følgende obligatoriske krav (som angitt på IMO VGMs nettside):

Avsenderen [som angitt på konnossementet] er ansvarlig for å oppgi den verifiserte vekten [VGM] ved å angi den i fraktdokumentet og sende den til kapteinen ... og til terminalrepresentanten i god tid slik at den kan brukes i utarbeidelsen av skipets stuingsplan.

VGM er en betingelse [dvs. en forutsetning ettersom skipsføreren har rett til å avvise] for lasting av en pakket container på et skip.

Dersom VGM-dataene ikke oppgis, kan kapteinen og terminalrepresentanten, etter avtale mellom alle parter om kostnader, sørge for at containeren veies på vegne av avsenderen.

! MERK

SOLAS-kravet om at avsenderen skal deklareere nøyaktig VGM før lasting, er supplert og forsterket av CSS-koden (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing) og MSC.1/Circ.1498 som beskrevet og lenket nedenfor.

Ovennevnte VGM-krav ble pålagt etter mange hendelser forårsaket av feilaktig deklarasjon av containerveker, inkludert containerenheter og -stabler som kollapset, og, enda mer alvorlig, containerskip som kantret på grunn av ustabilitet. Som sådan bør ingen skipsfører noen gang akseptere en container for lasting om bord der pålitelige VGM-data ikke er deklartert eller ikke kan innhentes ved uavhengig containerveiing.

!

MERK

Medlemmer og deres skipsførere bør huske på at ovennevnte SOLAS-regelverk ikke pålegger noen sanksjoner mot feilaktige deklarasjoner fra avsendere for å håndheve samsvar. Overskriften på artikkelen på Loadstar-nettstedet for skipsfart, «Feilaktig deklarasjon av VGM-containervekt utbredt i de fleste havner», er derfor ikke overraskende. Det er interessant at noen containerrederier har pålagt avsendere sine egne økonomiske straffer (f.eks. Singapores PIL) for feilaktig VGM-deklarasjon, som ofte oppdages under innveierungsprosessen ved terminalen.

SOLAS kapittel VI: Regel 5, stuing og sikring

Denne forskriften inneholder følgende obligatoriske krav:

Lasteenheter, inkludert containere, skal lastes, stues og sikres under hele reisen i samsvar med lastesikringshåndboken godkjent av administrasjonen [flaggstat/klasse RO]. ... Lastesikringshåndboken [CSM] skal utarbeides i henhold til en standard som minst tilsvarer retningslinjene utviklet av [IMO]-organisasjonen.

!

MERK

IMO-retningslinjene som det refereres til ovenfor, er gitt av MSC.1/Circ.1353/Rev.2, reviderte retningslinjer for utarbeidelse av håndboken for lastesikring, utstedt 7. desember 2020.

En CSM er obligatorisk for alle SOLAS-regulerte fartøy, dvs. alle fartøy unntatt tankskip og bulkskip som ikke frakter stykklast på 500 BT eller er overdrevent engasjert i internasjonal handel. Utarbeidelsen av CSM er kompleks og krever vanligvis spesialkunnskap for å sikre fullt samsvar. Denne leveres vanligvis av et klaseselskap som deretter, som en flaggstats klasse RO, også kan gi den nødvendige flaggstatsgodkjenningen.

!

MERK

Medlemmer som opererer fartøy av typen beskrevet ovenfor i internasjonal handel, bør allerede være i full overensstemmelse. Det er viktig at medlemmene kontrollerer at CSM-ene om bord på fartøyene deres er godkjent av deres nåværende flaggstat og/eller flaggstatens utnevnte klasse RO. Medlemmer vil ellers bryte SOLAS, og deres P&I-dekning vil bli negativt påvirket.

!

MERK

Medlemmer med fartøy i innenriksfart som ikke er regulert av SOLAS, bør rådføre seg direkte med flaggstatsmyndighetene eller utnevnte klasse RO for å fastslå det nøyaktige NCVS-ekvivalente kravet for fremleggelse av et CSM-dokument om bord på fartøyene deres, inkludert dets formelle godkjenning og påtegning.

De nevnte reviderte IMO-retningslinjene er delt inn i fem kapitler, som oppsummert nedenfor.

Kapittel 1, Generelt – inneholder definisjoner som «standardisert last» (som inkluderer containerenheter), krav til skipets arbeidsspråk og en liste over «generelle uttalelser», som inkluderer krav som:

- Prinsippene for godt sjømannskap og sikringspraksis gjelder alltid.
- CSM-en skal være i samsvar med fartøyets trim- og stabilitetshefte.

- De spesifiserte lastesikringsarrangementene er basert på de tverrgående, langsgående og vertikale kreftene som kan oppstå.
- Sikringsanordninger må være passende for lastetypen, og dersom nye/alternative innretninger introduseres, må CSM revideres.
- Instruksjoner om styrke, bruk, vedlikehold og utskifting av alt utstyr hvis det er slitt/skadet, skal gis.
- Sikker tilgang for personell/mannskap skal sørges for i samsvar med en «Plan for sikker tilgang til last» (CSAP).

Kapittel 2, Sikringsanordninger og -arrangementer – inkludert levering av fullstendige detaljer og registre over

- alt bærbart sikringsutstyr, inkludert alt containerbeslag (f.eks. containersko, forriglingsutstyr, kjettinger, strekkfisker, kjettinger osv.) sammen med fullstendig dokumentasjon som viser produsentens navn, typeidentifikasjon, styrketesting og maksimal sikringslast (MSL)
- alle faste lastesikringspunkter/-innretninger på skott, dekk og dekksoverbygg inkludert type (f.eks. puteøye, containerbeslag osv.) og dokumentert MSL
- alle nødvendige inspeksjoner av sikringsanordninger, inkludert både rutinemessige visuelle inspeksjoner, periodisk undersøkelse/testing, prosedyrer for avvisning og utskifting og detaljert registrering av disse

Kapittel 3, Stuing og sikring av ikke-standardisert og semistandardisert last – MERK: ikke direkte relevant for denne risikobulletinen.

Kapittel 4, Stuing og sikring av containere og annen standardisert last – inkludert bestemmelser om

- håndterings- og sikkerhetsinstruksjoner for sikring og avsikring av containersikringsanordninger av mannskap og stuere
- planer for stuing og sikring på dekk og under dekk som viser maksimale skorsteinsmasser og -høyder
- alternativ oppbevaring av containere med forskjellige dimensjoner
- bruk av spesifiserte sikringsanordninger og begrensningsparametere
- vind- og sjøkrefter som virker på containere
- råd om reduksjon av skorsteinsmasse og -høyde der høy initial stabilitet ikke kan reduseres



ICS-forslaget om å revidere MSC.1/Circ.1353/Rev.2 datert 27. februar 2023 anbefaler at bruk av supplerende dataprogramvare for å forbedre nøyaktigheten av CSM-containersikringsdata formelt bør anerkjennes under kapittel 4. Dette forslaget har blitt godkjent av IACS (URC 6 – Surring av containere og URC 7 – Godkjenning av containersikringssystemer) og er for tiden under IMO-vurdering. I mellomtiden er «neste generasjons containersuringsprogramvare» allerede tilgjengelig og angivelig i bruk.

Kapittel 5, Plan for sikker tilgang til last (CSAP) – kreves for skip som er spesielt konstruert for å frakte containere og i samsvar med kodeksen for sikker praksis for stuing og sikring av last (CSS), vedlegg 14, inkludert bestemmelse av beskyttende rekkverk, gangveier, belysning, tilgang til fartøy osv.

- IMO-kode for sikker praksis for stuing og sikring av last (CSS) Kode 2021-utgave.
- IMOs nettside om CSS-koden forklarer formålet med koden, som er å gi en internasjonal standard for å fremme sikker stuing og sikring av last, inkludert containere.

Innholdet i CSS-koden er omfattende ved at den dekker stuing og sikring av både bulklast og containerlast. Med henvisning til containersikring er følgende avsnitt av spesiell relevans:

- Kapittel 3 – Standardiserte stuings- og sikringssystemer for [containere].
- Kapittel 6 – Tiltak som kan iverksettes i hardt vær.
- Kapittel 7 – Tiltak som kan iverksettes når lasten er flyttet.
- Vedlegg 1 – Sikker stuing og sikring av containere på dekk på skip som ikke er spesielt konstruert og utstyrt for å frakte containere.
- Vedlegg 14 – Veiledning for trygge arbeidsforhold for sikring av containere på dekk.
- Tillegg 1 – Resolusjon A.489 (XII) – Sikker stuing og sikring av lasteeenheter og andre enheter i skip som ikke er cellecontainerskip.
- Vedlegg 2 – Reviderte retningslinjer for utarbeidelse av lastesikringshåndboken (MSC.1/Circ.1353/Rev.2).

CSS-koden utfyller SOLAS kapittel VI og de tilhørende reviderte retningslinjene ved å gi de anbefalte detaljene som er nødvendige for utarbeidelsen av det obligatoriske og tidligere beskrevne CSM-dokumentet. Det er derfor viktig at CSM-dokumenter for skip oppdateres for spesifikt å innlemme standardene fastsatt av den siste 2021-utgaven av CSS-koden.

IMO/ILO/UNECE-reglement for pakking av transportenheter (CTU-reglementet), 2014-utgaven

Mange transporthendelser skyldes dårlig praksis i den interne pakkingen av lastecontainere, inkludert utilstrekkelig intern sikring av lasten, overlasting og feil deklarasjon av innhold. CTU-koden, 2014-utgaven, gir en ikke-obligatorisk, men anbefalt global praksiskode for håndtering og intern pakking av fraktcontainere for transport til sjøs og på land.

Med henvisning til frakt av containere sjøveien om bord på både container- og ro/ro-skip gis det viktig tilleggsinformasjon og anbefalinger i IMOs MSC.1/Circ.1498, Informativt materiale relatert til CTU-koden, 16. desember 2014. Denne omfattende og godt illustrerte veiledningen på 176 sider inneholder nyttige råd om sikker sikring av containerlast både internt og eksternt, sammen med informasjon om konsekvensene av overlasting av containere og feilaktig deklarasjon av vekt og innhold.

Medlemmer hvis containertjenester inkluderer pakking og utpakking av containere, må sørge for at disse operasjonene utføres i samsvar med både CTU-koden og MSC.1/Circ.1498. Videre må disse retningslinjene spesifikt innlemmes i deres driftshåndbøker for landterminaler og deres CSM-dokumenter for fartøy.

Medlemmer som ikke er direkte involvert i pakke- og utpakkingsprosessen for containere, må være fullt klar over risikoene knyttet til feil intern stuing og sikring av last i containere, inkludert overlasting og feilaktig deklarasjon av vekt og innhold. Det anbefales derfor at det spesifikt henvises til CTU-koden og MSC.1/Circ.1498 i fartøyets CSM-dokumenter.

Stabilitet av containerskip og unngåelse av dårlig vær

Fartøyets stabilitet og påvirkningen av hardt vær er selvfølgelig nær knyttet til containersikringssystemers evne til å motstå de seks typene fartøybevegelser, inkludert voldsom hiving, svaing, rulling, stamping, bølger og giring. Hvis stabilitetsgrensene og fartøyets bevegelsesgrenser overstiger de som CSM er basert på og det oppnådde sikringsnivået, vil sikringen sannsynligvis svikte, og containere vil gå tapt over bord.

Medlemmer henvises til risikobulletin nr. 30, «Stabilitetsovervåking: Containerskip og lasteskip som frakter containere», og nr. 54, «Værmeldinger for sjø og værforebygging». Disse bulletinene inneholder viktige råd om stabilitet og værfare og anbefalinger for tapsforebygging. Disse anbefalingene bør alltid følges i forbindelse med nøye anvendelse av godkjente CSM-kriterier og tilhørende forskrifter, koder og retningslinjer som det refereres til i denne risikobulletinen.

Konklusjon og lærdom

Sikring av containere om bord på både spesialbygde containerskip og andre lasteskip er en kompleks, men kritisk prosess. Det er derfor viktig at denne prosessen utføres med henvisning til en godkjent og oppdatert CSM, sammen med at man er oppmerksomme på fartøyets stabilitet og reiseplanlegging, som inkluderer ruter vekk fra varslede stormsentre. Å gjøre noe annet er å invitere til containertap på grunn av det «svakeste leddet», med store lastekrav og omdømmeskade som resultat.

Medlemmer oppfordres til å unngå tap knyttet til det «svakeste leddet» ved å gjennomføre en fullstendig gjennomgang av CSM-dokumentene om bord på fartøyene sine, med spesielt fokus på aspekter knyttet til containersikring. Denne gjennomgangen bør omfatte kontroll av full overholdelse av SOLAS kapittel VI, regel 2 og 5, samt overholdelse av de nyeste utgavene av CSS- og CTU-kodene og alle tilhørende IMO-retningslinjer. Medlemmer oppfordres også til å fremme opplæring i og kjennskap til de ovennevnte forskriftene, kodene og retningslinjene til skipsførere og mannskap, samt anvendelsen av dem. De oppfordres også til å utføre løpende intern og eksternt revisjon ved å innlemme disse kravene – både obligatoriske og anbefalte – i hvert fartøys ISM-kode eller NCVS SMS- og PMS-håndbok og prosedyrer.

Hongkongs konvensjon om skipsgjenvinning: Gjelder fra 26. juni 2025

Risikobulletin nr. 94

Skipsopphugging, med påfølgende farer for involverte arbeidere, har lenge skapt alvorlige bekymringer for industrien. IMOs Hongkong-konvensjon (HKC) 2009 – som trer i kraft 26. juni 2025 – ble laget for å imøtekomme disse bekymringene. Denne risikobulletinen skisserer innholdet i HKC og drøfter skipseieres og skipsgjenvinningsanleggs samsvarsforpliktelser.

Risikobulletin nr. 93

Medlemmer har tidligere blitt informert om ICS' (International Chamber of Shipping) publikasjoner om beste praksis for maritim sikkerhet (BMP) og viktigheten av å innlemme dem i godkjente ISPS-koder (International Ship and Port Facility Security) og skipssikkerhetsplaner (SSP-er). BMP-retningslinjene har nå blitt oppdatert og samlet i én PDF-publikasjon. Denne risikobulletinen fremhever de innholdsforbedringene som er gjort, og det tilhørende behovet for å oppdatere alle ISPS-koder for sikkerhetsplaner og prosedyrer om bord på skip

Ulovlig narkotikasmugling: Konsekvenser, forebygging og MMIA-dekning

Risikobulletin nr. 92

Den globale produksjonen av og etterspørselen etter ulovlig narkotika fortsetter å øke, noe som fører til økte smuglerforsøk fra kriminelle organisasjoner som bruker kommersielle fartøy som «narkotikamuldyr». Selv når skipsføreren og mannskapet ikke er klar over det, kan konsekvensene være alvorlige. Denne risikobulletinen undersøker truslene som maritim narkotikasmugling utgjør, og skisserer ISPS-kodetiltak og ytterligere sikkerhetsstrategier for å beskytte fartøy og mannskap.

Forurensning fra skip i tyrkisk farvann: Strengere regler og innskrenkende håndhevelseskrav øker forebygging av tap

Risikobulletin nr. 91

Regelverket knyttet til forurensning fra skip i tyrkiske farvann er strengere enn det som er foreskrevet av MARPOL, og håndhevingen av regelverket er svært nøyaktig. Denne risikobulletinen fokuserer på den økte årvåkenheten som kreves om bord, noe som støttes av MMIAAs «sjekkliste for forurensning fra skip i tyrkiske farvann».

Den filippinske «Magna Carta for sjøfolk»: et løftefyr for sjøfolk og skipseiere

Risikobulletin nr. 90

2025

«Magna Carta for sjøfolk» og dens implementeringsregler og forskrifter (IRR) forsterker konvensjonen om sjømannsarbeid (MLC) og konvensjonen om standarder for opplæring og vakthold (STCW) i filippinsk nasjonal lov. Målet er å være til fordel ikke bare for filippinske sjøfolk, men også for den bredere maritime industrien. Denne risikorapporten drøfter de viktigste konsekvensene og vurderer både Magna Cartas fordeler og utfordringer.

Informasjon

Sikre marin sikkerhet gjennom effektive risikostyringsstrategier

Forstå lastesikring

Lastesikring er et kritisk aspekt ved maritim sikkerhet og risikostyring. Det innebærer bruk av ulike teknikker og utstyr for å forhindre at last forskyver seg eller faller under transport, og dermed minimere risikoen for ulykker og tap. I denne delen vil vi utforske definisjonen og viktigheten av lastesikring, typer last som krever sikring, og konsekvensene av dårlig sikret last.

Definisjon og viktighet av lastesikring

Lastesikring refererer til prosessen med å holde fast last på et skip eller annet transportfartøy for å forhindre at den beveger seg eller faller under transport. Dette er avgjørende for å sikre sikkerheten til mannskapet, fartøyet og annen last om bord. Riktig lastesikring bidrar også til å forhindre skade på selve lasten samt på fartøyet og dets utstyr.

Viktigheten av lastesikring kan ikke overvurderes. Ifølge Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) er dårlig sikret last en ledende årsak til sjøulykker, noe som resulterer i betydelige økonomiske tap og skader på miljøet.

Lastetyper som krever sikring

Ulike typer last krever sikring, inkludert:

- tungt maskineri og utstyr
- kjøretøy og rullende materiell
- containere og containerisert last
- bulklast, som korn og mineraler
- prosjektlast, for eksempel overdimensjonert eller uvanlig last

Konsekvenser av dårlig sikret last

Konsekvensene av dårlig sikret last kan være alvorlige. Noen av de potensielle risikoene og konsekvensene inkluderer:

- tap av last eller skade på last
- skade på fartøyet eller dets utstyr
- skade på eller tap av liv for besetningsmedlemmer eller annet personell
- miljøskader på grunn av søl eller lekkasjer av last
- forsinkelser eller forstyrrelser i fraktplanene
- økonomiske tap på grunn av skade på eller tap av last

Risikovurdering og -styring

Effektiv lastesikring krever en grundig risikovurdering og -styringsprosess. Dette innebærer å identifisere potensielle risikoer knyttet til lastesikring, vurdere sannsynligheten for og virkningen av lastrelaterte ulykker og implementere strategier for risikoredusering.

- identifisering av potensielle risikoer
- lastens type og art
- fartøydesign og konfigurasjon
- vær- og sjøforhold
- mannskapstrening og erfaring
- vedlikeholds- og inspeksjonsjournaler for utstyr
- vurdering av sannsynlighet og påvirkning

Når potensielle risikoer er identifisert, er neste trinn å vurdere sannsynligheten og virkningen. Dette kan gjøres ved hjelp av en risikomatrise, slik som den som er vist nedenfor:

Risikomatrisen bidrar til å kategorisere risikoer basert på sannsynlighet og potensiell innvirkning, slik at rederier og maritime fagfolk kan prioritere sine risikoreduserende tiltak.

Implementering av risikoreduserende strategier

Risikoreduserende strategier for lastesikring kan omfatte:

- bruk av passende surrings- og sikringsutstyr
- implementering av riktige teknikker for stuing og stabling av last
- gjennomføring av regelmessige inspeksjoner og vedlikehold av sikringsutstyr
- gi opplæring og veiledning til besetningsmedlemmer om prosedyrer for sikring av last
- utvikling og implementering av beredskapsplaner

Beste praksis for lastesikring

Effektiv lastesikring krever overholdelse av beste praksis og bransjestandarder. I denne delen skal vi utforske noen av de viktigste beste praksisene for lastesikring, inkludert riktig bruk av surrings- og sikringsutstyr, teknikker for stuing og stabling av last og regelmessige inspeksjoner og vedlikehold av sikringsutstyr.

Riktig bruk av surrings- og sikringsutstyr

Surrings- og sikringsutstyr er avgjørende for å forhindre at last forskyver seg eller faller under transport. Noen gode fremgangsmåter for bruk av surrings- og sikringsutstyr inkluderer:

- Bruk utstyr som er egnet for lastens type og vekt.
- Sørg for at utstyret blir skikkelig inspisert og vedlikeholdt.
- Følg produsentens instruksjoner for bruk og vedlikehold.
- Bruk flere surringer og sikringspunkter for å fordele lasten.

Teknikker for oppbevaring og stabling av last

Riktig oppbevaring og stabling av last er avgjørende for å forhindre at last forskyver seg eller faller under transport. Noen gode fremgangsmåter inkluderer:

- Oppbevar last på en måte som minimerer risikoen for forskyvning eller fall.
- Bruk dunnasje og andre materialer for å fylle hull og forhindre lastbevegelse.

- Stable last på en stabil og balansert måte.
- Sørg for at lasten er forsvarlig festet til fartøyet eller containeren.

Regelmessige inspeksjoner og vedlikehold

Regelmessige inspeksjoner og vedlikehold av sikringsutstyr er avgjørende for å sikre at det holder seg i god stand og fungerer som det skal. Noen gode fremgangsmåter inkluderer:

- Gjennomfør regelmessige inspeksjoner av surrings- og sikringsutstyr.
- Før journaler over inspeksjoner og vedlikeholdsaktiviteter.
- Skift ut eller reparer utstyr etter behov.
- Gi opplæring og veiledning til besetningsmedlemmer om inspeksjons- og vedlikeholdsprosedyrer.

Overholdelse av regelverk og bransjestandarder

Lastesikring er underlagt ulike forskrifter og bransjestandarder. I denne delen vil vi gi en oversikt over relevante forskrifter og retningslinjer, samsvarskrav for rederier og maritime fagfolk og bransjestandarder for lastesikring og sikkerhet.

Oversikt over relevante forskrifter og retningslinjer

Noen av de viktigste forskriftene og retningslinjene for sikring av last inkluderer:

- Den internasjonale sjøfartsorganisasjonens (IMO) håndbok for lastesikring 2.
- Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS) 3.
- Kodeksen for sikker praksis for stuing og sikring av last (CSS-koden) 4.

Samsvarskrav

Rederier og maritime fagfolk må overholde relevante forskrifter og retningslinjer for lastesikring. Noen samsvarskrav inkluderer:

- utvikling og implementering av en lastesikringsmanual
- opplæring og veiledning til besetningsmedlemmer om prosedyrer for sikring av last
- gjennomføring av regelmessige inspeksjoner og vedlikehold av sikringsutstyr
- føring av registre over lastesikringsaktiviteter
- bransjestandarder for lastesikring og sikkerhet
- bransjestandarder for lastesikring og sikkerhet inkluderer:
- Den internasjonale standardiseringsorganisasjonens (ISO) standarder for lastesikring 5
- retningslinjene fra World Shipping Council (WSC) for lastesikring 6
- retningslinjene for lastesikring fra International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA) 7

Tungløft og prosjektlast

Prosjektlast er et begrep som brukes for å beskrive nasjonal eller internasjonal transport av store, tunge, verdifulle eller kritiske (for prosjektet de er beregnet for) utstyrsdeler. Dette er også ofte referert til som tungløft og inkluderer forsendelser laget av ulike komponenter som krever demontering for forsendelse og montering på nytt etter levering.

Kontraktsmessige spørsmål og risikoallokering

I mai 2009 ble International Council of Heavy Lift and Project Cargo Carriers («Heavy Lift Club») opprettet for å skape et forum for utveksling av idéer om bransjespørsmål som angår transportører som opererer i tungløft- og prosjektlastsektoren. Opprettelsen av Heavy Lift Club gjenspeilet bekymringen til store aktører innen dette spesialiserte området om at tekniske, driftsmessige og sikkerhetsmessige hensyn knyttet til markedet deres ikke alltid var tilstrekkelig forstått.

Bortsett fra de praktiske hensynene som oppstår i forbindelse med tunglast, er det også ulike kontraktsmessige behov i tunglastsektoren som må oppfylles. For å hjelpe de som inngår certepartier for tunglast med å identifisere passende vilkår for transportavtalene sine, har BIMCO utarbeidet to tunglastskjemaer som begge er klassifisert som spesielle reisecertepartier for tunglastbransjen. Det er imidlertid betydelige forskjeller i anvendelsen av dem.



Last kan leveres helt innkapslet i trekasser for beskyttelse.

Bank for bank eller Haag-/HV-regler

En primær forskjell er gjeldende ansvarsregime og om skjemaet inneholder en «knock-for-knock»-ordning eller Haag-/Haag-Visby-reglene. I henhold til en «knock-for-knock»-kontrakt bærer hver kontraktspart ansvar for sitt eget personell og sin eiendom uten regress fra motparten, uavhengig av skyld. I motsetning til dette pålegger Haag-/Haag-Visby-reglene transportøren en plikt til å utvise tilbørlig aktsomhet for å sørge for et sjødyktig fartøy og å frakte, oppbevare og ta vare på lasten på riktig måte.

HEAVYCON 2007

BIMCOs HEAVYCON 2007 reisebefraktningsskjema er en nyutgitt og revidert versjon av det opprinnelige skjemaet fra 1985 og er ledsaget av et eget konnossement. Det er en knock-for-knock-kontrakt som primært er utformet for bruk av halvt nedsenkbare fartøy i markedet for supertunge løftefartøy (flyt-på/flyt-av), hvor last nesten alltid lastes på dekk og vanligvis er enkeltlaste. HEAVYCON-vilkårene er fleksible ved at de dekker en rekke laste- og lossemetoder samt én eller flere laste- og lossehavner.

Selv om HEAVYCON også til en viss grad brukes i mellomstore skip (lift-on/lift-off og roll-on/roll-off), er den mindre passende for dette markedet. Dette skyldes delvis at ordningen med knock-for-knock-ansvar anses som uegnet for last i mellomstore skip, som ofte deles 50/50 mellom last som fraktes på og under dekk. Slik konvensjonell last er generelt bedre egnet for Haag-/Haag-Visby-regelverket. Som et resultat av dette utviklet BIMCO HEAVYLIFTVOY.

Et eksemplar av HEAVYCON 2007 finnes på BIMCOs nettsted Bimco.org.

Forsiktig lasting er nøkkelen ved håndtering av tung, sensitiv og dyr last.

Tungløft

HEAVYLIFTVOY-skjemaet ble tatt i bruk av BIMCO tidlig i 2007. Selv om det opprinnelig ble utviklet fra BIMCO CONLINEBOOKING-skjemaet og var ment å være et bookingskjema for tungløftindustrien, ble bestemmelsene til slutt utvidet utover linjekontrakter, og resultatet ble et spesialisert reisearchter i stedet for et bookingskjema.

HEAVYLIFTVOY opererer basert på ansvarsregimet i henhold til Haag-/Haag-Visby-reglene og er utformet for flere forsendelser både over og under dekk. Et standard konnossement ble også utstedt for å følge HEAVYLIFTVOY-skjemaet. Blant de mange omfattende klausulene i HEAVYLIFTVOY-skjemaet er det satt standarder for lasten med hensyn til dens egnethet til å bli transportert, hvordan den skal merkes, og hvordan den skal løftes (dvs. løftepunkter/tyngdepunkter). Transportøren er også gitt mulighet til å be om transporttegninger for gjenstander med betydelige fysiske dimensjoner.

Et eksemplar av HEAVYLIFTVOY 2007 finnes på BIMCOs nettsted Bimco.org.

Utstedelse av konnossement

Selv om både HEAVYCON- og HEAVYLIFTVOY-skjemaene er ment å brukes sammen med de spesifikt utarbeidede konnossementene, kan det likevel oppstå visse problemer.

For eksempel ser HEAVYLIFTVOY for seg at en annen form for konnossement kan brukes, og innlemmer en standard skadesløsholdelsesbestemmelse for å beskytte transportøren i tilfeller der et annet og mer byrdefullt konnossement utstedes enn HEAVYVOYBILL.

Videre kan, der Haag-/Haag-Visby-reglene gjelder for konnossementet og den aktuelle lasten er skadet, transportøren argumentere for kollibegrensning. I en situasjon der lasten er en enkelt eller hel last, kan erstatningsbeløpet som kan erstattes, avhenge av om den aktuelle lasten er beskrevet i konnossementet som et enkelt kolli eller en enhet, eller om vekten er registrert.

Dobbeltsjekking og «én hånd for båten!».

Minimering av risiko

- Skipseiere bør gjennomgå sine sikkerhetsstyringssystemer og utføre en risikovurdering før tunge løfteoperasjoner iverksettes.
- Det er viktig at løfteoperasjoner for tung last planlegges riktig. Den detaljerte planleggingen bør gjøres i fellesskap av avsenderens representant, en lastinspektør og transportørens takstmann.
- Detaljert informasjon bør gis om lasten, inkludert en beskrivelse av lasten, bruttovekt og hoveddimensjoner (inkludert tegninger der det er aktuelt). Der det er aktuelt, bør viktig informasjon som bruttovekt og tyngdepunkt merkes individuelt på hver enhet, slik at den er tydelig synlig for mannskap og stuere. Det bør også gjøres en nøye vurdering av arrangementene ved både laste- og losseportene.
- Reisedetaljer, inkludert værmeldinger og verst tenkelige scenarioer for stabilitetsforhold, bør også studeres for å fremme trygge forhold gjennom hele reisen.
- Surringsmaterialet bør kontrolleres for å bekrefte at det har passende styrke og design for lasten som skal sikres. Mannskapet bør også varsles om behovet for å stoppe eventuelle løfteoperasjoner som de har sikkerhetsbekymringer knyttet til.
- Fartøyets lasthåndteringsutstyr (inkludert kraner om bord) og lasterommene bør kontrolleres for å bekrefte at de er tilstrekkelige. Det kan være nødvendig å konsultere fartøyets klassifiseringsselskap og flaggstat for å bekrefte dette, spesielt der fartøyet må modifiseres på en måte som krever klassegodkjenning. Fartøyets lastesikringshåndbok og IMOs kodeks for sikker praksis for stuing og sikring av last bør også konsulteres. Der et fartøy regelmessig frakter tung last, kan det være nyttig å utarbeide en standard sjekkliste for lasting og lossing av slik last, som kan innlemmes i fartøyets lastesikringshåndbok.
- Til slutt bør det sikres at lasting og lossing av tunge løft kun utføres i dagslys og under passende værforhold, slik at risikoen som oppstår når tunge løft håndteres om natten, minimeres. En måte å sikre at dette gjøres på, er å innlemme passende utformede bestemmelser i certepartiet.
- Last ankommer med lastebil i trepanel.
- Lastoppbevaring og sikring.

- Tunglast og prosjektlast har ofte høy verdi og stor vekt. De kan ha skjøre deler som ikke må berøres, og de kan være egnet for transport på dekk, noe som utvilsomt vil bety at de blir fuktet av regn og sjøvann.
- De må være utstyrt med løftepunkter og surrefester som har tilstrekkelig styrke og er plassert på passende steder. Transporten av disse gjenstandene bør planlegges i detalj fra opprinnelsessted til destinasjon. Av spesiell interesse her er planlegging av stuing og sikring.
- Landarbeidere forbereder en slynge.

Reiseplanlegging

Reisen må planlegges for å sikre at lasten kan transporteres trygt fra opprinnelsessted til destinasjon. Punktene man må huske på, er som følger.

Reiseplanlegging for tunge gjenstander:

- Skipet må kunne legge til kai trygt i lastehavnen og i destinasjonshavnen og trygt ta om bord og endelig lande varen, med tanke på fortøyningsarrangementer, stabilitetskrav, krankapasitet og kranens rekkevidde.
- Lastehavnen og destinasjonshavnen må være egnet for transportskipet. De må også være egnet for transport av kjøretøy, det vil si at kaia må være egnet med tanke på styrke og tilgjengelighet.
- Tilstrekkelig surringsmateriell og dunnasjemateriell må være tilgjengelig om bord etter at nødvendige beregninger er utført for å bestemme kravene (se forhåndsplanlegging nedenfor).
- Profesjonelle sikringsentreprenører bør ansettes, om nødvendig, for å utføre nødvendige beregninger og sikre elementene på plass.
- En del av et observatorium som utlades.

Forhåndsplanlegging

Lastens avsendere bør gi skipsføreren eller en representant for transportøren informasjon om lasten slik at stuing og sikring kan planlegges på riktig måte på forhånd. Informasjonen bør inneholde følgende.

- forhåndsplanleggingsinformasjon for tunge løfteelementer
- en generell beskrivelse av lasten
- bruttovekten til gjenstanden, eller til hver gjenstand hvis det er mer enn én
- de viktigste dimensjonene til gjenstanden eller gjenstandene og, om mulig, målestokktegninger
- plasseringen av tyngdepunktet til hvert element
- detaljer om lasteenhetenes hvileplass og detaljer om eventuelle forholdsregler med hensyn til hvileplassen til gjenstanden(e)
- detaljer om løftepunkter eller opphengsposisjoner og om mulig informasjon om hvordan hver gjenstand best løftes
- detaljer om sikringspunkter, inkludert deres styrke og styrkeradius

Noen tunge gjenstander er ikke utstyrt med noen form for understell bortsett fra fundamenter eller ben som de vanligvis ville stå på. Andre vil være fullstendig dekket av treverk og vil ha et tregulv som er i stand til å ta og fordele vekten av gjenstanden, mens andre vil være utstyrt med vugger med begrenset styrke.

Informasjon om konstruksjonen av basisenhetene er nødvendig, slik at det kan gjøres passende arrangementer om bord til sengen og støtte gjenstanden tilstrekkelig og hensiktsmessig.



129 tonn BOP lastes av landkran.

Generelle krav til tunge løftegjenstander og oppbevaringsplanlegging

- Løftepunktene skal monteres symmetrisk på hver side av tyngdepunktet og skal også monteres med tilstrekkelig avstand, minst halvparten av enhetens lengde, for å muliggjøre sikker og jevn løfting av enheten uten bruk av ekstra stropper/forlengelsesutstyr. Løftepunktene skal være tydelig merket.
- Sikringspunktene bør ha tilstrekkelig styrke, og minimumsstyrken deres må angis. Surrepunkter bør konstrueres slik at de har en bred styrkebue, da surringer ikke nødvendigvis vil bli ført direkte i linje med planet til surrepunktet. Alle surrepunkter bør være passende merket.
- Styrken og grunnflaten til eventuelle vugger, fundamenter eller hvile underlaget må være kjent for å fastslå hva annet som trengs for å støtte lasten oppå skipets lukedeksel, dekk eller tanktopp, med tanke på maksimalt tillatt last.
- Når detaljene om grunnkonstruksjonen eller vuggene er kjente, kan et passende oppbevaringssted velges og passende materiale bestilles.
- En yacht kan være både en spesielt tung og dyr last.

Støtte og planlegging av vugger og cribbage-sikring



En yacht kan være både en spesielt tung og verdifull last.

- Noen lastkollisjoner består av en hoveddel og et forlengelsesstykke eller en overhengende del som er atskilt fra og ikke støttes helt av hoveddelen.

- Eksempler inkluderer kraner med utligger, yachter med horisontalt lagt mast og maskindeler med vedheng. Disse utstikkende delene må holdes og støttes på riktig og tilstrekkelig måte for å unngå at delene blir skadet som følge av bevegelse under reisen. Slike støttestrukturer blir ofte referert til som vugger eller krybbebestøtter.
- Slike konstruksjoner bør være gjennomtenkt planlagt og riktig konstruert, vanligvis av enten tre eller stål med tilstrekkelig og passende pakkematerialer, og bør være som følger.
- Når detaljene til et tungt gods eller en prosjektlast er kjent, kan beregninger utføres for å bestemme hvor mange surringer som kreves for å sikre lasten tilstrekkelig mot bevegelse. I tillegg kan den nødvendige fordelingen av disse surringene vurderes.
- Transport av tunge gjenstander bør planlegges i detalj fra opprinnelsessted til destinasjon.

Laste- og losseoperasjoner

- Når all forhåndsplanlegging er fullført, informasjon om de mottatte lastelementene, stuingssted er blitt bestemt og planlagt og kontrollert og sikringsmetode er planlagt og kontrollert gjennom beregninger, må det tas hensyn til lasteoperasjonen.
- Om bord på et skip som ofte frakter tunge gjenstander eller prosjektlast, enten som en del av ISM-prosedyrene eller i lastesikringshåndboken, kan det finnes en sjekkliste som skal fylles ut når et tungt eller uhåndterlig stykke last skal lastes.
- Last kan komme i alle former og størrelser.
- Skipets sjekkliste bør brukes for å sikre at en sikker lasteoperasjon og en sikker losseoperasjon er gjennomført. Følgende liste dekker alle hovedpunktene som skipsføreren må huske på under en operasjon der skipets kran(er) skal brukes.
- Når alt forberedende arbeid er fullført, kan operasjonen startes, men hvis noen av punktene på sjekklisten ikke er bekreftet, skal ikke operasjonen starte.
- Skipsføreren eller skipsførerens stedfortreder skal være og forbli den overordnede ansvarlige for operasjonen med signalmannen i en passende stilling.
- Løftingen av lasteenheten skal være jevn og kontrollert, og heisevaieren/heisevaierne til kranen(e) må være vertikal(e) under hele operasjonen.



TO SKIPSKRANER SAMTIDIG

Når to skipskraner brukes samtidig, bør operasjonen kun utføres i dagslys.

- Tagliner bør monteres på lasteenheten for å muliggjøre kontroll over eventuelle rotasjonsbevegelser, hvis det er aktuelt.
- Ballasteringsoperasjonen bør utføres i forbindelse med lastoverføringen for å holde skipet så nær oppreist som mulig, og enhver slagside bør ikke overstige 3°.
- Hvis det, når lasteenheten løftes fra kaien for første gang, viser seg at vekten enten overstiger det som er oppgitt, eller at tyngdepunktet ikke er der det er vist, slik at løftepunktene er feil plassert, skal operasjonen avbrytes og lasteenheten skal forsiktig plasseres tilbake på kaien.
- Situasjonen bør deretter vurderes nøye; ekspertråd og ytterligere informasjon bør innhentes for å utvikle et system for sikker lasting av lasteenheten.
- Hvis det ikke kan utarbeides et program for sikker lasting av enheten, skal den ikke lastes i det hele tatt.
- For last med høy verdi er det avgjørende å bruke en spesialisert prosjektlasttakstmann til å bistå med forhåndslasting og lasteoperasjoner.

CASESTUDIER OG LÆRDOMMER

Last: Deler av en varmegjenvinningsdampgenerator.

Oppbevaringssted: Mer enn halvparten av lasten var stuert på dekk.

Krav: 2 000 000 USD.

Skadeårsak: All last som var stuert på dekk, gikk enten tapt eller ble hardt skadet da fartøyet møtte hardt vær på reisen.

Last: Bulkmaskineri – deler av hydrauliske turbiner og generatorer

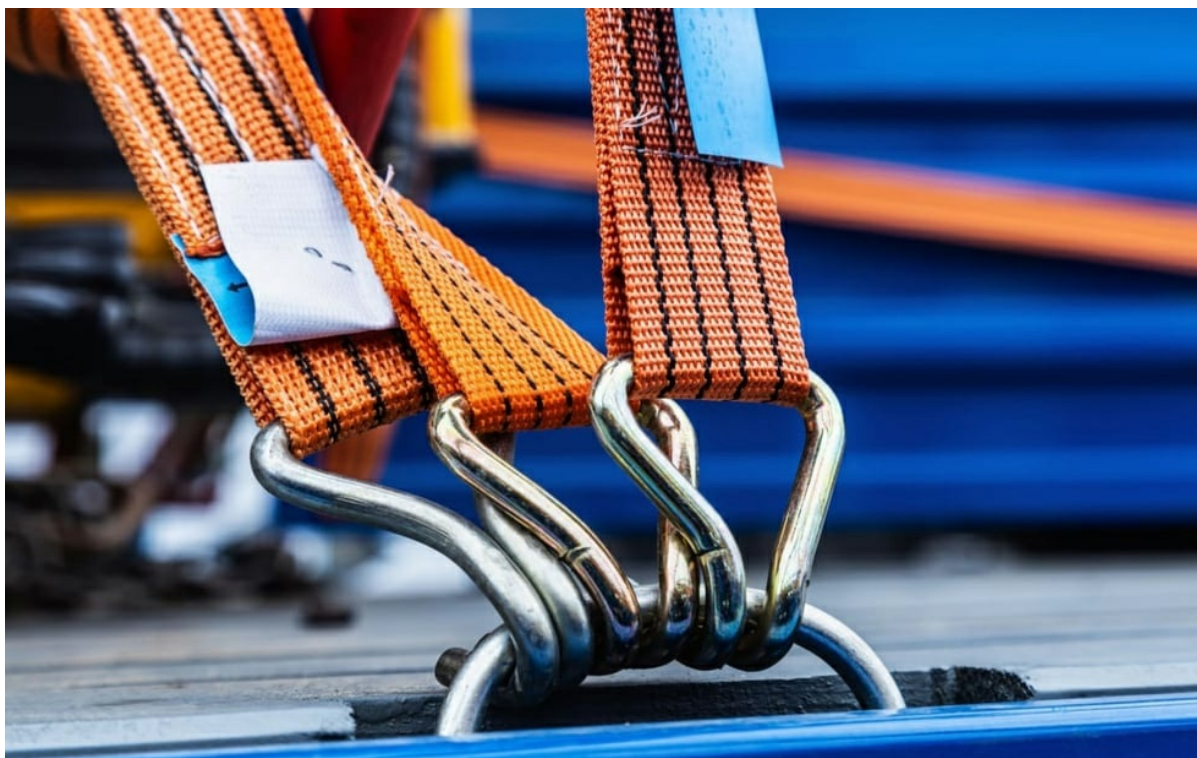
Krav: 850 000 USD

Skadeårsak: Skaden ble oppdaget ved lossehavnen før lossingen startet. Skaden ble sannsynligvis forårsaket under lasteoperasjonen på grunn av dårlig håndtering av lasten eller under reisen på grunn av dårlig stuing.

Vindturbinblader stablet høyt opp på dekk.

Lærdommer

- Planlegg alltid transporten av slik spesiallast i detalj fra opprinnelsessted til destinasjon for å unngå slike store krav.
- Studer reisedetaljene, inkludert værmeldinger og verst tenkelige scenarioer for stabilitetsforhold, i planleggingsfasen.
- Sørg alltid for at løfteoperasjoner for tung last planlegges riktig i samarbeid med avsenderens representant, en lastinspektør og transportørens takstmann.
- Bruk alltid en spesialisert prosjektlasstakstmann til å bistå med forhåndslasting og lasting av last med høy verdi.
- Sørg for at surrings- og dunnasjematerialer kontrolleres for å bekrefte at de har passende styrke og design for lasten som skal sikres, for å unngå skade under reisen. Der det er nødvendig, bør profesjonelle sikringsentreprenører ansettes for å utføre nødvendige beregninger og sikre gjenstandene på plass.



- Prosjekt- og utstyrlast er sensitiv last med høy verdi og kan lett bli skadet hvis den håndteres feil. Skader og tap på slik last skyldes hovedsakelig feil drift og utilstrekkelig tilsyn. Fra et tapsforebyggende perspektiv spiller det derfor en viktig rolle for sikker transport å anvende beste praksis samt å forstå og kontrollere de ulike nøkkelfasene i prosessen med stuing, lasting, sikring og lossing.
- Denne veiledningen er et tillegg til artikkelen om tapsforebygging om frakt av prosjekt- og utstyrlaster, publisert på Skuld.com 28. juni 2021. Den gir medlemmenes ledere, kapteiner og forhåndslastingsinspektører innsikt i riktige metoder for prosjekt- og utstyrsfrakt på bulkskip. Den gir anbefalinger om beste praksis for lasting, stuing, surring, sikring, overvåking og lossing av prosjekt- og utstyrlaster.

Beste praksis og hensyn i driften

Oppbevaring

- Sørg for at partenes avtalte stuingsplan er lett tilgjengelig ved fortøyning og følges under lasteoperasjoner.
- Forsøk å stue tunge prosjektlaster nær skipets bevegelsessenter, for jo mer den avviker fra sentrum, desto flere akselerasjonskrefter vil bli generert fra fartøyets bevegelse under en reise. Skissen nedenfor viser fordelingen av akselerasjonskreftene på grunn av et skips bevegelse.
- Oppnå tilfredsstillende resultater på beregningene av styrke og stabilitet for alle kritiske stadier av lasting/lossing, avgang og ankomst osv.
- Last som skal legges uten å bryte grensen for tillatt last på tanktopper, mellomdekk, dekk eller lukedeksler.
- Stabling av lasten, hvis tillatt, skal ikke overskride grensen som er angitt av avsendere eller spesifisert i lastdokumenter.
- Prøv å unngå å stue prosjektlasten lengst fremme på dekk, som er mer utsatt for skvulpende sjø under skipets veltebevegelse.
- Oppnå en GM som gjør at fartøyet unngår voldsom eller kraftig rullering, hvis mulig.

- Planlegg stuingen slik at de tunge prosjektlastene kan løftes med kranen(e) som arbeider i en vinkel som unngår overdreven belastning eller potensiell overbelastning, hvis mulig.
- La det være tilstrekkelig plass til å muliggjøre riktig surring og sikring samt regelmessig kontroll og nødvendig etterstramming under reisen.
- Hvis det er mer enn én lossehavn, må det sørges for at den gjenværende reisen fortsatt er trygg etter at deler av lasten er losset i en tidligere havn.

Laster

- Etablere god og effektiv kommunikasjon med alle parter under operasjoner, f.eks. overstyrmann, vakthavende offiserer, superCargo, formann, avskippers representant og landmålere.
- Hold verktøykassemøter blant medlemmene i driftsteamet for å orientere om kravene og de viktige fasene i lasteoperasjonen.
- Diskuter planen og prosedyrene for lasting og sikring med den aktuelle MWS-en (Marine Warranty Surveyor), hvis de er til stede, og innhent deres godkjenning før lasting.
- Overvåk og observer værforholdene for å unngå værpåvirkninger på lasten og lasteoperasjonen; lasteoperasjon i dagslys anbefales.
- Inspiser og test lasteutstyret og -innretningene før og under lasting for å sikre at alle slynger, spredere og bjelker samt koblinger er i god stand.
- Bruk godt trente og erfarne kranførere til å håndtere kraner, spesielt når du løfter tung last med kraner som arbeider i tandem.
- Overvåk og følg den planlagte lastesekvensen og ballastering/deballastering nøye for å opprettholde stabilitetskriteriene.
- Koordinere med trafikkjenesten (VTS) for å innhente informasjon om passerende fartøy i nærheten. Dette for å unngå bølgeskader fra passerende fartøy, spesielt under lasting fra lektene.
- Tunglasten i prosjektet kan være sårbar for bevegelse eller forskyvning på dekk eller i lasterommet der lasting skjer uten skikkelig sikring på forhånd og i fravær av betydelig krenkning.
- Land lasten forsiktig etter at dunnasjen og vuggene er riktig plassert.
- Samarbeid med deltakende førlastingsinspektører, og få deres veiledning; varsle P&I-klubben hvis det oppstår vesentlige problemer under lasteoperasjonen.
- Surring og sikring.
- Husk veiledningen i CSS-koden (Cargo Stowing and Securing) om at «anvendelsen av metodene beskrevet i vedlegg 13 er et supplement til prinsippene for godt sjømannskap og skal ikke erstatte erfaring med stuing og sikringspraksis».
- Det lages en plan for tilstrekkelig surring og sikring for å overholde skipets CSM (Cargo Securing Manual) og tommelfingerregelen i CSS Code Annex 13 avsnitt 5, som spesifiserer at «summen av MSL-verdiene for sikringsanordningene på hver side av en lasteenhet (babord så vel som styrbord) skal tilsvare enhetens vekt».
- Sørg for at materialer, inkludert størrelse, konstruksjon og plassering av sjøfesteelementene, er i samsvar med planen.
- Sørg for at surreutstyret med gyldige sertifikater er i god stand og egnet for bruk, og at maksimal sikringsbelastning (MSL), som beregnes ut fra sertifikatene for surrematerialene, er tilgjengelig.

Velg og bruk passende typer surringsmaterialer i henhold til plan og lasteenhetens art, f.eks. ståltau, kjettinger, websurring eller solid sjøfeste. Merk følgende:

- Ståltau er enkle å plassere, men det er nødvendig med etterstramming under reisen.
- Kjettinger har høyere styrkekapasitet, men spenningen vil gå tapt når de løsnes.

- Websurring er enkel å håndtere, men er kun egnet for mindre eller lettere last.
- Solid sjøfeste, som ofte er produsert med stålplater eller bjelker, brukes vanligvis på store og tunge enheter, men riktig design og kvalifiserte sveiseoperatører er nødvendig.

Sørg for tilstrekkelig dunnasje for å fordele vekten på tanktopper, dekk og lukedeksler, og sørg for tilstrekkelig friksjon. Stålbjelker eller gitter under tå/bunn på tunge enheter er nødvendig.

Den optimale vinkelen mellom surring og dekk er 25° til 45° for å forhindre glidning. Når vinkelen er større enn 60°, kan surringen forhindre velting, men vil gjøre lite for å forhindre glidning.

Samme surringsmaterialer brukes på én side eller i én retning, og man unngår å bruke blandede typer surringsmaterialer i samme retning.

Bruk en kvalifisert sveiser til å sveise D-ringer, stoppere eller avstivere for å fordele dynamiske belastninger i riktig posisjon, og bruk disse enhetene på riktig måte. Ikke-destruktive tester (NDT) for å kontrollere sveisekvaliteten bør utføres.

Surringseffektiviteten avhenger av den svakeste delen av surrelinen og stive lenker. Merk følgende:

- Mellomlenker inkluderer sjakler, strekkfisker, stålwiremaljer, websurrekroker, surrevaier og kjettinger samt web osv.
- Surrematerialene må være i god stand med tilgjengelige tilhørende sertifikater for produktene.
- Det er svært viktig å surre på riktig måte, utstyrstilkoblinger og ende.
- Vær oppmerksom på sikring av ståltau i blindveier, innkobling og sikring av kjettingstrammer eller websureskrelle.
- Plasser riktig mantelmateriale ved passerende skarpe kanter på lasten og surrepunkter for å forhindre gnagsår på surrevaier og web.

Vurder spennings- og bøyepåvirkning på lasten og skipet som følge av stive sjøfester på grunn av stor prosjektlast.

Verifiser styrken på surring og sikring av tung prosjektlast ved fullført lasting og surring for å vurdere eventuelle endringer eller avvik i stabilitet fra den opprinnelige planen.

Bekreft at kreftene som introduseres av surringen/sikringen, er tilstrekkelige til å motstå kreftene som fører til at lasten beveger seg ved tipping og glidning (tverrgående og langsgående).

Vurder og evaluer omstendigheter fartøyet kan støte på under reisen, på riktig måte for å klargjøre nødvendig reservesurringsmateriell.

Ved tung prosjektlast stuet på dekk: Utarbeid en beredskapsplan i tilfelle surringskraften er ute av kontroll og lasten må kastes over bord.

Overvåking under reisen

- Overstyrmannen inspiserer lasten innen 24 timer etter avgang, slik at fartøyet kan returnere eller avvike i tide for omstuing/forankring. Informer P&I-klubben umiddelbart dersom slik retur eller avvik er nødvendig.
- Evaluer og konsulter tilgjengelig værinformasjon eller bruk sjørutetjenester for å lage en god seilingsplan.
- Bruk godt sjømannskap til å styre og dempe skipet, og juster kursen i dårlig vær for å unngå voldsom rulling og stamping som kan belaste surringen og sikringen.
- Sjekk lasten, og fest surringene på nytt etter hardt vær. Ved skader: Gjør alt du kan for å omorganisere og pakke inn den forskjøvne lasten samt å surre og stramme den løse surringen på nytt.
- Før gode registre over inspeksjoner, skader, lastflytting, omsurring og etterstramming osv. under reisen. Fotografier og videoer er gode bevis for å forsvare krav og hjelpe til med etterforskningen.
- Utfør ytterligere verifisering av gjenværende surring og sikring dersom fartøyets stabilitet varierer sammen med endring av ballast, drivstoff-forbruk eller lossing/last i en mellomliggende havn, inntil man er fornøyd, før reisen gjenopptas.

Lossing

- Man må utnevne en takstmann for å overvåke losseoperasjonen og sikre at prosjektlastene losses på en smidig måte.
- Surringer og sikringer for prosjektlaster som ikke losses, må vedlikeholdes.
- Tung prosjektlast som losses i lekterrom, skal surres/sikres forsvarlig for å unngå forskyvning og bevegelse på grunn av lekterrulling under lossing.
- Overvåk operasjonen for å sikre at lasten lander problemfritt, da lasteskader ofte oppstår under landing.
- Kontroller og sørg for at ingen løse surrings-/sikringsanordningsdeler er festet til lasteenheten før den løftes fra oppbevaringsposisjonen.
- Fjern sjøfestebeslagene forsiktig for å unngå skade på lasteenheten, og sørg for at ingen skjæregnister sprer seg til last i nærheten og under.
- Ta bilder og video under lossing av tung og sensitiv prosjektlast og landing av denne på lekter, lastebil eller i land.
- Utsted protestbrev for uhøflig behandling av stevedore og skader utført av stevedore osv. Varsle P&I-klubben hvis skaden er betydelig.



Introduksjon

En skipskantring er en sjømanns verste mareritt. Disse hendelsene skyldes ofte utilstrekkelig skipsstabilitet forårsaket av en plutselig og uplanlagt økning av skipets tyngdepunkt (CoG). Tragiske konsekvenser inkluderer skade, død, forurensning og totalt tap av skip og last. Alle skip er utsatt for denne potensielle faren, men noen skipstyper og fartstrinn er mye mer utsatt enn andre. Spesielt containerskip og stykklast- og flerbruksskip som frakter containere på dekk – med et høyt tyngdepunkt og lav reststabilitet – er i høyrisikokategorien for ustabilitet.

Denne risikobulletinen har som mål å øke medlemmenes bevissthet om stabilitetsutfordringene som kaptein og mannskap på containerskip, eller andre fartøy som frakter containere på dekk, står overfor. Spesialkunnskapen og årvåkenheten som kreves for å holde disse skipene, deres mannskap og last samt miljøet trygge mot ustabilitetsskader, diskuteres nedenfor.

Bakgrunn

For å optimalisere lastekapasiteten og inntektene er containerskip og andre containerfraktfartøy pålagt å frakte lastede containere stablet på dekk. Denne plasseringen med høy lastevikt gir igjen en relativt høy, men – hvis den håndteres nøye – fortsatt tålelig sikker CoG og gjenværende stabilitet etter fullført lasting. Det skal imidlertid ikke mye til for at denne sikre stabilitetstoleransen blir påvirket og en svært farlig situasjon oppstår.

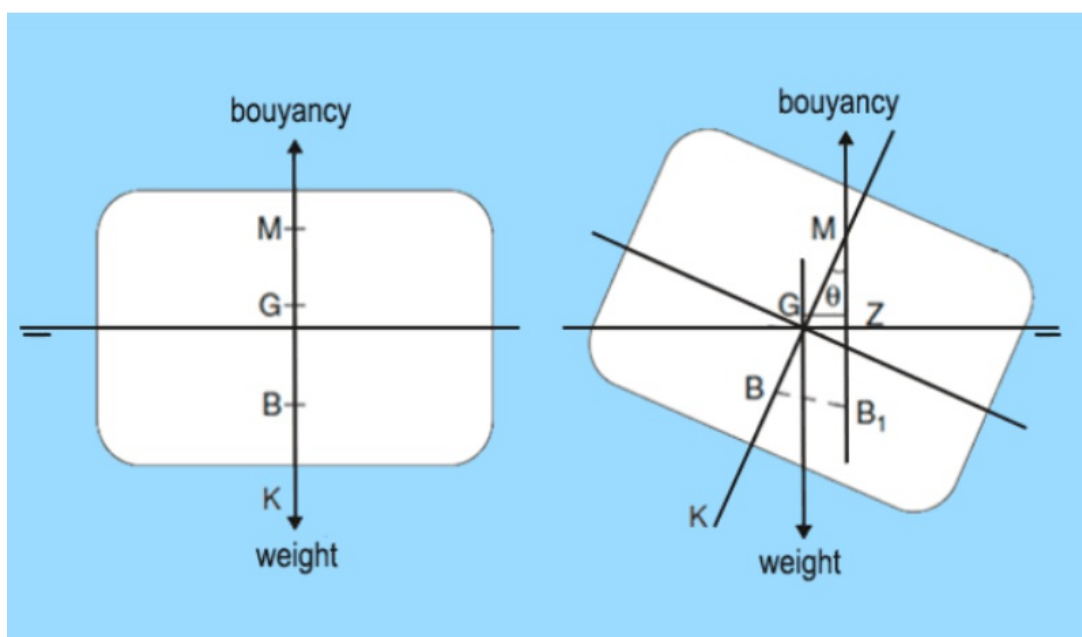
Grunnleggende om tverrgående stabilitet på skip

Et fartøys evne til å holde seg oppreist og gå tilbake til oppreist posisjon, hvis det krenses av en ytre kraft, er basert på posisjonsforholdet mellom to kraftpunkter, tyngdekraften (G) nedover og oppdriften (B) oppover, og ett balansepunkt, metasenteret (M), som alle er vist i diagrammene nedenfor.

Det finnes tre typer likevektstilstander som kan oppstå på skip. Den første er positiv og trygg. Den andre er nøytral og farlig, men kan rettes opp med forsiktighet. Den tredje er ustabil og ofte dødelig. Disse tilstandene er beskrevet nedenfor.

1. Stabil likevekt:

En stabil likevekt oppnås når den vertikale posisjonen til skipets tyngdepunkt (CG) er lavere enn posisjonen til det tverrgående metasenteret (M). Når skipet krenses til en vinkel (vist som theta θ), forskyves oppdriftssenteret (B) til B₁. Den laterale avstanden, eller det som er kjent som den rette spaken (GZ), generert av vekt- og oppdriftskreftene i denne krenkede tilstanden, resulterer i en motroterende kraft kjent som det rette momentet. Det er denne positive kraften som bringer fartøyet tilbake til en oppreist posisjon.



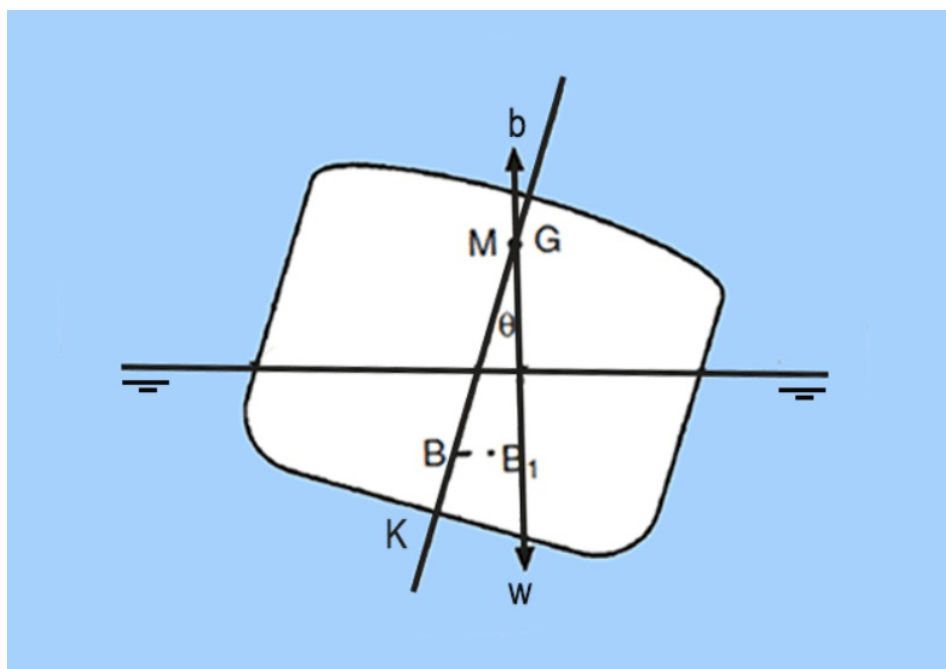
Stabil likevekt i et skip.

Posisjonen til M over G bør noteres nøye i diagrammet ovenfor. Disse sikre posisjonene og avstanden GM er et kritisk viktig mål på positiv skipsstabilitet.

2. Nøytral likevekt:

Dette er en farlig stabilitetssituasjon for ethvert skip. Det oppstår når den vertikale posisjonen til G stiger (kanskje under ballastvannutskifting) og sammenfaller med M. I denne nøytrale GM-tilstanden genereres ingen GZ-rettende arm og det kan ikke utvikles noe opprettingsmoment for å få fartøyet oppreist. Fartøyet vil derfor forbli i det som kalles en lollvinkel. Tiltak må derfor iverksettes for å bringe G ned under M ved først å

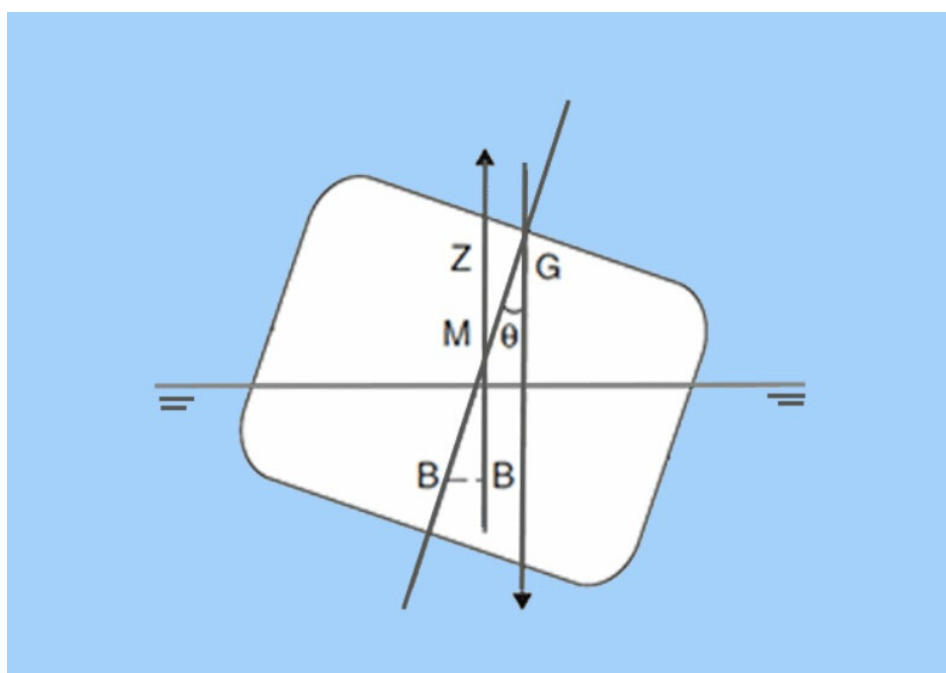
ballastere en DB-tank på lav side. Et opprettingsmoment vil deretter utvikle seg når G senkes og bringer fartøyet tilbake mot oppreist posisjon.



Nøytral likevekt for et skip.

3. Ustabil likevekt:

Ustabilitet oppstår når den vertikale posisjonen til G stiger over M. Fartøyet har da en negativ GM. Den opprettende spaken GZ er da også negativ, slik at det opprettende momentet nå vil virke i motsatt retning for å øke krengevinkelen. Dette vil fortsette inntil fartøyet under vannsskrog dannes og B muligens når en posisjon med stabil likevekt. Dette må skje før hoveddekkskanten senkes ned til vann-nivået. Hvis ikke vil fartøyet kantre.



Ustabil likevekt i et skip.

Stabilitetsforskrifter og samsvar - internasjonal handel

Både den internasjonale lastelinjekonvensjonen (LLC) fra 1966 (med protokollen fra 1988, med endringer) og SOLAS krever at alle fartøy som er regulert av disse konvensjonene (dvs. fartøy som er over 500 BT, og som driver internasjonal handel), må ha tilstrekkelige stabilitetsdata (i form av et stabilitetshefte) for å sikre sikker drift. Detaljene er gitt i IMO-resolusjon MSC.267 (85), den internasjonale koden for intakt stabilitet (IS-koden) fra 2008.

IS-koden 2008 gjelder for alle fartøy som er regulert av LLC og SOLAS, og som er 24 meter lange eller mer. Den er delt inn i to deler. Del A er obligatorisk, og del B anbefales av IMO til flaggstatsadministrasjoner.

Del A angir minimumskriteriene for stabilitet i forhold til den nødvendige minimumsopprettingsarmen (GZ) og GM. Den gir også minimumskriteriene knyttet til et fartøys evne til å motstå rulling forårsaket av kraftige bølger og vind. Disse dataene er komplekse og er utformet som en veiledning for skipsingeniører når de designer skip og utarbeider stabilitetshefter (for bruk av skipsfører og mannskap), og for flaggstater og klasser (som fungerer som anerkjente organisasjoner) når de godkjenner stabilitetshefter.

Del B inneholder råd som er ment å supplere del A i forbindelse med spesielle tilfeller angående størrelse eller drift av fartøy. Dette inkluderer fiskefartøy og lektere. Det er viktig å merke seg at den også inkluderer et alternativt og strengere sett med stabilitetskriterier som anbefales for containerskip over 100 meter i lengde samt for «andre lasteskip» designet «med betydelig utvidelse og vannflateareal». Selv om det ikke er spesifikt angitt i IS-koden, er dette alternativet utvilsomt ment å bidra til å redusere farene ved parametrisk rulling, som beskrives senere.

Stabilitetsforskrifter og samsvar - innenlandshandel

For fartøy som opererer i innenriksfart, slik at de ikke er regulert av LLC eller SOLAS, er IS-koden 2008 ikke direkte gjeldende. Innenriksfartøy vil imidlertid være regulert av lignende nasjonale forskrifter i henhold til ikke-konvensjonsfartøystandarden (NCVS). Et eksempel på dette er den indonesiske NCVS, kapittel 6, lastelinjer, som inneholder alle detaljene om stabilitetsdataene som må medbringes om bord på et innenriksfartøy. Det er viktig å merke seg at kapittel 6 spesifikt refererer til IS-koden 2008 som det underliggende grunnlaget for NCVS-stabilitetsstandarder, implementeringen av disse og samsvar med regelverket.

Stabilitetstrening og kompetanse

STCW-konvensjonen (med endringer) i tabell A-II/1 og A-II/2 angir minimumskravet for stabilitetsopplæring og -kunnskap som en kvalifisert skipsfører og dekksoffiser må tilegne seg og demonstrere for å få et kompetansebevis (COC). Dette kravet støttes av IMO-modellkurs som brukes av COC-opplæringsorganisasjoner i alle IMO-medlemsland. Hensikten er derfor at det skal være et ensartet minimumsnivå av IMO-fastsatt stabilitetskunnskap som alle kvalifiserte skipsførere og dekksoffiserer kan antas å ha tilegnet seg.

Den nevnte opplæringen og kunnskapen på STCW tabell A-II/2-nivå for skipsførere og overstyrmenn bør være tilstrekkelig til å håndtere alle aspekter ved å sikre et fartøys stabilitet, inkludert stabilitetsfarene for containerskip og containertransportfartøy som er omtalt nedenfor. Til tross for dette fortsetter stabilitetsulykker og tap å forekomme. Problemet ser derfor ut til å være at det i de fleste tilfeller ikke er mangel på sjømannskunnskap som forårsaker stabilitetsulykker. I stedet ser det ut til å være mangelen på konsekvent anvendelse av denne kunnskapen og manglende utøvelse av aktsomhet.

Farer knyttet til stabilitet i containerskip og unngåelse av dem

Containerskip og lasteskip som frakter containere på dekk, står overfor fem viktige stabilitetsfarer. Disse er beskrevet nedenfor, sammen med anbefalte tiltak for å forebygge tap og ytterligere informasjonslenker.

Fare 1. Feilaktig oppgitt vekt av container og last: Noen ganger gjort med vilje av avsendere for å unngå full betaling av frakt, andre ganger på grunn av avsenderes uvitenhet om virkningen på transportfartøyet stabilitet og tilhørende farer. Denne faren er redusert av SOLAS, kapittel VI, reg. 2, paragraf 6 (i kraft 2016) og IMOs MSC.1/Circ.1475-retningslinjer for VGM av en container som frakter last. Disse reglene krever at avsenderen må signere og fremlegge et «Verifisert faktisk bruttovekt av containeren» (VGM) til kapteinen før en container kan lastes om bord på et SOLAS-regulert fartøy (dvs. over 500 BT i internasjonal handel).

Dessverre er ikke faren for feilaktig vektdeklarasjon eliminert, ettersom den globale håndhevingen av SOLAS-reglene og IMO-retningslinjene av flagg- og havnestater rapporteres å være uregelmessig. Videre gjelder vanligvis ikke SOLAS kapittel VI og MSC.1/Circ.1475 for innenlandske handelsskipene og fartøy. Som en konsekvens representerer feilaktig deklarererte containervekt fortsatt en betydelig og farlig fare i både internasjonal og innenlandsk containerhandel.

Unngåelse 1: Bevissthet om den pågående faren for feildeklart containervekt er første forsvarslinje for både containerskipskapteiner og landbaserte stueplanleggere. Stuer bør instrueres til å varsle skipsføreren umiddelbart hvis de under håndtering og lasting av containere observerer containere som ser ut til å være overvektige eller godt over den deklarerte vekten fra avsenderen. Slike containere bør veies på nytt på terminalen og avvises hvis vekten ikke er – innenfor rimelig toleranse – som deklart.

Fare 2. «Fri overflateeffekt» (FSE) – oppstår på grunn av at bunkersdrivstoff- og ballasttanker blir stående delvis fulle eller «slakke» og ikke fulle (til minst 98 %) og «presset opp». FSE forårsaker en virtuell, men – i effekt – en svært reell økning i et skips vekt på energi (CGO). Hvis denne faren ikke gjenkjennes og innlemmes i stabilitetsberegningen, kan ustabilitetsutfallet være fatalt.

Unngåelse 2: Høy bevissthet om FSE og et nært samarbeid mellom skipsfører og maskinsjef for å minimere antallet slakke drivstoff- og ballasttanker er avgjørende. Dette er spesielt viktig om bord på containerskip der den positive GM-en og reststabiliteten i fullastet tilstand normalt vil være ganske begrenset. FSE må derfor alltid minimeres og aldri glemmes.

Fare 3. Plutselig økning i skipets tyngdepunkt – forårsaket av at en tung container løftes ved hjelp av en skipskran som umiddelbart overfører vekten og tyngdepunktet fra containeren til toppen av kranbommen. Dette vil igjen plutselig øke skipets og lastens samlede tyngdepunkt. Hvis dette skjer i løpet av de siste stadiene av lasting av containere på dekk, slik at skipets tyngdepunkt allerede er ganske høyt og GM (Grove Grossist) liten, kan en plutselig og ytterligere økning i skipets tyngdepunkt og en resulterende nøytral eller negativ GM forårsake en kraftig slagside eller til og med kantring.

Unngåelse 3: Igjen kreves det et høyt nivå av stabilitetsbevissthet for å unngå slike situasjoner. Dette må inkludere kravet om at beregningen av stabilitet ikke bare må ta hensyn til et skips endelige avgangsstabilitet, men også dets stabilitet under alle stadier av laste- og losseoperasjonen og leveringsreisen.

Fare 4. Synkron rulling – omtales i IS-koden 2008 som resonant rulling. Det er også forklart i IMOs reviderte veiledning til skipsførere for å unngå farlige situasjoner i ugunstige vær- og sjøforhold, MSC.1/Circ.1228. Dette fenomenet skyldes at skipets rulleperiode (tiden for én fullstendig rullesyklus) blir resonant/tilpasset havbølgenes dønningsperiode. Det er en fare som containerskip med høyt CoG kan bli utsatt for, spesielt hvis motoren har blitt stoppet i høy sjø og dønning. Hvis dette skjer, vil et «dødt skip» naturlig bevege seg til en posisjon tvers av vinden og dønningen. Etter hvert som samsvarende skipsrulleperiode og bølgeperioderesonans utvikler seg, vil skipet krenge og utvikle en kraftig slagside. Et containertransportfartøy kan da krenge ytterligere av vindtrykk og dønning til et punkt med negativ ustabilitet.

Et nylig eksempel på den synkrone rullefaren beskrevet ovenfor er «APL ENGLAND», et CMA CGM-containerskip som nylig mistet 40 containere utenfor kysten av Australia da det stoppet på grunn av et kortvarig hovedmotorhavari.

Unngåelse 4. Det finnes tre metoder som har vist seg å være effektive for å overvinne synkron rulling.

Senke skipets CoG og øke GM ved å ta vannballast om bord i DB-tanker. Dette vil endre fartøyets rulleperiode slik at den ikke lenger samsvarer med sjøen og dønningene.

Å endre skipets kurs for å introdusere en giringseffekt og endre frekvensene av innkommende bølger.

Å endre skipets hastighet slik at synkroniseringen mellom skip og bølge blir omgjort.

Fare 5. Parametrisk rulling – er et svært teknisk og ennå ikke fullt forstått fenomen som er forklart i IMOs reviderte veiledning som er nevnt ovenfor. Det har forekommet ved en rekke anledninger om bord på Post-Panamax-fartøy bygget med store baug- og akterutvidelser og flate akterspeil. Det er mest sannsynlig at det oppstår når et fartøy av beskrivelsen ovenfor er underveis i motsjø og har kraftig stampe. En kombinasjon av hydrodynamiske krefter fra skip og bølger utvikles deretter som genererer kraftige rullesvingninger. Rulling opptil en vinkel på 45° har blitt opplevd (godt utover klassegrensene på 35° for containersikringsutstyr) med tap av opptil 400 containere under en enkelt hendelse.

Unngåelse 5. Medlemmer som eier eller driver Post-Panamax-containerskip eller skip med lignende skrogformegenskaper, bør sørge for at deres skipssjefer og -førere får en kopi av den nevnte reviderte IMO-veiledningen. Medlemmer bør også forsikre seg om hvorvidt stabilitetsheftene for slike fartøy er utarbeidet med henvisning til de oppdaterte og alternative kriteriene for containerskip over 100 meter i lengde, som anbefalt i del B av IS-koden 2008.

Konklusjon og lærdom

Skipsstabilitet er et kritisk sikkerhetsspørsmål for skip, mannskap og last. Som en konsekvens av dette har kravene til skipsstabilitet blitt omfattende regulert, og STCW-opplæringsstandarder for skipsførere og dekksoffiserer sikrer kompetanse. Til tross for det som ser ut til å være tilstrekkelige regulatoriske og opplæringstiltak, fortsetter imidlertid hendelser og tap knyttet til skipsstabilitet å forekomme. Spørsmålet må da være: Hva kan gjøres for å forhindre at det skjer igjen?

En løsning kan ligge i å øke bevisstheten om bord på skip om farene ved ustabilitet på skip og hvilke forholdsregler som kreves. Målet er å oppmuntre og motivere til konsekvent anvendelse av stabilitetskunnskap fra skipsfører og dekksoffiser i et fartøys drift, daglig og, om nødvendig, oftere. Dette er spesielt viktig om bord på containerskip og fartøy som frakter containere, der området for gjenværende sikker stabilitet ofte er betydelig mindre enn om bord på bulkskip og tankskip som frakter «lavlast».

For å oppsummere: MMIA anbefaler tre måter som medlemmene kan øke bevisstheten om sikker stabilitet om bord på skip og minimere tap på grunn av ustabilitet på skip.

Sørg for at skipssjefene og skipsførerne dine får kopier av denne risikobulletinen, nr. 30, og informasjonslenkene den inneholder.

Sørg for at hvert containerskip og/eller containertransportfartøy i flåten din er utstyrt med en ISM-kode-SMS-håndbok som inneholder omfattende prosedyrer for hyppig vurdering og vedlikehold av skipets stabilitet. Disse prosedyrene bør inneholde spesifikke referanser til skipets stabilitetshefte samt til gjeldende forskrifter (LLC- og SOLAS- eller NCVS-regler, etter behov) og IMO-veiledningsråd som det henvises til i denne risikobulletinen.

Sørg for at den årlige interne SMS-revisjonen av alle fartøy i flåten din inkluderer en spesifikk revisjon av stabilitetsvedlikeholds- og rapporteringsprosedyrene, som utføres av en revisor som er kvalifisert i henhold til STCW tabell A-II/2 stabilitetsopplæring og kompetansesstandarder.

Hongkongs konvensjon om skipsgjenvinning: Gjelder fra 26. juni 2025

Risikobulletin nr. 94

Skipsoffhugging, med påfølgende farer for involverte arbeidere og involverte arbeidere, har lenge skapt alvorlige bekymringer for industrien. IMOs Hongkong-konvensjon (HKC) 2009 – som trer i kraft 26. juni 2025 – ble laget for å imøtekomme disse bekymringene. Denne risikobulletinen skisserer innholdet i HKC og drøfter skipseieres og skipsgjenvinningsanleggs samsvarsforpliktelse

Nye retningslinjer for maritim sikkerhet i BMP-utgaven 2025

Risikobulletin nr. 93

2. mai 2025

Medlemmer har tidligere blitt informert om ICS (International Chamber of Shipping) publikasjoner om beste praksis for maritim sikkerhet (BMP) og viktigheten av å innlemme dem i godkjente ISPS (International Ship and Port Facility Security)-koder og skipssikkerhetsplaner (SSP-er). BMP-retningslinjene har nå blitt omfattende oppdatert og samlet i én PDF-publikasjon. Denne risikobulletinen fremhever de innholds forbedringene som er gjort og det tilhørende behovet for å oppdatere alle ISPS-koden for sikkerhetsplaner og prosedyrer om bord på skip.

Skade på last, lastesikring og rettssaken med bulkskipet «Ocean Prefect»



Skip:	«Ocean Prefect»
IMO No.:	9249257
Length (overall):	188.50 metres
Breadth:	32.26 metres
Depth:	17.15 metres
Summer Deadweight:	53,035 tonnes
Summer Draught:	12.16 metres
GT:	29323
NT:	17592

I perioden 14. februar-04. april 2023 ble jeg engasjert av advokatfirmaet BAHR i Oslo til å være sakkyndig i teknisk avdeling (lastesikring) i Gulating lagmannsrett. Datoer for retten var satt til 02. april-05. april 2023. Skade på last (verdi) var satt til 200 millioner norske kroner (boreutstyr er kostbart). Det ble gjort forlik.





Sakkyndig rapport: Ocean Prefect

Jarle Johansen, kaptein og adjunkt ved Fagskolen i Nord

4. april 2023

1. Innledning og mandat

Jeg er oppnevnt som sakkyndig vitne av Advokatfirmaet BAHR AS i forbindelse med ankesak for Gulating lagmannsrett mellom West of England Ship Owners Mutual Insurance Association («WoE» eller «West») og Norwegian Hull Club – Gjensidig Assuransforening («NHC»).

Jeg forstår at NHC blant annet har avslått dekning overfor JIT med den begrunnelse at (i) det forelå brudd på internasjonale konvensjoner og andre regler ved stuing og befraktning av den aktuelle lasten, og (ii) at reisen ble gjennomført til tross for at sikrede visste eller burde visst at det ikke var forsvarlig å frakte den aktuelle lasten med dette skipet.

I saken har WoE fremlagt en sakkyndig rapport fra Paul R. Walton datert 21. januar 2023. Mitt mandat har vært å gi bemerkninger til denne rapporten, herunder spesielt Waltons vurderinger av skipets egnethet, lastesikringsmetodene, den aktuelle lastens risikoprofil i sikring og stuing ved den konkrete lasting og sikringen.

I arbeidet har jeg også fått tilgang til dokumentsamling fra tingrettsbehandlingen av saken.

2. Min erfaring

Jeg er oppvokst maritimt. Min far hadde egen fiskebåt som jeg tilbrakte en god del tid om bord i, og hvor jeg seilte først som fisker i tiden etter yrkesskolen. I 1977 begynte jeg i utenriksfart og seilte frem til 1985, da begynte jeg på styrmannsskolen.

Jeg seilte som andre- og tredjestyrmann i utenriksfart frem til 1989 og fortsatte deretter med utdannelsen på Tromsø Maritime Høgskole. Fra 1992 seilte jeg i utenriksfart frem til 2002, blant annet i kjemikaliefarten og cruise- og papirfarten. Denne tiden seilte jeg mesteparten som overstyrmann og deretter kaptein.

I 2002 gikk jeg i land og ble lærer ved Tromsø Maritime skole, senere Fagskolen i Nord, og jeg jobber fortsatt der som lærer. Jeg jobbet også som lærer ved Høgskolen i Tromsø i tiden 2005 til 2007 på nautikklinjen.

Jeg underviser i emnet lastesikring, og mitt fagområde ved fagskolen er lasthåndtering, stuing og skipsteknikk samt faget kontroll av skipets drift og omsorg for personer om bord. Jeg er også forfatter av tre lærebøker i maritim utdanning: (i) (K12) Lærebok i lastbehandling, (ii) Lekkstabilitet, (iii) Arbeidsrett til sjøs, ledelsesnivå.

For øvrig viser jeg til min CV, som er lagt ved.

3. Kommentarer til Paul R. Waltons rapport

3.1 Innledning

Walton konkluderer i sin rapport med:

To conclude, the cargo loaded aboard 'Ocean Prefect' was General, Breakbulk and Project Cargo. I am of the opinion that the Vessel was more than suitable to load and safely transport the cargo in Holds 2 and 3 including the Generators.

I am therefore also of the view that the items loaded onboard the Vessel did not require specialized transportation such as an MPP Vessel nor the attendance of a marine warranty surveyor. Furthermore, such cargo should not have posed any difficulty to an experienced port captain to load, stow and secure, provided that the master and crew were involved in the process. The Generators could have been carried entirely safely on 'Ocean Prefect' if properly loaded, stowed and secured.

Jeg er ikke enig med Walton i at skipet var egnet for den aktuelle lasten, eller at lasten ikke krevde særskilt oppmerksomhet. Så vidt jeg kan se, ville det heller ikke vært mulig å stue og sikre den aktuelle lasten. Jeg er i så måte enig med de analyser som fremgår av Harbitz-Rasmussen sin rapport. Slik jeg ser det, har ikke SOLAS kapittel VI regel 5 med underpunkter 1, 2, 3 og 6 vært overholdt for skipningen i saken her og heller ikke CSS-kodens lasteregler.

Som vurderingene mine i de neste punktene viser, er Waltons analyser og konklusjoner gjennomgående for snare/enkle sammenlignet med det som er de aktuelle reglene og riktig metodikk. Jeg vil behandle fem punkter i relasjon til hovedpunktene i Waltons rapport:

- I punkt 3.2 vil jeg kommentere lastebeskrivelsens betydning som forutsetning for lasteoperasjonen.
- I punkt 3.3 vil jeg gi bemerkninger til Waltons beskrivelser av lastesikringsmetodene som Walton mener ble benyttet under lastingen av Ocean Prefect.
- I punkt 3.4 vil jeg kommentere noe nærmere om betydningen av skipets Cargo Securing Manual (CSM).
- I punkt 3.5 ser jeg nærmere på hans angivelser av Ocean Prefect som et egnet skip for lasten.
- I punkt 3.6 vil jeg, i lys av punktene foran, gi noen merknader til den konkrete lasteoperasjonen og lastens risikoprofil sammenlignet med last som JIT tidligere hadde fraktet.

3.2 Lastebeskrivelsens betydning i lasting og stuing

Walton hevder i pkt. 3.5.4 i sin rapport at det ikke er noen forskjeller i forutsetningene for en lasteoperasjon av prosjektlast kontra annen last. Jeg er usikker på om Walton mener at det ikke er noen forskjell på lasteoperasjoner for prosjektlaster bestående av flere store borerigger og all annen last, slik at type last egentlig ikke spiller noen rolle. Det er i så fall uriktig.

Alle lasteoperasjoner krever planlegging. Hvor grundig planleggingen må være, vil variere basert på skipet og lasten. En ordinær (homogen) bulklast med f.eks. kull, korn eller malm vil kreve liten grad av planlegging for et skip som Ocean Prefect, skipet er bygget for den typen last. En prosjektlast, som f.eks. landborerigger, vil kreve betydelig planlegging for et skip som Ocean Prefect. Selv om jeg er enig i at prosjektlaster kan fraktes om bord på bulkskip, er ikke skipene konstruert for denne typen last, og det stilles derfor helt andre krav til planlegging, egnethet for sikring og den faktiske situasjonen og sikringen. Belastningen på skipet vil være større. Det har også betydning for hva slags lastemetodikk som best gir trygg sikring av lasten.

Det er heller ikke sånn at enhver prosjektlast kan fraktes i et bulkskip. Det er etter mitt syn derfor misvisende når Walton i sin rapport viser til frakt av gravemaskiner og andre bygg- og anleggsmaskiner om bord på bulkskip. Det at én eller flere prosjektlaster kan lastes i et bulkskip, er ikke det samme som at alle prosjektlaster kan fraktes om bord på bulkskip.

Til forskjell fra Walton mener jeg at regelverket for lastesikring (i første rekke CSS-koden) vurderes ut fra den konkrete lasten om bord det konkrete skipet, og ikke en helt enkel tilnærming hvor man sammenholder typen last med typen skip, slik Walton synes å legge opp til. Jeg noterer meg at Harbitz-Rasmussen, fra et mer praktisk ståsted, baserer seg på det samme synet som meg ved å gjennomgå egenskapene og arealet til lasten i et forsøk på å finne en måte å stue og sikre den på om bord i Ocean Prefect.

3.3 Beskrivelser av lastesikringsmetodene

Walton skriver at det for skipningen på Ocean Prefect var en akseptabel måte å benytte den såkalte «rule of thumb»-metoden og legger til grunn at de nok brukte denne, basert på Waltons erfaring med kinesiske lasteoperasjoner, tilpasset for de praktiske forholdene. Jeg er ikke enig i dette.

Hvilken metode JTs havnekapteiner har brukt, er ikke mulig å si basert på de dokumentene jeg har sett, utover at utførelsen av lasteoperasjonen var fullstendig håpløs. Om metoder for stuasje og lastesikring vil jeg likevel si:

«Rule of thumb», eller tommelfingermetoden, er en forenklet lastesikringsmetode som var mest utbredt for 50–60 år siden. Metoden innebærer at summen av Maximum Securing Load-verdiene (MSL) til sikringsanordningene på hver side av en lasteenhet (babord så vel som styrbord) skal være lik vekten av enheten. (Enhets vekt skal tas i KN.) Enkelt sagt betyr dette at en tverrakselerasjon på 1 g ($9,81 \text{ m/s}^2$) gjelder for nesten alle skipsstørrelser.

Tommelfingermetoden har en rekke svakheter. Den tar ikke høyde for lastens plassering i skipet, skipets stabilitet og lastetilstand, sesong og operasjonsområde. Metoden tar heller ikke hensyn til de uheldige effektene av surringsvinkler og uhomogen fordeling av krefter mellom sikringsanordningene eller den gunstige effektfriksjonen. Metoden gir få nærmere råd eller beskrivelser om hvordan laste- og losseoperasjonen skal gjøres for eksempel med hensyn til surringer mv.

På grunn av svakhetene ved tommelfingermetoden er den i dag lite anvendt, særlig for mer sammensatte lasteoperasjoner. Dette også fordi digitale verktøy er lett tilgjengelig, slik som programvaren Lashcon. Lashcon er en enkel programvare (basert på Excel-regneark) utviklet av Det Norske Veritas (DNV) i 2003. Programmet baserer seg på den såkalte avanserte kalkulasjonsmetoden som anvendes i Annex 13 til «the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and S Cargo», den såkalte CSS-koden. Annex 13 omhandler metoder for å vurdere effektiviteten av sikringen for ikke-standardisert last, som f.eks. borerigger i deler. Jeg tilføyer at under den norske utdanningen av dekksoffiserer gis det opplæring i bruk av DNV Lashcon IMO som ledd i undervisningen av lastesikring, undervisning som også inkludere avansert og alternativ metode.

CSS-koden anbefaler mer presise metoder for beregning av lastesikring, først og fremst (i) alternativ metode (amerikansk) og avansert metode (tysk). Disse metodene gir bedre utgangspunkter for lasting av mer kompliserte laster som prosjektlaster, og for lasten i saken her er det nødvendig å bruke slike metoder fremfor tommelfingermetoden.

Alternativ metode (amerikansk) tar for seg de horisontale vinklene / surringer også. Av den grunn er denne mer nøyaktig enn tommelfinger og har fått en mindre sikkerhetsfaktor på 1,35. Det skal ikke benyttes surringer som har vertikale vinkler mindre enn 45° i kombinasjon med horisontale over 45° . Den avanserte metoden er eldre enn den alternative og tar for seg surringer med vertikale vinkler. Ingen horisontale vinkler inngår i beregningene.

Men det er et krav at de horisontale vinklene ikke skal overstige 30° , fordi de vil svekke tverrskipsglidningseffekten, og at de vertikale ikke bør overstige 60° . Sikkerhetsfaktoren er her noe høyere enn den alternative metoden på 1,5. $CS = MSL / 1,5$.

Normalt beregner man ikke i langskips retning på avansert metode. Dersom tverrskipsberegningen holder, forventer man at langskipssurringene holder. Hvis man skal regne ut kraften til langskipssurringen, må beregnet styrke ($CS = \text{calculated force}$) halveres ($CS 0,5$). Men dette er hensyntatt i den alternative metoden.

Avansert metode har en mer nøyaktig beregning av momentarm til surringene, dvs. 90° ut av tippeaksen, mens den alternative metoden bruker bredden til enheten som momentarm. Det er på grunn av dette at man multipliserer med 0,9 på F hindring (rettende moment) til alternativ metode, som gir 10 % sikkerhetsmargin. Når man bruker Lashcon, bruker man distansen fra tippingaksen til festepunktet for surringen, og skjemaet beregner selv momentarmen (90° på) ut ifra vertikal vinkel.

Det vil igjen si at begge metodene blir like nøyaktige ved bruk av Lashcon-skjemaet (ved beregning av momentarm).

Tommelfingermetoden er i større grad basert på erfaring og ikke direkte anbefalinger. Av den grunn blir det varierende resultater av sikringene, og metoden fordrer derfor god kunnskap om lastens beskaffenhet og potensielle påvirkning. Ved plassering av last i lasterom 2 og 3 på Ocean Prefect, som er langt fremme på skipet (0,8), blir az-akselerasjonen stor $= 7,6 \text{ m/s}^2$, og effekten av langskipssikringen blir redusert av dette.

Man må huske på at ingen av metodene fanger opp elastisiteten til surringene i beregningene, og av den grunn er det viktig at alle surringer som inngår, er av samme type og med stort sett samme styrke. Surringene bør også ha omtrentlig samme lengde.

Walton viser i 7.2.9 til bruk av avansert metode og sier:

This is the method of calculation used by the naval architects/master mariners to ensure any item of project cargo is lifted, loaded and secured as per a specific plan. They use computer-based software such as 'DNV LASHCON IMO'. However, it is generally used when loading heavy lift, out of gauge project cargo on MPP Vessels. I have also seen it used when loading windfarm turbine blades out of Chinese ports for the USA on a bulk carrier. However, it would not be practical or normal to use this for stowage of a mixed cargo on a bulk carrier, so I would not expect the port captains on 'OCEAN PREFECT' to have used this.

Dette er jeg uenig i. Etter min mening skulle de avanserte metodene som denne langt på vei brukes på prosjektlasten om bord Ocean Prefect, slik Walton nevner han har erfaring med for en prosjektlast med vindturbiner. Det er også et tankekors at Walton understreker at disse metodene benyttes på MPP-skip, som er konstruert for å frakte denne typen last, men man trenger (angivelig) ikke å benytte dem ved lasting om bord på et bulkskip (som ikke er konstruert for denne typen last), hvor lasten medfører svært høye stabilitetsverdier (GM) med dertil store akselerasjonskrefter som virker på lasten.

3.4 Om Cargo Securing Manual (CSM»)

I tilknytning til fartøyets CSM skriver Walton i pkt. 6.5.5 at CSM ikke inneholder beskrivelser av «breakbulk», og at det etter hans erfaring er slik at CSM generelt utgjør en kopi av CSS-koden om bord på bulkskip.

The vast majority of bulk carrier CSM's are basically a direct copy of the 'CSS Code'. They generally do not cater for breakbulk cargoes specifically. Therefore, the port captains work to an adapted 'Rule of Thumb'. However, even this is broad brush and has to be adapted as the stow develops. Had this been carried out prior to loading, then I am confident that the risk of damage being caused would have been mitigated for.

Som følge av det mener han at det er «difficult to relate/follow the guidance within Chapter 5 – 'Non-standardized stowage and securing' Annex 1–12. When loading such breakbulk cargoes within Holds 2 and 3 of the 'OCEAN PREFECT'». CSS-koden må man uansett følge.

Lastesikringsmetodene og CSM skal bidra til at lasten skal kunne lastes og sikres trygt, i lys av de forholdene skipet kan møte. Fartøyets lastesikringsmanual (CSM) er et sentralt dokument i forsendelsen av prosjektlaster. CSM er et påkrevd dokument under SOLAS kapittel VI og skal dokumentere hvilke typer last som fartøyet er riktig egnet til å frakte, hvordan det skal lastes, stues og sikres. CSM-en skal altså si hvordan lasten skipet tar, skal lastes og sikres, og skal passe all last som fraktes om bord på skipet. Dersom det ikke er mulig å utføre de nødvendige kalkulasjonene eller tilfredsstille CSM, kan lasten heller ikke sikres trygt på det aktuelle skipet. Den vil også dokumentere fartøyets lastesikringsutstyr (et inventar) og vedlikehold og inspeksjon av dem.

Cargo Securing Manual (CSM) (lastesikringsmanual) består av 5 kapitler:

- Kapittel 1 inneholder reglementet for «good practice seamanship» og kravene til å holde alt av sikringsutstyr i god stand. Den omfatter også hvor mye reserveutstyr (lastesikring) som må befinne seg om bord til enhver tid.
- Kapittel 2 omhandler spesifiserte instruksjoner for vedlikeholdsplan for alt av fast sikringsutstyr og alt av transportable sikringsutstyr. Dette kapitlet tar også for seg i detalj hvilket spesifisert lastesikringsutstyr det er på nettopp det skipet.
- Kapittel 3 omhandler sikkerhetsinstruksjoner og innføring i hvilke krefter som virker på CTU (cargo transport units), og hvordan man kan beregne disse ved hjelp av tabeller og diagrammer. Det omhandler også hva kapteinen må ta inn over seg når det gjelder det å bruke riktig transportabelt sikringsutstyr ved å ta i betraktning: sjøreisens lengde, i hvilket område og hvilken årstid reisen foregår, forventet sjøkondisjon, dimensjoner, design og styrke på eget fartøy, type og emballasje av lastetransportenheten.
- Kapittel 4 inneholder behandlingen, sikkerheten, plasseringen og sikringsinstruksjoner for de forskjellige typer transportenheter. Herunder egne stuasjeplaner både oppe og under dekk som viser kreftene som virker på disse.
- Kapittel 5 tar for seg spesialskip, slik som container og ro/ro, og kan omhandle slikt som sikker tilkomst til containere, Cargo Safe Access Plan (CSAP).

CSM skal angi alle surrings- og sikringsarrangementer og innretninger som er om bord på skipet, inkludert deres korrekte anvendelse på og anbefalte metoder for sikring av lasteenheter, containere, kjøretøy og prosjektlaster som skipet er godkjent og sannsynligvis vil frakte. For mer informasjon, se The International Maritime Organization (IMO) i MSC.1/Circ.1353 (Revised Guidelines for the Preparation of the Cargo Securing Manual).

Type og bruk av surringer må angi alle tverrgående, langsgående og vertikale krefter for en rekke gjeldende metasenterhøydeverdier (GM) som kan oppstå underveis, spesielt under ugunstige vær- og sjøforhold.

Sikringsinnretninger må oppfylle akseptable funksjons- og styrkekriterier som gjelder for skipet og dets last. Offiserer og mannskap, samt andre personer ansatt for surring og sikring av last, bør instrueres om riktig bruk og anbefalt bruk av lastesikringsanordningene om bord på skipet.

Den spesifikke CSM-en for skipet bør også angi riktig bruk av bærbare sikringsenheter, med hensyn til følgende: reisens varighet og geografiske område, forventede sjøforhold, dimensjoner, design og egenskaper til skipet, forventede statiske og dynamiske krefter under seilasen, type, masse og dimensjoner samt emballasje av lasteenheter, inkludert kjøretøy, anbefalt stuasje og sikringsordninger.

Anbefalte råd når det fraktes breakbulklast, prosjektlaster og stykk gods, spesielt når skipet er et bulkskip, er:

1. Før frakt: En liste over den foreslåtte lasten må innhentes fra avsenderen/befrakteren, inkludert eventuelle oppbevarings- eller surringskrav og restriksjoner (SOLAS, kapittel VI, regel 2 og underkapittel 1.9 i CSS-koden). Det må foretas en risikovurdering for å vurdere transporthensyn, lastpleie, oppbevarings- og surringskrav og eventuelle begrensninger. Ethvert skip som frakter andre laster enn solid bulk og Liquid bulk, er pålagt å ha en godkjent og oppdatert CSM, utarbeidet til en standard som minst tilsvarer IMOs retningslinjer, og som er passende for all last som skal fraktes om bord på skipet. Om nødvendig bør CSM oppdateres for å omfatte lasten som foreslås transportert. Ansvar for stuing og surring bør avklares og avtales i certepartiet i tråd med skipets CSM, og passende instruksjoner utstedes til skipsføreren. Om nødvendig bør en passende havnekaptein eller en surveyor utnevnes for å bistå skipets kaptein.
2. Før lasting: Eventuelle ekstra festepunkter i lasterommene eller på dekk må godkjennes av den aktuelle flaggstatsadministrasjonen, egnet dunnasje- og surringutstyr som tar hensyn til lastens dimensjoner og stabilitet, må leveres, forventede værforhold underveis og kravene til den skipsspesifikke CSM-en, CSS-koden og/eller SOLAS, etter behov.
3. Under lasting: All lasting og surring må overvåkes for å sikre at lasten er stuert i samsvar med den godkjente laste- og surreplanen. Hensiktsmessige surringer skal påføres på godkjente festepunkter. Dunnasje, oppdemping og surring skal kontrolleres og verifiseres før du signerer relevant dokumentasjon.
4. Underveis: Regelmessige kontroller av lasten og surringen må foretas, spesielt før og etter tungt vær; surringene skal strammes etter behov. Hvis det oppdages skader, må eiere/ledere, P&I og andre relevante parter varsles omgående.
5. I lossehavn: Losseoperasjonen bør overvåkes, og eventuelle skader skal noteres og signeres. Bilder og eventuelle bevis bør innhentes og oppbevares for etterforskning.

Jeg har sett nærmere på fartøyets CSM, som på flere områder går lenger enn det som fremgår i CSS-koden. For eksempel har CSM-en i appendiks 3A en god beskrivelse av manuell kalkulering av avansert metode og computerkalkulering ved hjelp av Excel-program. Her er det flere eksempler av beregninger av hot coil-laster, men ingen beskrivelser av prosjektlaster i kombinasjon med pakket last og stålrør.

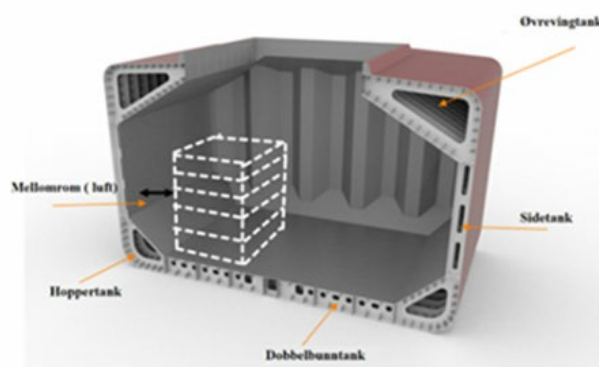
3.5 Skipets egnethet og lasting/stuing/sikringen

Når det gjelder bruk av bulkskip til andre typer laster, skriver Walton i pkt. 5.1.6:

In 2012 it was not unusual for bulk carriers to be used for such cargo as loaded on Ocean Prefect '. Since then and now it is even more common for bulk carriers to be chartered for the carriage of Breakbulk/smaller Project Cargo even in the form of Project Cargo such as that loaded aboard 'Ocean Prefect'. This is understandable for many reasons and with proper stowage/securing, single hull bulk carriers can clearly safely carry such project cargo as loaded on 'Ocean Prefect'. I have done this myself as chief officer, master and port captain on many occasions, and it is my view that bulk carriers can be and is used for such cargo as loaded on 'Ocean Prefect'.

Som i punkt 3.2 over er jeg enig i at andre typer laster, som prosjektlaster, kan fraktes trygt om bord på bulkskip, men det forutsetter tilfredsstillende planlegging, bruk av lastesikringsmetodene i tillegg til de retningslinjene som skal følge av CSM for slik last. Er det ikke mulig å forholde seg til disse for hele lasten, kan heller ikke skipet brukes for hele lasten, og skipet er derfor ikke egnet. Jeg støtter meg i den forbindelse til de vurderinger som Harbitz-Rasmussen har gjort av forholdet mellom det nødvendige lasteareal for lasten i saken og det reelt tilgjengelige areal for sikker lasting om bord på Ocean Prefect. I lys av Harbitz-Rasmussens beregninger ville lasten måtte «short loades» i betydelig grad for at skipet kunne anses egnet. Med det mener jeg at en betydelig del av lasten ville måtte bli satt igjen i havn og ikke tatt om bord.

Bruk av bulkskip gir et utfordrende utgangspunkt for stuing og sikring av prosjektlaster. Skipene er uten mellomdekk og er gjenkjennelige med de ikke-rette skottene (vegger) i nederste del av lasterommene og i øvre del (øvre vingetanker), bunnen av et lasterom blir kalt for tanktopp. De er laget slik for å få losset lasten lettere med en hjullaster i siste fase av lossingen. De er også benyttet til ballasttanker og er kjent under betegnelsen «hoppertanker». I for- og akterkant av lasterommene er det lower stool, og disse sammen med hoppertankene gjør at lasterommene ikke er så godt egnet. Dette kan sees på skissen under, som viser at det er luftrom mellom lasten og skutesidene, og lasten oppnår ikke støtte.



Med henvisning til lasting, stuing og sikring i lasterom to og tre peker Walton i pkt. 8.7 på:

However, if loaded on a flat, even floor, on deck, or even on top of a well loaded steel cargo such as medium diameter pipes, with good planning, correct locations of securing components such as 'D' Rings, lashing wire of at least 18 mm diameter, dunnage etc., the loading of this cargo aboard " Ocean Prefect should have been possible and safe, and the cargo including Generators should then not have been damaged.

Lastingen og sikringen må overholde de krav jeg har redegjort for over, og utføres i lys av kreftene som påvirker skipet. Ocean Prefects GM var langt utenfor det IMO forutsetter. Jeg er enig med sakkyndig Harbitz-Rasmussen i at stålrørene er glatte og ikke godt egnet for å bære tung prosjektlast. På toppen av stålrørene ble det stuet aggregater (som ser ut som hvite containere) samt flere såkalte mud pumps. Hver enkelt pumpe veier 41 tonn. Slike, svært tunge, enkeltgjenstander og containere må sikres individuelt, enhet for enhet, og sikres direkte til tanktoppen. Når det ble stuet oppå stålrør, er det ikke feste til sikringene under containerne og pumpene.

3.6 Laste- og sikringsoperasjonen i saken

Skipet hadde en veldig stor GM (6,73 m) på den aktuelle sjøreisen, som medførte store krefter i tverrskipsretning og store belastninger på lastesikringene. B/GM er 4,79. Forholdet skipets bredde/GM er veldig langt utenfor IMOs anbefalinger og CSM.

I oversikten under ser man at tabellen stopper ved 7. Jeg viser også til utklippet fra Lashcon for aktuelt skip og last, som fastslår påvirkning av store akselerasjonskrefter. Det er også verdt å merke seg at når man plotter inn verdiene for en av slampumpene («mud pump») i Lashcon, vises det en advarsel om at B/GM ligger utenfor tabellen i Annex 13.

Table 4: Correction factors for B/GM < 13

B/GM	7	8	9	10	11	12	13 or above
On deck high	1,56	1,40	1,27	1,19	1,11	1,05	1,00
On deck low	1,42	1,30	1,21	1,14	1,09	1,04	1,00
Tween deck	1,26	1,19	1,14	1,09	1,06	1,03	1,00
Lower deck	1,15	1,12	1,09	1,06	1,04	1,02	1,00

		Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing 2003 Edition, Annex 13		LASHCON IMO Version 9.10.0 Oct 2004		Sign: _____ Time: 13:44 Date: 23.03.18	
Input of cargo unit data Cargo unit specification: Mass of cargo unit: Coefficient of friction: Wind exposed area: Sea exposed area: Lever arm of tipping: Lever arm of stability:				Give cargo unit stowage position Vertical: Deck, low ? Longitudinal: 0,8 L Calculation method: ☒ Alternative calculation ? Recommended. ☐ Advanced calculation ?			
Test m 45,00 ton μ 0,10 (-) ? Transv. Long. Aw 0,00 0,00 m2 ? As 0,00 0,00 m2 ? a 2,00 m ? b 3,00 m ?							
Input of lashing data Max securing load [kN]: Transverse lashing direction: Longitudinal lashing direction: Vertical securing angle [degr]: Horizontal securing angle [degr]: Horizontal securing distance:				1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 MSL 0 0 500 500 PS PS SB SB Fwd Aft Fwd Aft α 40 40 40 40 β 30 30 30 30 d [m]			
RESULTS: Actual forces Transverse sliding force [kN]: 328,1 Longitudinal sliding force [kN]: 83,9 Cargo tipping moment [kNm]: 656,2				Securing capacity [kN / kNm] Transv. capacity: PS [kN] 44 Not OK SB [kN] 583 OK Long. capacity: Fwd [kN] 188 OK Aft [kN] 188 OK Tipping capacity: PS [kNm] 1324 OK SB [kNm] 1324 OK			
				Accelerations Transverse: a _y = 7,29 m/s ² Vertical: a _z = 4,89 m/s ² Longitudinal: a _x = 1,87 m/s ²			
<<< Main Data Print Save to stack Clear last Clear stack Show stack >>				Note! B/GM < 7 Accelerations are extrapolated outside the range given in Annex 13			
Main Vessel Data:							
Vessel Name:		Ship Id:		Lpp [m]:	B [m]:	V [kn]:	GM [m]:
				175,00	32,26	13,50	6,73

Fra bransjen er det anbefalt at skipets bredde/GM er 13 eller større med en slik last som Ocean Prefect hadde med seg. Nedre grense i IMOs anbefalte tabeller er 7, men forholdet for Ocean Prefect var skipets bredde/GM = 32,26 m / 6,73 m = 4,79. Dette var ikke i samsvar med skipets CSM og for et skip som i tillegg skulle krysse Stillehavet på vinterstid.

Jeg er enig med sakkyndig Eilif Harbitz-Rasmussen i at stålspoler er svært tunge og vil oftest plasseres lavt i lasterommet (derav også høy GM), hvor akselerasjonskreftene gir minst utslag. For frakt av stålspoler er derfor en GM langt høyere enn det som beskrives av NEPIA, ikke uvanlig. For en prosjektlast, som i sin natur er helt annerledes enn stålspoler, treffer NEPIA sin veileder godt og viser at 6,73 m GM og 4,79 B/GM i Ocean Prefects tilfelle innebar stor risiko for skade på skip, mannskap og last.

Lasterom 2 og 3 ligger langt fremme på skipet, som medfører større akselerasjonsverdier i vertikal retning og medfører reduksjon av lastesikringer i langskipsretning.

Stuing av prosjektlaster og tunge breakbulkklaster ble stuet på toppen av pakket last og stålrør. Når stålrørene ble lastet lavt i lasterommene, bidro det til at tyngdepunktet til skipet ble lavere, og dermed ble GM større. Lasten er plassert i øvre del av lasterommet (deck low). Fy-kraften er på 317,3 KN og a_y (akselerasjonsverdien) er på 7,29 m/s². I tillegg vil en plassering langt fremme på skipet redusere effekten av langskipssikring på grunn av F_z-kraften (heave/stampe).

Ocean Prefect hadde ikke tilstrekkelig med lasteareal til å sikre denne lasten annerledes, og uegnet last ble stuet på toppen av andre laster. Min mening er at det var altfor store krefter involvert til at hele lasten kunne sikres trygt på skipet ved bruk av forsvarlige metoder for lasting.

3.7 Den aktuelle lastens risikoprofil i stuing/sikring

Jeg går så videre til Waltons beskrivelser av at lasten Ocean Prefect gikk i fart med før den aktuelle lasten, var like utfordrende å få til. I pkt. 6.1.4 skriver han:

I would like to highlight here that the cargoes that JIT had already carried (as advised to NHC) and which were specifically noted by NHC in its Confirmation of Entry (and which later led to some cargo claims), were in some respects as equally challenging to be loaded, secured, and correctly carried and likely to lead to claims as the cargo carried on Ocean Prefect ''.

I pkt. 6.2.9 skriver han:

Thus, in short log cargoes can be challenging to load, secure and carry correctly, requiring close attention when it comes to stowage and securing and having a real risk of generating cargo and other significant claims. In my view they are of a similar risk profile to the cargo carried on 'Ocean Prefect' as to cargo damage occurring.

I pkt. 6.4.5 skriver han videre:

Thus, cement cargoes can be challenging to load, secure and carry correctly, requiring close attention when it comes to stowage and securing and having a real risk of generating cargo claims. In my view they are of a similar risk profile to the cargo carried on 'OCEAN PREFECT'.

Både tømmerlaster og lasting av sement innebærer risiko og må gjøres basert på korrekt planlegging og laste- og sikringsmetodikk i sammenheng med CSM og SOLAS/CSS. Men sammenligningen Walton gjør av prosjektlasten mot tidligere fraktet last, er for enkel. For den aktuelle reisen var lasterisikoen helt forskjellig. Jeg viser til skipets store GM, som ligger langt over det som er innenfor IMOs retningslinjer, og at prosjektlasten utgjør en uensartet last bestående av til dels svært tunge enheter som uten tvil utgjorde en langt mer komplisert lasteoperasjon enn f.eks. en ensartet last med sementsekker.

Tømmer er ikke omfattet av CSS, men av tømmer på dekk-koden av 2011. Til sammenligning er det anbefalt at GM ikke overstiger 3 % av bredden på skipet, for «Ocean Prefect» ville det ha tilsvar en GM på 0,97 m. Når det gjelder prosjektlaster, er det anbefalt at B/GM er større enn 13, og da blir korreksjonsfaktor for B/GM = 1,0 uansett hvor den er plassert i lasterommet.

Synspunkter til befrakteravdelingen (rettssaken «Ocean Prefect»)

Seksjon A

Ligger forsikringstilfellet utenfor den avtalte dekningen?

1. Rammen for P&I-dekningen JIT hadde tatt ut hos NHC

Som med all P&I-forsikring utgjøres forsikringsavtalen mellom JIT International Corporation Limited (JIT) og NHC av en generell del (Reglene / the Rules) og en spesifikk del som utgjøres av vilkår inntatt i forsikringsbeviset (hos NHC referert til som en forsikringsbekreftelse – Confirmation of Entry/Renewal).

I forsikringsbeviset for JIT var det inntatt en rekke bestemmelser som begrenset JITs dekning. Ved anmodningen om tilbud fra NHC om forsikringsdekning ble det oversendt en kort beskrivelse av JIT (eget vedlegg), statistikkgrunnlag (eget vedlegg) i tillegg til informasjon om JITs virke. Jeg forstår det som ble presentert om JITs virke og inntatte begrensninger, slik (ref. TDS s. 245-247):

Fartsområde begrenset til:

- reiser fra Det fjerne Østen (hovedsakelig Kina) til Vest-Afrika
- reiser fra Europa til Kina
- reiser fra New Zealand til Kina
- I politen som gjelder fra 12. juli 2012, ble fartsområdet utvidet til også å omfatte Sør-Amerika, som ble oppgitt som nytt fartsområde høsten 2011 (ref. TDS s. 1235).

Fartøy begrenset til:

- 20 000–60 000 dødvekttonn single-deck bulkskip
- Skipenes bruttotonnasje oppgis å ligge i intervallet mellom 15 000 og 30 000 BRT.

Type last begrenset til:

- transport av tømmer
- sement i sekker
- stålprodukter
- stykkgoods
- bulklaster

Disse begrensningene ble inkludert i forsikringsbekreftelsen. Avgrensning mht. fartsområde og type last fremgikk som en betingelse i rammetilbudet fra NHC (ref. tilbudet 6. juli 2010, TDS s. 1224) og er også formelt nedfelt i forsikringsbekreftelsen 9. juli 2010 under punkt 5 om «Underwriting Notes» (ref. TDS s. 249). For last heter det: «- cargo of bagged cement, general cargo, steel products and logs. » Det fremkommer heller ingen utvidelse av dekningen for frakt av andre typer last i Underwriting Notes i dekningsbetingelsene som gjelder for «Ocean Prefect» på tidspunktet for hendelsen (ref. TDS s. 1235). John Howe skriver i sin rapport at P&I-forsikring fungerer slik at all last er dekket med mindre den er ekskludert i forsikringsbekreftelsen. Det er mot denne bakgrunn jeg forstår hans uttalelse om at forsikringsbekreftelsen (eng.: Confirmation of Entry (COE)) kan kalles et «Certificate of Exclusion» eller det som under engelske kaskovilkår, som han henviser til, er basert på en «named perils insurance» i motsetning til en «all risk insurance». Jf. kaskovilkårene under «the Nordic Marine Insurance Plan», som er en «all risk-forsikring» innenfor rammen av gjeldende forsikringsvilkår. Deretter konkluderer Howe med at det ikke foreligger noen eksklusjoner knyttet til last i forsikringsbekreftelsen.

For det første virker det som Howe overser at det faktisk er inkludert en begrensning for last i forsikringsbekreftelsen under «Underwriting Notes», som jeg har sitert over. Howe vurderer ikke hvilken betydning begrensningen har for dekningen. Etter mitt syn utelukker forsikringsbekreftelsen dekning av annen last enn den som er opplistet, altså «bagged cement, general cargo, steel products and logs».

Howe trekker i stedet frem forsikringsbekreftelsens oppstilling av «Warranties» og det særlig notifikasjonskrav for laster med nikkelmalm i listens punkt 7 (ref. TDS s. 1231). Som Howe godt vet, og alluderer til i sin rapport, er dette en standard warranty som benyttes av alle klubber etter en rekke skipsforlis hvor hele mannskap og skip forsvant som følge av «liquefaction» (væskeforming) i malmklaster særlig i Sørøst-Asia. Nikkelmalm er en ensartet bulklast som det var dekning for under JITs forsikringsavtale med NHC, og som det senere ble avtalt en rabattert premiesats for. Warrantyen om nikkelmalm er imidlertid irrelevant for spørsmålet om hvorvidt prosjektlaster faller utenfor den avtalte rammen for JITs dekning av last.

For det andre er Howes betraktning om at alt er dekket med mindre det er ekskludert, en så grov forenkling at den er misvisende, noe jeg vil komme tilbake til i forbindelse med behandlingen av sikredes opplysningsplikt i seksjon B under.

John Howe viser i sin rapport videre til at JIT hadde såkalt åpen dekning hos NHC, altså at JIT pliktet å forsikre skip de sluttet hos NHC, og at NHC pliktet å forsikre skipene. At dekningen var «åpen», er riktig og følger normal markedspraksis. Formålet med «åpen dekning» er at det ikke skal være tvil om hvor fartøyet har sin forsikring. En forenklet deklarasjon kan derfor legges til grunn og behøver heller ikke sendes i forkant av slutningene. En slik «åpen dekning» forutsetter at sikrede slutter skip og inngår avtaler for den type fartøy, fartsområde og last som er avtalt dekket. Avvik fra type fartøy eller last som spesifisert i forsikringsbekreftelsen, vil ligge utenfor den avtalte ramme og er ikke gjenstand for åpen (automatisk) dekning. For å få dekning for slike fartøy eller slik last må sikrede inngå særskilt avtale med forsikringsselskapet. I praksis gjøres dette ved å kontakte den ansvarlige underwriteren i selskapet og enten få en særskilt godkjenning om dekning på samme vilkår, tilbud om dekning på andre vilkår eller avslag på enhver dekning. Selv om dekningen er «åpen», er den som sagt kun åpen innenfor rammen av den avtalte dekningen. Hvis forsikringsselskapet tilbyr dekning på andre vilkår eller avslår å dekke uansett vilkår, står sikrede fritt til å søke dekning hos andre selskaper (ettersom dette vil ligge utenfor rammene av den avtalte «åpne» dekningen). Det nevnes at det ikke er uvanlig for befrakter-P&I at det, i motsetning til for JIT, ikke avtales spesifikke begrensninger i forsikringsbekreftelsen for hvilken type last befrakter kan frakte. Mitt inntrykk er at dette er den mest vanlige tilnærmingen. At det ikke avtales spesifikke begrensninger for last i forsikringsbekreftelsen, betyr imidlertid ikke at all last er dekket, men rammene for hvilken last som er dekket, vil da følge av sikredes opplysningsplikt om risikoendring. Med andre ord: Innebærer den lasten befrakteren skal frakte, en endring i risiko sammenlignet med den risiko som forsikringsselskapet fikk presentert? Denne vurderingen er langt mer sammensatt enn å holde forskjellige lastetyper opp mot hverandre. F.eks. og som beskrevet i Egil Mandt sin rapport, vil dette også bero på befrakterens erfaring med lastetypen, skipets egnethet for lasten og en rekke

andre forhold. Dette vil jeg komme tilbake til i mer detalj i min behandling av sikredes opplysningsplikt i seksjon B under, selv om den diskusjonen egentlig er irrelevant i denne saken, hvor det var inntatt begrensninger i forsikringsbekreftelsen for hvilken type last JIT kunne frakte.

For å oppsummere: Spørsmålet om forsikringstilfellet ligger utenfor den avtalte dekningen, avgjøres etter mitt syn av en vurdering av om lasten, en prosjektlast bestående av landborerigger i deler, oppfyller betegnelsen «bagged cement, general cargo, steel products and logs». Etter å ha lest de andre rapportene virker det å være enighet om at lasten, naturlig nok, ikke er å regne som «bagged cement», «steel products» eller «logs». Dette er jeg enig i. Spørsmålet det er uenighet om, er om lasten er å regne som «general cargo».

2. Var boreriggene om bord på Ocean Prefect «general cargo» som beskrevet i forsikringsbekreftelsen?

Etter å ha lest rapportene fra de andre underwriter-sakkyndige (Hubbard, Nesse, Mandt og Howe) virker de enige om at landboreriggene som ble fraktet om bord Ocean Prefect, var å regne som en såkalt prosjektlast. Jeg er enig i det. Lasten har de typiske karaktertrekkene for en prosjektlast både med tanke på lastens fysiske egenskaper (uensartede enheter som krever særskilt stuing og sikring) og med tanke på at lasten utgjorde ett eller flere prosjekter (etablering/installasjon av borerigger på land i Venezuela).

For spørsmålet om prosjektlasten i denne saken er å regne som «general cargo», vil jeg bemerke at det er intet i presentasjonen fra JITs megler (Willis) ved inngåelsen av forsikringsavtalen som indikerer at befrakter var involvert i frakt av landborerigger eller tilsvarende prosjektlast, som redegjort for i denne rapporten, ref. TDS s. 245–247. JITs engasjement innenfor prosjektlastsegmentet må ha påbegynt på et senere tidspunkt, etter at den løpende dekningen var satt i kraft. Begrepet «general cargo» som er benyttet i forsikringsbekreftelsen, er som de andre lastetyperne spesifisert i forsikringsbekreftelsen, hentet fra presentasjonen til JITs megler. Både fra et megler- og underwriting-perspektiv er det tydelig at «general cargo» ikke er ment å dekke prosjektlast. F.eks. beskrives det i presentasjonen av JIT at (ref. TDS s. 245):

As a specialized shipping company, JIT International concentrates in shipping cargoes between China and West Africa. The company has 12 shipping experts who are well experienced in logs transportation and bagged cement, general cargo shipments between China and West Africa. They also have experience in shipping / handling New Zealand logs, Canadian logs, French storm logs.

Som underwriter ville jeg forstått dette som at selskapet primært frakter tømmer, sement i sekker og øvrig stykkgoods. I og med at annen last (tømmer og sement) spesifiseres i presentasjonen, ville jeg ikke som underwriter forstått «general cargo» som all annen last eller last generelt. Samtidig gir det god mening å bruke begrepet stykkgoods fordi det gir befrakteren et spillerom for hvilken last han kan ta om bord (stykkgoods kan etter min mening bestå av hva som helst), så lenge det er av mindre (i vekt og volum) og mer enhetlig størrelse. Dette er også tydelig i beskrivelsen av JITs handelsmønster (ref. TDS s. 245): «Please kindly note that the client will mainly carry bagged cement and general cargoes to be placed on top of the bagged cement and/or on deck.»

At «general cargo» skal plasseres oppå sementsekker, gir også klare assosiasjoner til stykkgoods og er indikativt for et typisk handelsmønster hvor et selskap har enkelte særlige varer det spesialiserer seg på, slik som sement, men hvor de «fyller opp» den restkapasiteten som måtte være igjen, med stykkgoods på toppen. Jeg har aldri hørt om at prosjektlaster som landborerigger stues på toppen av sementsekker. Som underwriter ville jeg derfor ikke hatt prosjektlast i tankene etter å ha lest meglerens presentasjon av JIT. På samme måte ville jeg som megler benyttet en annen beskrivelse enn «general cargo» hvis jeg med det mente all annen last, inkludert prosjektlaster som borerigger. Da ville jeg benyttet begrepet «project cargo» og beskrevet de typiske operasjonene nærmere og trukket frem selskapets historikk og kompetanse med den relevante type operasjoner. Dette er sentrale forhold for risiko og premieberegning og derfor noe sikre (les megler) plikter å opplyse om. Det er ikke gjort i JITs presentasjon, sannsynligvis fordi de ikke hadde fraktet, eller tenkte å frakte, prosjektlaster på tidspunktet selskapet ble presentert for NHC. Hvis «general cargo» var ment å dekke all annen last, altså last generelt, ville jeg som megler ikke godtatt at det ble inntatt innskrenkende lastebeskrivelser i forsikringsbekreftelsen, slik NHC betinget i sitt tilbud, ref. TDS s. 1224–1225.

Avslutningsvis vil jeg nevne at også den avtalt premien indikerer at en forståelse av «general cargo» som stykkgoods er lagt til grunn av partene, og at begrepet ikke er ment å dekke prosjektlast. En vanlig forsikringspremie for dekning av en slik prosjektlast for den aktuelle reisen, betinget av en godkjent besiktigelse utført av en Marine Warranty Surveyor, vil normalt ligge på ca. 0,3 % av lastens verdi. Til sammenligning var premien som JIT betalte til NHC med utgangspunkt i deklarasjonen som ble gitt for dette fartøyet og en reise innenfor vinduet på 60 dager, kun USD 3743, som, selv hvis man legger til grunn en svært forsiktig verdi for boreriggene, bare utgjør en brøkdel av en vanlig premie for en prosjektlast.

For å oppsummere: I lys av presentasjonen av JIT, som danner grunnlaget for forsikringen, og som lastebetegnelse/-begrepene i forsikringsbekreftelsen er hentet fra, forstår jeg begrepet «general cargo» som stykkgoods. Det er den forståelsen som gir mening sett fra «begge sider av bordet». Boreriggene det her er snakk om i denne saken, er definitivt ikke stykkgoods.

3. Den generelle bransjeforståelsen av «general cargo» diskuteres i de sakkyndige rapportene som er fremlagt av Martin Hubbard, Trond Nesse og Egil Mandt. Der diskuteres omfanget av begrepet «general cargo» og hvorvidt dette i bransjen normalt oppfattes som «stykkgoods» eller som last generelt, inkludert «prosjektlast». Jeg stiller meg bak synet til Egil Mandt om at «general cargo» i sjøforsikringsbransjen er å forstå som det vi på norsk kaller «stykkgoods», og jeg viser til de grunner Mandt nevner.

For hva som ligger i stykkgoods, stemmer definisjonen som er inkludert i Wikipedia, godt med min forståelse av begrepet:

Stykkgoods er last som fraktes i enheter som kan håndteres av kran eller kjøretøyer. Stykkgoods vil typisk være i fat, store sekker eller på paller. Slik frakt skjer for det meste med stykkgodsskip, jernbane eller lastebil. Stykkgoods skiller seg fra partilast ved at det som regel har mindre enhetsvekt og volum. Som oftest fordeles stykkgodset i standardiserte, større enheter på terminaler før utsendelse fra en region, og disse enhetene kan reforderes underveis, før de til slutt distribueres fra en terminal.»

Denne definisjonen stemmer også godt overens med den som benyttes i Store norske leksikon. Martin Hubbard og Trond Nesse skriver, på sin side, i sine rapporter (ref. avsnittene 14, 15 og 44 i Hubbards tilleggsrapport, TDS s. 4466, og Nesses avsnitt 70 og 74, TDS s. 1284) at P&I-markedet ikke skiller mellom frakt av «general cargo» og frakt av større prosjektlaster. Dette mener jeg er feil av to grunner:

For det første, og som jeg var inne på i mine merknader til John Howes rapport innledningsvis, så er det slik at de generelle bestemmelsene P&I-klubbene anvender (Reglene), ikke spesifiserer hvilken type last som er dekket, men i stedet opererer med begrepet «cargo» (altså «last»). «Cargo» rommer et svært bredt spekter av last: flytende last, containere, bulklast, stykkgoods, tømmer osv., men også her er det mindre begrensninger (se under). Der dekningen, i forsikringsbekreftelsen, ikke begrenses til spesifiserte laster, er det derfor sikredes opplysningsplikt som i praksis setter rammene for hvilken last som er dekket. Som nevnt over: Hvorvidt den lasten befrakteren skal frakte, utgjør en endring i risiko i forhold til sikredes plikt til å tilse at relevante prosedyrer er gjennomført for at den aktuelle lasten stues, sikres og håndteres på en forskriftsmessig og forsvarlig måte. Denne plikten påhviler sikrede i forbindelse med lastingen om bord på fartøyet, inklusiv nødvendig trimming, sikring, transport og lossing. CSS-koden omhandler bestemmelser for forsvarlig håndtering og sikring av både standardiserte stykkgodslaster og ikke-standardisert frakt, men forskriftene er generelle og dekker ikke enhver type last. CSS-koden viser også spesifikt til at lasten skal stues forsvarlig og sikres med hensyn til de verst tenkelige værforhold som sikrede kan forvente for den aktuelle reisen, som i dette tilfellet skjedde på vinterstid for et frakteoppdrag over Stillehavet.

Lasteskade og tap

Lasten er alltid utsatt for risiko for tap eller skade når den transporteres med skip. Våre sjøinspektører og maritime eksperter verifiserer sikkerhetstiltakene som transportørene tar, men disse eliminerer ikke det faktum at lasten under transport er utsatt for ulike risikoer. Skade eller tap kan oppstå under håndtering, lagring eller transport. Disse tapene kan ha en alvorlig innvirkning på virksomheten din hvis lasten din ikke er forsikret.



Hver last har sine egne egenskaper og reagerer forskjellig på kontakt med vann, fuktighet, temperaturpåvirkning, sollys eller gasser som slippes ut av andre laster om bord på fartøyet. For noen andre laster, som containere og prosjektlaster, er effekten av skipets bevegelser på lasten relevant. Noen laster krever ventilasjon; andre laster bør ikke ventileres. Denne typen informasjon, som er nødvendig for å gjøre de riktige vurderingene, læres ikke på skole eller universitet, men kan bare innhentes fra erfaring fra daglig praksis.

Det første er utilstrekkelig lasting, stuving og sikring av stykk gods, noe som har ført til lasteskader på grunn av lastforskyvning og kollaps av stuvingen. I tillegg kan det forårsake stabilitetsproblemer for skipet.

Det andre er når kjøretøy er feil stuert, surret og transportert som ufarlig last – for mer detaljert rådgivning, se vår veiledning om transport av kjøretøy i bulkskip/stykk gods skip.

Alle skip som frakter alle typer last, unntatt faste og flytende bulklast, må ha en lastesikringshåndbok (CSM) godkjent av flaggadministrasjonen. CSM-håndboken må beskrive alle surrings- og sikringsarrangementer og -innretninger om bord på skipet, med detaljer om korrekt bruk og anbefalte metoder for sikring av last.

Relaterte nyheter

Panama advarer operatører om å følge FNs sanksjoner mot Nord-Korea

UGS årsrapport: Gresk skipsfart er fortsatt en global leder

Som informert må skipseiere sørge for at de laster, stuer og sikrer all ikke-bulklast i samsvar med skipets godkjente CSM. De må alltid ta hensyn til gjeldende anbefalinger i «Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing» (CSS-koden) samt «International Maritime Dangerous Goods Code» (IMDG-koden) for farlig last i pakket form.

Hvis en bestemt last ikke er dekket eller tillatt lastet av skipets CSM, bør skipseiere konsultere klassifikasjonsselskapet for å få godkjenning og deretter endre CSM. Dette kan også nødvendiggjøre endring av det fysiske surringsarrangementet og/eller levering av ekstra surringsutstyr.

Moderne handel med stykk gods og prosjektlaster inkluderer ofte spesifikke krav til stuving og sikring av last. Når man vurderer å frakte slik last på bulkskip, er det viktig å huske at disse skipene vanligvis ikke er designet eller utstyrt som stykk gods- eller flerbruksskip. Dessuten kan mannskaper på bulkskip mangle erfaring med stuving og sikring av stykk gods eller prosjektlaster, noe som nødvendiggjør grundig planlegging og tilsyn.

Brukslast og prosjektlast

Som en generell definisjon refererer stykkgoods til varer som lastes individuelt på et skip i individuelt tellede enheter og ikke er oppbevart i fraktcontainere. Disse varene lastes vanligvis i tønner, sekker, paller, fat eller kasser. Eksempler på stykkgoods inkluderer maskindeler, stålspoler, kaffesekker eller kasser med maskiner.

Prosjektlast refererer til store, tunge eller overdimensjonerte gjenstander som krever spesiell håndtering og transport på grunn av størrelse, vekt eller kompleksitet. Denne typen last er ofte forbundet med store byggeprosjekter, infrastrukturutvikling eller industriprosjekter. Eksempler på prosjektlast inkluderer vindturbinkomponenter, tungt maskineri, overdimensjonerte rør eller utstyr til olje- og gassprosjekter.

Prosjektlast kan ha høy verdi og krever tilpassede transportløsninger og kan innebære koordinering med flere transportmåter, som sjø, vei og jernbane.

Feilaktig oppbevaring og sikring

Det har vært flere hendelser der kjøretøy og tung prosjektlast har blitt stuert oppå sekkelast, noe som ikke alltid gir et fast nok underlag for sikker stuing eller sikring av den tyngre lasten oppå.

I mange tilfeller er hjulbasert last feilaktig festet til annen last i stedet for å være ordentlig festet til skipet slik skipets CSM krever. Kjøretøy er ofte bundet til uautoriserte surringspunkter på skott, tanktopper, dekk (inkludert hoveddekk og lukedeksler), og av og til til og med til hverandre. Regelmessige kontroller og stramming av surringer under transport utføres ikke alltid, noe som øker risikoen for at last forskyver seg i stuingen, og at det blir en potensiell skade på grunn av svikt i en enkelt surring eller surringspunkt i kjettingen.

Det er ofte utilstrekkelig dunnasje, avstivning og avstivning for kjøretøy, stålspoler og prosjektlast når de stues sammen med sekkelaster.

Mannskapet bør være oppmerksom på følgende før transport:

En liste over den foreslåtte lasten må innhentes fra avsender/befrakter, inkludert eventuelle krav til stuing eller surring og restriksjoner (SOLAS, kapittel VI, regel 2 og CSS-koden underkapittel 1.9).

En risikovurdering må gjennomføres for å vurdere transporthensyn, lasthåndtering, stuing, krav til surring og eventuelle begrensninger.

Ethvert skip, inkludert bulkskip, må ha et godkjent og gyldig CSM (Common Securities Management System) dersom det transporterer stykkgoods eller stykkgoods. Denne håndboken må overholde en standard som minst tilsvarende IMO-retningslinjene, og være egnet for all last om bord. Om nødvendig bør CSM-en revideres og offisielt godkjennes for å sikre at den omfatter den tiltenkte lasten for transport.

Der det er aktuelt, skal skipets lasteinstrument kunne utføre beregninger for stykkgoods og lasting av forskjellige lastekvaliteter i samme lasterom. Det skal bemerkes at tungt stykkgoods kan generere en punktlast som ellers ikke ville oppstå med en bulkvare over et større område.

Ansvar for stuing og surring bør avklares og avtales i befraktningsavtalen i tråd med skipets CSM, og passende instruksjoner bør gis til skipsføreren.

Selv om andre parter vanligvis er involvert for å utføre lasting og surring, er det til syvende og sist skipsførerens ansvar å sørge for at lasten håndteres, stues og sikres på en sikker måte i samsvar med relevante forskrifter.

Om nødvendig bør en passende havnekaptein eller uavhengig lasteinspektør med ansvar for forhåndslasting utnevnes for å bistå skipsføreren. CSS-koden fremhever behovet for å benytte seg av passende spesialkunnskap for å overholde kravene til stuing og sikring, med tanke på det aktuelle skipets strukturelle styrke og forventede værforhold under den planlagte reisen.

Husk at hvis det foreslås å oppbevare stykkgoods oppå «jumbosjekker» (kjent som FIBC-er, for fleksible mellomstore bulkcontainere) under reisen, er det sannsynlig at FIBC-ene vil synke, noe som gjør dem til et ustabilt underlag for sikring av ytterligere last. FIBC-er har også begrenset kapasitet til å tåle topplast.

Minimering av mangel på flytende bulklast: aspekter ved målenøyaktighet

Manglende mangelskrav på flytende bulklast

Introduksjon

Påstander om mangel på flytende bulklast (BLC) fortsetter å være en kostbar risikoutfordring for tankmedlemmer. Effektiv mangelkontroll og tapsforebygging krever at man er oppmerksom på nøyaktigheten av BLC-målinger både på skip og på land. Denne risikobulletinen gjennomgår BLC-måleprosessen for petroleums- og kjemikalielaster og gir anbefalinger til medlemmer om bruk av bransjens standarder for beste praksis.



MERK

BLC-målings- og prøvetakingsprosessene utføres vanligvis sammen. Denne RB-en bør derfor vurderes og anvendes sammen med RB 64 BLC-forurensning og «Million Dollar Sample».

Bakgrunn

Den primære kontraktsmessige forpliktelsen til alle tankskipseiere og mannskap er å sørge for at lasten som lastes, leveres til den angitte lossehavnen i samme mengde og stand som den ble mottatt om bord. Hvis den ikke blir det, vil det – i henhold til CP- og/eller BL-kontraktsvilkårene – sannsynligvis bli fremmet et krav om mangelfull levering fra lasteinteressene mot tankskipseieren.

Et mangelskrav på BLC kan oppstå på grunn av enten «fysiske» (faktiske) eller «papirmessige» (tilsynelatende) tap, eller begge deler:

«**Fysiske**» tap av petroleums- og kjemikalielaster, ofte omtalt som tap under transport (ITL), kan oppstå som følge av lekkasje i lastetanker eller -ledninger, fordampning av lett last under transport eller tyveri. Vanskeligheten med å pumpe alle lastetanker om bord helt tørre er også et anerkjent problem.

«**Papirtap**» fra feil i lastemålinger forårsaket av menneskelige faktorer, mangler ved måleutstyr og unøyaktigheter i tankkalibreringen. «Papirtap» er svært vanlig og utgjør derfor den største risikoen for mangel.

De iboende årsakene til tap som følge av BLC-mangel og vanskeligheten med å eliminere dem har ført til at petroleumsindustrien har opprettet og generelt akseptert en «Customary Trade Allowance» (CTA) på 0,5 % av avsenderens BL-deklarte lastmengde. Det tiltenkte resultatet er at enhver BLC-mangel (på grunn av «fysiske» og/eller «papirmessige» tap) på 0,5 % eller mindre normalt vil bli ansett som innenfor lastleveringstoleransen, og det vil ikke oppstå noe krav.

!

MERK

CTA-en kan være implisitt i CP- og BL-vilkår av mange domstoler og voldgiftspaneler.

Imidlertid er CTA-ens 0,5 %-forsvar verken sikkert eller juridisk bindende med mindre CTA-en er kontraktsmessig forhåndsavtalt av de involverte partene (enten på 0,5 % eller et annet beløp som anses realistisk) og tydelig angitt som gjeldende for både CP- og BL-vilkårene. Medlemmer bør alltid sørge for spesifikk CTA-avtale.

BLC-bransjens retningslinjer og standarder for beste praksis

Standarder for maritim måling av industriens BLC-frakt er utviklet i fellesskap av American Petroleum Institute (API) i USA og Energy Institute i London. De er publisert som API MPMS kapittel 17, som inneholder 14 svært detaljerte standarder (fra kapittel 17.1 til kapittel 17.14) for måling og prøvetaking av råolje, petroleum, gass og kjemikalielast fra BLC.

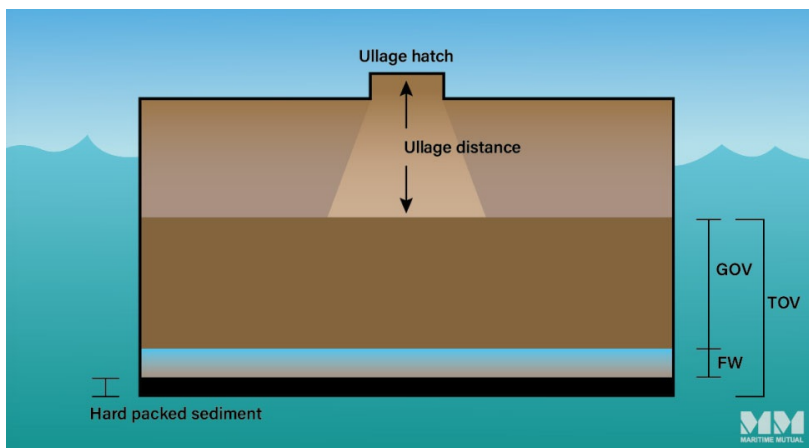
Utgangspunktet er kapittel 17.1, «Retningslinjer for marin inspeksjon», som inneholder en nyttig oversikt over alle 14 standardene i kapittel 17. Kapittel 17.1 består av 21 sider med tekst og 24 sider med eksempelskjemaer, inkludert Excel-regneark som hjelp til datakontroll og mengdeavstemming. Det er tilgjengelig for 150 USD fra API på den oppgitte lenken samt fra tekniske bokhandlere, enten i PDF- eller papirversjoner.

De andre kapitlene, for eksempel kapittel 17.2, «Måling av last om bord på tankskip», kapittel 17.4, «Metode for kvantifisering av små volumer på marineskip (OBQ/ROB)», kapittel 17.8, «Retningslinjer for inspeksjon av lastetanker på marineskip før lastning», osv. er tilgjengelige som separate API-publikasjoner. De bør innhentes der det er relevant for et bestemt tankships design og fart.

MM anbefaler at tankskipmedlemmer kjøper en kopi av retningslinjene i kapittel 17.1 i API og alle andre relevante kapitler i API MPMS kapittel 17, og at disse gjøres lett tilgjengelige for deres tankshipsjefer, DPA-er, skipsførere og mannskaper. Retningslinjene i kapittel 17.1 og alle andre relevante kapitler bør også innlemmes ved spesifikk referanse i alle ISM-koder for tankskip eller SMS-manualer og -prosedyrer i henhold til NCVS.

Grunnleggende om BLC-måling

BLC-måling



Måling av BLC-petroleum og kjemikalier om bord på tankskip og tanker på land gjøres vanligvis ved å måle avstanden (ullage) fra toppen av et ullage-standrør eller en ullage-luke med kjent høyde ned til overflatenivået på BLC-en. Denne avstanden er kjent som «ullage».

Måleterminologi

Ullagemålet brukes til å legge inn et sett med forhåndsberregnede tankvolummengdetabeller levert av skipsbyggeren eller landtankbyggeren. Disse tabellene viser det totale observerte volumet (TOV) i kubikkmeter av BLC – inkludert last, fritt vann (FW), medrevne sediment og vann (S&W) og bunnsediment – i hver lastetank ved BLCs observerte temperatur målt med et termometer.

Total volumvekst (TOV), minus målt FW og bunnsediment, gir brutto observert volum (GOV) ved den observerte temperaturen. GOV konverteres deretter til brutto standardvolum (GSV). Dette gjøres ved å bruke ASTM Standard Guide for Petroleum Measurement, tabell 53A eller 53B, for å få volumkorreksjonsfaktoren (VCF). GOV multipliseres deretter med VCF for å få GSV.



MERK

ASTM-måletabellene er tilgjengelige enten i PDF-format eller papirformat til en pris av USD 60.

Hvem bør utføre BLC-ullagemåling?

Som anbefalt i RB nr. 64 bør medlemmer alltid utnevne sin egen kvalifiserte og erfarne takstmann til å delta for å beskytte sine interesser ved alle BLC-last- og -lossearrangementer. Følgende retningslinjer for oppmøte, inkludert deltakelse av fartøyets mannskap, bør følges:

Når en eiertakstmann er utnevnt til å tilrettelegge en felles lastehavnsbesiktelse mellom avsender/eier eller mottaker/eier avgangsbesiktelse sammen med en avsender- eller mottakertakstmann, skal mannskapet også være til stede under hele besiktelsen og signere den felles tankullagerrapporten som målevitner.

Dersom det av en eller annen grunn ikke er utnevnt en eiertakstmann, skal mannskapet være til stede under ullage av lastetanken av avskippers eller mottakers takstmann som eierrepresentanter og signere ullagerapporten som måledeltakere.

Det skal normalt bare være nødvendig for skipets mannskap å utføre ullagemålinger på egen hånd i tilfeller der ingen takstmann for noen av partene er oppnevnt eller kan delta. Alternativt kan mannskapet tvile på kompetansen og/eller integriteten til takstmannen/takstmennene når det gjelder ullagemåling. Hvis mannskapet er i tvil, bør de alltid ta, utarbeide og sikre sine egne sett med ullagemålinger på vegne av eieren.

Hvordan bør BLC-måling/tankmåling utføres?

BLC-tankprosessene for skip er, som nevnt ovenfor, beskrevet i API-retningslinjene, kapittel 17. De er beskrevet nedenfor:

Ved lasteporten

Proessen starter med en forhåndsinspeksjon av fartøyets tank og lastelinje for utstedelse av et tørrsertifikat. Hvis BLC-tankene ikke er tomme for målbar last og/eller tankvask og det gjenstår en mengde om bord (OBQ), må OBQ-en – med forbehold om at alle parter er enige om at den angitte BLC-en kan lastes på toppen (LOT) – beregnes slik at denne mengden kan trekkes fra TOV-tallet for fullført last.



MERK

Proessen med OBQ-beregning er beskrevet i API-retningslinjene i kapittel 17.4. Det er en prosess som normalt er begrenset til råoljehandel.

Man bør ta kontakt med landterminalen før lastning for å fastslå om det har funnet sted noen forskyvninger fra landlastlinjen, og for å fastslå nøyaktig hvilken grad og mengde BLC som finnes i landlinjen.

!

MERK

Prøvetaking fra landlinjen er også et sentralt bevissspørsmål, og medlemmene henvises til RB nr. 64, BLC-forurensning og prøvetaking.

BLC-tankmåling vil bli utført etter fullført lastning. På eldre og mindre tankskip vil dette vanligvis gjøres med manuell og åpen målemetode ved bruk av fleksible stålbånd med messingbobler festet. Nyere og større tankskip er nå vanligvis utstyrt med lukkede flytemålere som ganske enkelt krever at BLC-tønneavlesningen avleses av en deksmontert indikator.

!

MERK

Disse prosessene er dekket i detalj av API-retningslinjene i kapittel 17.2.

Fartøyets BLC-tankkalibreringstabeller vil deretter bli lagt inn, og tankspesifikke korreksjoner for fartøyets liste og trim vil bli brukt på tankens ullager slik de leses av. De korrigerte ulagene vil deretter samlet gi totalverdien (TOV) som nevnt ovenfor.

Den observerte BLC-temperaturen vil også bli fastslått ved å senke termometre med beskyttende hylser ned i BLC-tankene. Temperaturavlesningene vil vanligvis variere fra topp til bunn i hver tank, slik at det å ta et gjennomsnitt på tre avlesninger (topp, midtre og nederst) anses som beste bransjepraksis.

BLC-fritt vannsdypp (FW) (som vist på en messingdop smurt med vannindikerende pasta) er også nødvendig for å fastslå dybden og mengden FW på bunnen av hver BLC-tank. Den totale FW-mengden vil bli trukket fra TOV for å gi GOV og, etter påføring av VCF, BLCs GSV.

!

MERK

GSV er skipets tall, og avsender og/eller befrakter vil vanligvis ikke tillate at det blir ført inn på BL, enten uttrykt i kubikkmeter volum eller metrisk tonnvekt. Dette representerer et viktig og komplekst problem som vil bli diskutert i en kommende risikobulletin.

GSV-mengden, ofte referert til som «skipets tall», bør helst beregnes og avtales i fellesskap. Skipets tall vil deretter bli sammenlignet med tallet for tanklast på land. Landtallet er vanligvis BLC-lastmengden som er oppgitt av BLC-avskiperen for innføring i BL.

!

MERK

Det vil alltid være en viss forskjell mellom tallet for tanklastmengde på land og lastetallet om bord på skipet. Det er mange årsaker til dette, inkludert unøyaktigheter i kalibreringen av skip og tanker om bord, unøyaktigheter i temperatur og måling, feil i tetthetsmålingen osv. Forskjeller kan også oppstå på grunn av et tankskips fartøyopplevelsesfaktor (VEF), som forklart nedenfor.

Begrepet VEF er forklart i API-retningslinjene i kapittel 17.9. Kort sagt er VEF i hovedsak den historiske forskjellen mellom skips- og landtanktall for et bestemt tankskip for en gitt periode (vanligvis de foregående ti lastene). Det er en faktor som indikerer et tankskips tankkalibreringsfeil i forhold til en full last. Den globale gjennomsnittlige VEF for tankskip er rapportert å være i området $-0,2\%$ til $+0,2\%$ skip over land.



MERK

Hvis en forskjell i mengde mellom skip og land ligger innenfor et tankskips historiske tireisers VEF, bør forskjellen anses som akseptabel. Hvis den ikke gjør det, bør alle målinger og beregninger – både skip og land – gjennomgås nøye for å vurdere om noen feil eller annen årsak har generert en inkonsekvent VEF.

Ved utløpshavnen

Neste BLC-tankmåling og beregning av GSV vil finne sted rett før lossingen starter. Målings- og beregningsprosessen vil være den samme som ved lastehavnen, som beskrevet ovenfor. Skipets lastehavns-GSV og skipets disport-GSV vil deretter bli sammenlignet for å fastslå om det har oppstått observert tap under transport (ITL).



MERK

Det vil alltid være en viss forskjell mellom skipets lastehavns- og disport-GSV-tall. Noe av dette kan skyldes «fysiske tap», for eksempel fordampning av lette BLC-fraksjoner, og noe av det kan skyldes «tilsynelatende tap» på grunn av skipets tankullage og temperaturfeil. Det kritiske spørsmålet vil da være hvilke CTA-vilkår og -beløp som ble avtalt. Hvis CTA-toleransen overskrides, må årsaken eller årsakene undersøkes nøye for å forsvare seg mot mangelskrav.

Etter fullført lossing er en felles inspeksjon av skipets tanker avgjørende for å innhente et tørrsertifikat fra mottakere som bekrefter at all pumpbar last er losset fra fartøyet.

Hvis BLC ikke kan pumpes ut i henhold til den nødvendige standarden for tørrstoffsertifikat, må mengden for gjenværende last om bord (ROB) beregnes. Dette gjøres på samme måte som måling og beregning av OBQ. Slike omstendigheter vil sannsynligvis føre til et mangelskrav dersom ROB og andre observerte tap overstiger den avtalte CTA.

Til slutt: Hvis BLC-en pumpes ut til den nødvendige standarden og et tørrsertifikat utstedes, minimerer dette, men utelukker ikke, et krav om mangel på levering basert på en eventuell komparativ forskjell mellom lastehavnens landtank / avskipers BL-mengde og lossehavnens mottak / mottaker-tall for landtank i en mengde som overstiger den avtalte CTA.



MERK

Et mangelskrav basert på en eventuell forskjell mellom lastehavnens og avskipningens landtanktall er, med henvisning til engelsk lov og noen andre sedvanerettslige jurisdiksjoner, ugyldig, ettersom rederens/transportørens ansvar bare strekker seg fra det tidspunktet BLC-en passerer skipets rekkverk ved lastemanifolden under lasting og det samme når den forlater manifolden ved lossing. Dessverre finnes det en rekke andre jurisdiksjoner som ikke anerkjenner den engelske/sedvanerettslige tolkningen av rederens ansvarsperiode.

Konklusjon og lærdom

Fullstendig eliminering av BLC-mangelskrav er praktisk talt umulig på grunn av både tekniske problemer og jurisdiksjonell usikkerhet knyttet til håndheving av kontraktsvilkår. Denne risikobulletinen har fokusert på de tekniske aspektene ved BLC-målingsprosessen, som i stor grad kan bidra til å minimere mangelskrav. De like viktige kontraktsmessige og juridiske aspektene ved forebygging av BLC-mangeltap, hvorav noen er nevnt ovenfor, vil bli detaljert i en kommende risikobulletin.

Når det gjelder BLC-målingsprosessen, er det en rekke fysiske og menneskelige faktorer som gjør det svært vanskelig å oppnå absolutt nøyaktighet. Dette problemet har blitt anerkjent gjennom etableringen og bransjens aksept av 0,5 % CTA. Målet må derfor alltid være at medlemmene sørger for at ingen observert BLC-mangel (enten «fysisk» og/eller «tilsynelatende») overstiger den spesifikt avtalte CTA-en i CP- og BL-vilkårene.

For å oppnå det nødvendige målet om «kravminimering» kreves det at tankskipeiermedlemmer og deres mannskaper vier BLC-måleprosessen som beskrevet i API MPMS kapittel 17, «Retningslinjer for marin inspeksjon», oppmerksomhet. Anvendelsen av disse standardene for beste praksis i bransjen vil forbedre nøyaktigheten og støtte gyldigheten av alle målebevis som er innhentet for både driftsformål og krav til forsvar mot mangelskrav. Medlemmer oppfordres til å dele denne risikobulletinen med sine tankskipflåteforvaltere (både tekniske og kommersielle), DPA-er, skipsførere og mannskap. Medlemmer bør deretter sørge for fullstendig ISM-kode- eller NCVS SMS-prosedyrebasert implementering av API kapittel 17-retningslinjene, støttet av påfølgende SMS-revisjon for å bekrefte fullstendig og effektiv implementering.

Farlig last

FARLIG LAST

Transport av farlig last - spørsmål du bør stille før du sier ja

Frakt av farlig last er nå vanlig i mange bransjer. Denne artikkelen er rettet mot de som opererer i bransjer der transport av farlig last ikke er vanlig.

Last

Selv om last kan være juridisk farlig så vel som fysisk farlig, er denne artikkelen skrevet i sammenheng med sistnevnte. Dessverre har det vært en rekke tilfeller der mannskaper og skipene deres har gått tapt på grunn av farlig last (f.eks. på grunn av flytendegjøring) eller har blitt skadet av branner/eksplosjoner forårsaket av farlig last. Den triste sannheten er at det finnes noen skipsoperatører som sannsynligvis ikke vet at de frakter farlig last fordi avsendere feildeklarerer den, i noen tilfeller med vilje. Kommentarene nedenfor oppsummerer noen av de viktigste spørsmålene som bør stilles før man samtykker i å frakte farlig last, kanskje med utgangspunkt i det viktigste spørsmålet: Hvem sender? Det er i bransjens interesse, og spesielt skipsmannskapenes, å unngå å gjøre forretninger med såkalte «useriøse avsendere».

Hvem sender?

Dersom forespørselen om å sende farlig last (eller last som, gitt beskrivelsen, kan være farlig, men ikke er deklartert som sådan) fremsettes av en part som transportøren ikke har hatt tidligere kontakt eller erfaring med, bør det undersøkes hvilken erfaring denne parten har med å sende slik last, og om de tidligere har vært knyttet til ulykker eller uærlige forsendelser. Selvfølgelig kan man forvente at uærlige avsendere endrer navn, så vær oppmerksom på nyopprettede selskaper. Hvis forespørselen eller bestillingen er fra tidsbefraktere, er det fortsatt viktig å identifisere og undersøke den underliggende avsenderen. Kort sagt: Er parten som ber om å sende farlig last, pålitelig og troverdig?

Hva kan du nekte å laste?

Under et tidscerteparti har befrakteren relativ frihet til å bruke skipet i lovlig fart og laste lovlig last, men skipseiere kan fraskrive seg retten til å laste visse laster. Derfor bør skipseiere, før de inngår et tidscerteparti, spesielt et langt certeparti, tenke nøye gjennom hvilke farlige laster de ønsker å ekskludere. Standard tidscertepartier inneholder vanligvis en klausul om lastekskludering, men ikke alle krever skipseierens skriftlige forhåndssamtykke. Det er opp til eieren å navngi laster han ønsker å ekskludere fra transport, og det er verdt å gjøre litt research (og kanskje innhente ekspertråd) før du gjør det. Det kan være lettere å uttrykkelig angi hvilke laster som er tillatt under certepartiet, med unntak av alle andre uten skriftlig forhåndssamtykke. Forskrifter kan kreve visse brannsløkkingsarrangementer eller skip med spesiell konstruksjon/forsterkning for transport av farlig last og at et samsvarsdokument utstedes før farlig last kan transporteres. Det kan også være begrensninger på mengden farlig last som skipet kan frakte, f.eks. av strukturelle/stabilitetsmessige årsaker og/eller på grunn av restriksjoner i henhold til IMDG-koden. På mindre skip kan den enkle muligheten til å sortere visse varer på en sikker måte være et problem.

Hva blir du bedt om å laste?

Det er altfor vanlig at farlig gods blir feildeklart. Det hender også at de får feil eller ufullstendig navn. Ulike selskaper, land og bransjer kan også bruke forskjellige navn på spesifikk farlig last. Det er viktig å fastslå nøyaktig hvilken last du har å gjøre med ved å innhente detaljer om dens fysiske og kjemiske egenskaper, farer og opprinnelse. Du må da referere til relevante koder/forskrifter, som SOLAS, BC-koden og IMDG-koden, for å etablere relevant transportveiledning. Det er imidlertid viktig å merke seg at lastelistene i IMDG- og IMSBC-kodene ikke er uttømmende, og derfor er detaljer fra avsendere om lastegenskaper og farer viktige. Man bør være forsiktig med å referere til eventuelle endringer i de relevante kodene/forskriftene og/eller deres aller nyeste versjon (først nylig har en ny BC-kode blitt introdusert – nå kalt IMSBC-koden). Veiledning kan innhentes fra P&I Club eller andre bransjeorganisasjoner, og om nødvendig kan man få råd fra eksperter. Med henvisning til IMSBC-koden bør det bemerkes at en rekke spesifikke laster kan grupperes under en generell oppføring, f.eks. mineralkonsentrater og metallsulfidkonsentrater.

Hvilke farer/risikoer utgjør lasten?

Når lasten er korrekt identifisert, bør transportøren forsøke å forstå farene lasten utgjør for skipet og mannskapet fullt ut. Utover det som er angitt i relevante koder/forskrifter, kan det forskes sammen med relevante bransjeorganer, P&I-klubben, flaggstaten og havnestaten. Det er viktig å være klar over at koder som IMDG-koden og IMSBC-koden kanskje ikke er helt uttømmende. For eksempel kan noen malmer, finstoffer og konsentrater som kan bli flytende, ikke identifiseres som last som har den faren i IMSBC-koden. Om nødvendig kan man søke råd fra eksperter. Lasten kan av natur være farlig i sin natur (for eksempel kan den utgjøre kjemiske farer), men andre kan bare bli farlige under visse omstendigheter. Transportøren bør ha en grunnleggende forståelse av hvordan og hvorfor lasten kan bli farlig – det kan avhenge av hastigheten den lastes med, dens masse/tetthet i et gitt lasterom, dens fuktighetsinnhold, temperatur eller kontakt med visse faste stoffer/væsker/gasser. Det er verdt å huske at tilsynelatende trygg last kan skape farlige situasjoner; for eksempel kan tre forårsake oksygenmangel, med den åpenbare risikoen det utgjør for de som kan forsøke å gå inn i lasterommet.

Hva trenger skipet/mannskapet for å frakte farlig last på en sikker måte?

Skipet kan trenge en bestemt konstruksjon eller forsterkning for transport av farlig last. Det kan også trenge spesialutstyr, som brannslukkingsutstyr, en nitrogengenerator for inertisering, temperaturovervåking, gassdeteksjonssystemer og verneklær for mannskapet. Mannskapet må utstyres med relevante koder/forskrifter som inneholder veiledningsmaterieell om sikker transport og om håndtering av ulykker som involverer farlig last (f.eks. veiledningen for medisinsk førstehjelp for bruk ved ulykker som involverer farlig gods). Mannskapet må selvfølgelig, og det er det viktigste av alt, vite nøyaktig hvilken farlig last de frakter (og faktisk svarene på mange av spørsmålene som stilles i denne artikkelen – og flere).

Hva bør transportørene tilby?

Avsenderne bør sørge for nøyaktig den lasten som transportøren har avtalt å frakte. Lasten som faktisk presenteres for forsendelse, kan avvike fra den som først ble deklart/varslet, og transportøren bør sjekke dette før noen last lastes. Dette vil selvsagt være vanskelig med pakket/containerisert last, men i det minste bør eksterne etiketter kontrolleres. Dokumentasjonen bør også samsvare med lasten som presenteres for forsendelse, og den som transportøren har avtalt å frakte. Fullstendig og korrekt dokumentasjon er et sentralt aspekt ved transport av farlig last, og igjen: Ingen last bør lastes uten dette. Dessverre har det vært mange tilfeller der avsendere rett og slett ikke har klart å fremlegge den nødvendige dokumentasjonen.

Dokumentasjonskrav er angitt i relevante forskrifter/koder og danner i hovedsak grunnlaget for informasjonen om den farlige lasten som transportøren trenger som bevis på at varene/lasten er trygge for transport, for å varsle transportøren og hans mannskap om relevante farer og for å veilede transportøren / hans mannskap om sikker transport og hvordan de skal reagere i nødstilfeller. Informasjonen bør gis i tilstrekkelig god tid til at transportøren kan iverksette forholdsregler. Avsenderens dokumentasjon bør inneholde analysesertifikater for viktige sikkerhetsparametere, som fuktighetsinnhold, flytepunkt og transportabel fuktighetsgrense for en bulklast som kan bli flytende. Avsenderen bør gi relevante erklæringer om at informasjonen som gis, er nøyaktig. Informasjonen som gis, bør være representativ for lasten som faktisk lastes. Viktige sikkerhetsparametere angitt i generiske sikkerhetsdatablader er kanskje ikke spesifikke for lasten som skal

lastes, og bør behandles med forsiktighet i mangel av analysesertifikater som er spesifikke for lasten som skal lastes. Dessverre har det vært tilfeller der avsenderens sertifikater ikke er representative for lastens viktigste sikkerhetsparametere, og det er derfor det er ekstremt viktig at transportøren ikke stoler fullt og helt på dem. Hvis transportøren er i tvil, bør vedkommende vurdere å arrangere sine egne tester (se nedenfor). I tillegg til dokumentasjon bør farlig last i emballert form være forsvarlig pakket og merket av avsenderen.

Hva sier kontrakten din?

Lastunntak i tidsbefraktningsavtaler er allerede nevnt, men hva annet sier befraktningsavtalen om transport av farlig last? Har skipsføreren rett til å nekte å laste, eller, hvis den allerede er lastet, å losse og kvitte seg med farlig last som ikke er sikker for transport, på befrakterens tid, risiko og bekostning? Dersom kontrakten inneholder eller vil bli obligatorisk underlagt Haag-/Haag-Visby-/Hamburgreglene, bør det bemerkes at alle disse reglene inneholder bestemmelser om farlig last. For eksempel bestemmer Haag-Visby-reglene (i artikkel IV regel 6):

Gods av brannfarlig, eksplosiv eller farlig art som transportøren, skipsføreren eller transportørens agent ikke har samtykket til med kjennskap til godsets art og karakter, kan når som helst før lossing ilandføres hvor som helst eller ødelegges eller gjøres ufarlig av transportøren uten kompensasjon, og avsenderen av slikt gods skal være ansvarlig for alle skader og utgifter som direkte eller indirekte oppstår som følge av slik forsendelse. Dersom slikt gods som sendes med slikt kjennskap og samtykke, blir en fare for skipet eller lasten, kan det på samme måte ilandføres hvor som helst eller ødelegges eller gjøres ufarlig av transportøren uten ansvar for transportøren, bortsett fra felleshavari, hvis noe.

Kan fuktighetsinnholdet testes?

Gjeldende lov og jurisdiksjon i henhold til kontrakten er også verdt å vurdere. Vil dette resultere i enkel tilgang til rettsvesen i tilfelle en tvist eller et havari som involverer farlig last? Man bør huske på at loven som dekker ansvar for tap/skade som følge av transport av farlig gods, varierer fra land til land. I henhold til engelsk common law vil befraktere/avsendere risikere å bryte en underforstått og absolutt forpliktelse hvis de skulle laste last uten å varsle om dens spesielle egenskaper som setter skipet i fare, med mindre eierne eller deres mannskap kjente til eller med rimelighet burde ha visst om dem. I forbindelse med last som er kjent for å være farlig, antyder engelsk rettspraksis at eiere bør anses å ha inngått avtale om å bære risikoer som kan unngås ved passende transportmetoder for varer av den aktuelle typen (eierne forventes å holde seg oppdatert på de riktige transportmetodene, men ikke å ha kunnskapen til en kjemiker), men ikke risikoene som produseres av en bestemt last, som er av en helt annen art (enten i art eller grad) enn de som er knyttet til transport av den beskrevne lasten, og som bør falle på avsenderne/befrakterne. I en nylig sak avgjorde engelske domstoler at en transportørs rett til erstatning mot en avsender ikke var begrenset til en situasjon der lastens farlige natur var den eneste eller dominerende årsaken til tapet, men der skaden uansett ikke ville ha oppstått med mindre det var på grunn av de spesielle egenskapene til den faktiske lasten som ble sendt. Situasjonen i henhold til engelsk lov kan sammenlignes med den i henhold til amerikansk lov, som synes å være mer byrdefull for skipsrederen.

Dersom Haag-/Haag-Visby-reglene gjelder, vil et krav fra transportøren mot avsenderen i henhold til artikkel IV regel 6, i henhold til engelsk lov, bli avvist dersom transportøren brøt sin plikt til å utvise tilbørlig aktsomhet for å gjøre skipet sjødyktig, og det var en medvirkende årsak til skade som følge av transport av farlig last. Dette er svært relevant, som vist i saken om Eurasian Dream. I den saken bestemte de engelske domstolene at et rent biltransportselskap ble gjort sjødyktig som følge av at operatørene ikke ga fartøyet spesifikk dokumentasjon som omhandlet den spesielle brannfaren på biltransportselskaper og forholdsreglene som skulle tas for å unngå slike branner.

Stuing av farlig gods er ofte en viktig faktor for sikker transport, og det er verdt å vurdere hvem som er ansvarlig for stuing i henhold til kontrakten. I en nylig engelsk rettssak (som omhandlet uaktsom stuing av farlig last ved siden av et skips bunkertanker) ble det funnet at der en befraktningspart tildelte ansvaret for stuingen til befrakterne, hadde skipsrederne ikke noe ansvar overfor befrakterne for skader som følge av feil stuing, selv om det gjorde fartøyet usjødyktig. Utfallet av saken ville nesten helt sikkert ha vært annerledes dersom ordene «og ansvar» hadde blitt lagt til klausul i New York Produce Exchanges skjemabefraktning.

Man bør ikke glemme at når man forhandler kontraktsvilkår, har rederen mulighet til å fastsette hva avsendere/befraktere er forpliktet til å sørge for før lasting av farlig last, og hva transportøren har rett til å gjøre hvis avsenderen/befrakteren ikke overholder kravene. Dette kan være spesielt relevant hvis lastestedet har en fortid med problematiske eller uærlige forsendelser. Man kan også vurdere å inngå kontraktsmessige bestemmelser om fullt samarbeid fra lasteinteresser, full tilgang til lasten på land for mulig inspeksjon/prøvetaking og for analyse ved spesifikke laboratorier som man kan stole på at gir nøyaktige resultater (helst med eierens mulighet til å påberope seg slike bestemmelser, uten å frita befraktere og lasteinteresser fra den primære forpliktelsen til å gi fullstendig og nøyaktig dokumentasjon). Slike bestemmelser må vurderes nøye fra sak til sak, da den endelige effekten kan være å gjøre det vanskeligere for en eier å nekte å frakte en last som det fortsatt er tvil om.

Hva er forsikringsdekningen din?

Det er viktig å være klar over at transport av farlig last under visse omstendigheter kan påvirke transportørens forsikringsdekning. Det kan være en garanti i forsikringsavtalen om at ingen farlig last vil bli transportert, eller at den kun vil bli transportert i samsvar med relevante forskrifter. I mangel av noen garanti gjelder en generell opplysningsplikt ved inngåelse av en forsikringsavtale (se for eksempel regel 6 i Gards regler for P&I-dekning). Hvis et fartøys handel med farlig last ikke blir gjort kjent for forsikringsselskapet og det ikke med rimelighet kan forventes at forsikringsselskapet kjenner til slik handel, kan forsikringsdekningen bli påvirket. På samme måte kan en radikal endring i skipets handel, fra for eksempel handel som har involvert transport av stål, til en som involverer transport av farlig last i bulk, anses som en endring av risikoen som krever opplysning til forsikringsselskapet. Regel 7 i Gards regler for P&I-dekning (endring av risiko) angir konsekvensene av en endring av risiko som ikke er opplyst til klubben: En av konsekvensene er at medlemmet ikke har dekning for ansvar, tap, kostnader eller utgifter som er forårsaket eller har blitt økt av endringen av risikoen.

Gards P&I-regel 74 (ulovlig handel osv.) bestemmer at

[f]oreningen skal ikke dekke ansvar, tap, kostnader eller utgifter som oppstår som følge av at skipet frakter smuglervarer, er i blokade eller er sysselsatt i eller på en ulovlig, usikker eller urimelig farlig fart eller reise.

Ordene «usikker eller urimelig farlig fart eller reise» kan være særlig relevante i forbindelse med transport av farlig last, og noe veiledning kan hentes fra de juridiske prinsippene som styrer transportavtaler. Andre klubbregler, som regel 8 (klassifisering og sertifisering av skipet), som krever samsvar med lovbestemte krav i skipets flaggstat, og regel 73 (atomfarer), som angir visse unntak med hensyn til transport av kjernefysisk materiale, kan også være relevante.

Hvor/når går vognen til/fra?

En annen viktig faktor når man blir bedt om å frakte farlig last, er forsendelsesstedet/-landet. Dessverre har en rekke land et dårlig rykte for forsendelse av farlig last, sannsynligvis på grunn av mangel på internkontroll og/eller sanksjoner mot avsendere. P&I Club-rundskriv og -artikler kan veilede i denne forbindelse. Reisens art og skipets avstand fra assistanse bør også vurderes. En lang reise gjennom forutsigbart hardt vær kan for eksempel være grunnlag for ytterligere bekymring. Etter å ha vurdert disse faktorene kan det tas beslutninger om hvordan man best kan beskytte mannskapet og skipet.

Hvordan håndtere de spesielle risikoene?

Hvis avgjørelsen er at skipet kan frakte farlig last, er det verdt å bruke tid på å vurdere hvordan risikoene som er særegne for den aktuelle farlige lasten, best kan håndteres og minimeres. Den viktigste fasen er før transport, og som allerede nevnt bør transportøren sette i verk sine egne kontroller for å sikre at lasten som presenteres for forsendelse, er trygg for transport. Det er nyttig å finne ut hvordan og hvor en farlig bulklast som er utsatt for flytendegjøring, har blitt lagret, og hvor lenge – dette er nyttig å vite når fuktighetsinnholdet i lasten er den viktigste sikkerhetsparameteren. Å utføre transportørens egne tester på lasten kan være så enkelt som at mannskapet utfører en «bokstest», men hvis det er tvil, må man vurdere å utføre riktig representativ prøvetaking og pålitelig analyse. Det sier seg selv at mannskapet må orienteres skikkelig før lasting, og alle

besetningsmedlemmer bør være klar over plasseringen og farene ved lasten. Det kan være nødvendig å sette opp skilt som forbyr adgang til rom som inneholder farlig last og/eller varsle tredjeparter involvert i transporten, for eksempel stuere og terminalpersonell, om den farlige lasten.

Kanskje viktigst av alt: Mannskapet må kjenne til varseltegnene på at noe går galt med lasten, og hvordan de skal reagere. Hvis en ulykke skulle inntreffe, vil det ha vært klokt å ha drillet mannskapet i nødprosedyrene, da hastigheten og grundigheten i responsen ofte kan utgjøre forskjellen. Lærdommene fra tidligere hendelser er ekstremt verdifulle: De demonstrerer viktigheten av riktig risikovurdering og rask tilgang til nøyaktig informasjon og råd og assistanse fra eksperter.

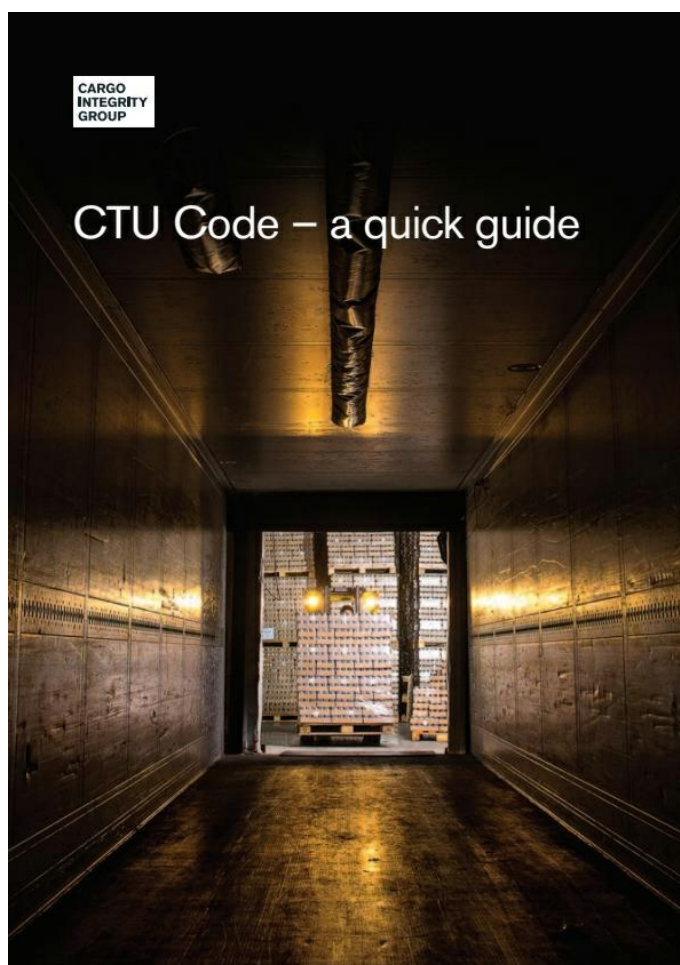
Hvorfor skal du ta risikoen?

Etter å ha lest denne artikkelen spør du deg kanskje: «Hvorfor skal jeg ta risikoen med å frakte farlig last?» Det er ingen tvil om at de aller fleste farlige varer fraktes med hell og uten problemer. I tilfeller der problemer oppstår, kan konsekvensene være alvorlige. En forsiktig tilnærming anbefales alltid. Som alltid er forebygging bedre enn kur.

Hurtigguide til CTU-koden

I et tett samarbeid med partnere i Cargo Integrity Group (BIC, COA, FIATA, GSF, ICHCA, TT Club og WSC) har vi utarbeidet «CTU-koden – en hurtigguide» som en veiledning for hele bransjen, slik at de kan bruke CTU-koden mer effektivt og bidra til en bredere forståelse av god pakkepraksis.

Ved hjelp av diagrammer som har som mål å tydeliggjøre hele prosessen, og ikoner som fremhever viktige ting å gjøre og ikke gjøre, følger den konsentrerte teksten den fullstendige pakkeprosessen for last, på omtrent samme måte som selve CTU-koden, med passende referanser til hele koden.



Sjekkliste for pakking av beholdere

Cargo Integrity Group har utarbeidet denne verdifulle og tydelige sjekklisten for intermodale fraktcontainere for sikker pakking og unngåelse av skadedyrforurensning basert på CTU-koden. Denne sjekklisten sekvenserer de viktigste sjekkpunktene fra en containerpakkers perspektiv og støtter dermed god beslutningstaking. Vellykket gjennomføring legger til rette for trygg og sikker forsendelse av en container. Sjekklisten kan brukes i papirformat eller som en redigerbar PDF; denne kan oppbevares som en oversikt over pakkeprosessen for hver pakket container.

Last ned både hurtigveiledningen for CTU-koden og sjekklisten for containerpakking nedenfor.

Introduksjon

Informasjonen i dette dokumentet er utarbeidet med behørig hensyn til allment akseptert god praksis og spesielt IMO/ILO/UNECEs retningslinjer for pakking av lasttransportenheter, 2014-utgaven (CTU-koden).

Formålet med denne veiledningen er å legge til rette for riktig pakking, transport og utpakking av lasttransportenheter (CTU-er), inkludert fraktcontainere. Denne informasjonen er ment å hjelpe til med planlegging og utførelse av pakking av last slik at forsendelsen blir tilfredsstillende for avsender, transportør og mottaker. Den vil også bidra til å forhindre skadedyrforurensning og skade på CTU-er og deres last som transporteres med vei, jernbane og skip.

Bruk av lastbærende enheter reduserer visse fysiske farer som innholdet er utsatt for. Imidlertid kan feil eller uforsiktig pakking av last inn i eller på slike enheter, eller mangel på riktig blokkering, avstivning og surring, føre til hendelser under håndtering eller transport som forårsaker skade på selve lasten, håndteringsutstyret, transportinfrastrukturen eller miljøet.

Lastetyper som fraktes i containere (spesielt fraktcontainere), har utvidet seg over årene, og innovasjoner innen emballasje, som bruk av fleksitanker og annen nylig utvikling, tillater at tunge, store gjenstander, tradisjonelt lastet direkte i skipenes lasterom (f.eks. stein, stål, avfallsmaterialer og prosjektlast), i stedet kan fraktes i containere. Personen som pakker og sikrer last i en container, og forseglar den, kan være den siste personen som ser inni enheten før den åpnes på bestemmelsesstedet. Følgelig er mange i transportsektoren avhengige av dyktigheten til slike personer, inkludert:

- bilførere og andre trafikanter
- jernbanearbeidere
- besetningsmedlemmer på fartøy på innenlands vannveier
- håndteringspersonell og havnearbeidere i havner/terminaler når enheten overføres fra ett transportmiddel til et annet
- skipets mannskap
- de som inspiserer last
- de som pakker ut enheten på bestemmelsesstedet

I tillegg kan allmennheten være i faresonen for en dårlig pakket lastevogn, som kan føre til en trafikkulykke eller avsporing av tog. Hvor viktig det er å sørge for at lasten er riktig pakket og sikret for reisen, kan sees på bildene som illustrerer konsekvensene av feil pakkeprosedyrer vist i informativt materiale i lastevognskode, IM1.

Informasjonen i denne veiledningen kan kun være av generell karakter, ettersom det finnes mange forskjellige varer og lastetyper.

En sjekkliste knyttet til pakking av fraktcontainere (ikke andre typer CTU) er inkludert i vedlegg 1.

Det bør også bemerkes at veiledningen i denne publikasjonen er veiledende.

Kravene til IMSBC-koden

Vårt tapsforebyggingsteam mottar jevnlig henvendelser knyttet til tiltakene som skal iverksettes ved lasting av ulike bulkklaster for å oppfylle kravene i den internasjonale koden for maritime faste bulkklaster (IMSBC).

Avsenderen er ansvarlig for å gi tilstrekkelig informasjon til kapteinen (eller dennes representant) på forhånd, slik at sikker lasting, stuing og transport av den nominerte lasten kan forberedes. IMSBC-koden beskriver informasjonen som skal oppgis av avsenderen i avsnitt 4.2.2, og denne informasjonen skal oppgis sammen med en erklæring (eksempelformat gitt i avsnitt 4.2.3).

Den viktigste informasjonen som skal oppgis, er uten tvil «navn på bulklast» (BCSN).

Når BCSN-nummeret er gitt, er det vanligvis enkelt å identifisere riktig liste i tillegg 1 for lasten som presenteres for transport, og bekrefte at eventuelle krav til sikker transport kan overholdes.

Det er også vanlig at skip som driver med transport av bulklast, har innhentet en samsvarserklæring eller lignende fra klassifikasjonsselskapet sitt som angir BCSN-nummeret til lasten som kan transporteres, sammen med eventuelle tilleggsvilkår etter behov.

Det oppstår imidlertid vanskeligheter når navnet på den leverte lasten ikke samsvarer med noen av BCSN-ene som er oppført i IMSBC-koden. Når dette skjer, kan ikke listene i IMSBC-koden brukes direkte, og alternative skritt må tas for å bekrefte sikkerheten til lasten som skal transporteres.

Det finnes noen raske bekreftelseskontroller som kan gjøres dersom dette skjer.

Sjekk for synonymer – når det oppgis et BCSN som ikke vises i tillegg 1, sjekk om det samme navnet refereres til i tillegg 4. Det er mulig at et synonym har blitt brukt, for eksempel en last deklartert som «Krommalm» ber brukeren om å gjennomgå planen under et BCSN for «KROMITTMALM». Dette gir bare skipsføreren og mannskapet de riktige referansene de trenger for å forstå lastens egenskaper tilstrekkelig før lasting til å muliggjøre iverksettelse av forholdsregler som kan være nødvendige for riktig stuing og sikker transport av lasten. Imidlertid oppfyller det fortsatt ikke kravet i avsnitt 4.1.3 og avsnitt 4.2 i koden. Hvis en slik situasjon oppstår, anbefaler vi at det søkes avklaring fra avsenderen, og til slutt bør riktig BCSN settes inn i lastedeklarasjonen og ikke synonymet. Det anbefales også å sammenligne lasten med beskrivelsen og egenskapene beskrevet i den individuelle planen, og hvis det finnes merkbare forskjeller, kontakt klubben for ytterligere råd.

Sjekk for grupperinger – noen BCSN-er har blitt gruppert under én plan. Et godt eksempel er planen for «Mineralkonsentrater», som inneholder informasjonen som kreves for 25 forskjellige BCSN-er.

Sjekk språk – det kan hende at BCSN-en er oppgitt på et annet språk enn det som forventes. Vedlegg 5 inneholder BCSN-er oversatt til tre forskjellige språk: engelsk, fransk og spansk.

Dersom lastens navn imidlertid ikke kan samsvare entydig med et BCSN som er oppført i IMSBC-koden, skal den frittstående prosedyren i avsnitt 1.3 – «Last som ikke er oppført i denne koden» – følges.

I første omgang må avsenderen gi den nødvendige informasjonen om lastens egenskaper til den kompetente myndigheten i lastehavnen (CA-PL). CA-PL vil vurdere lastens egnethet for sikker sjøtransport.

Neste trinn avhenger av om lasten vurderes å ha noen av farene som ville klassifisert den som gruppe A eller gruppe B.

GRUPPE A – last som utgjør en fare på grunn av fuktighet som kan føre til flytendegjøring eller dynamisk separasjon hvis den sendes med et fuktighetsinnhold som overstiger den transporterbare fuktighetsgrensen.

GRUPPE B – last som innehar en kjemisk fare som kan føre til en farlig situasjon på et skip.

GRUPPE C – last som verken er klassifisert som gruppe A eller gruppe B.

Hvis dette er tilfelle, må det innhentes en «trepartsavtale». Dette betyr at detaljer om lasten og vurderingen av den deles med den kompetente myndigheten i lossehavnen (CA-PL) og skipets flaggstat. Sammen vil de tre organene bli enige om vilkårene som må følges for å tillate sikker transport.

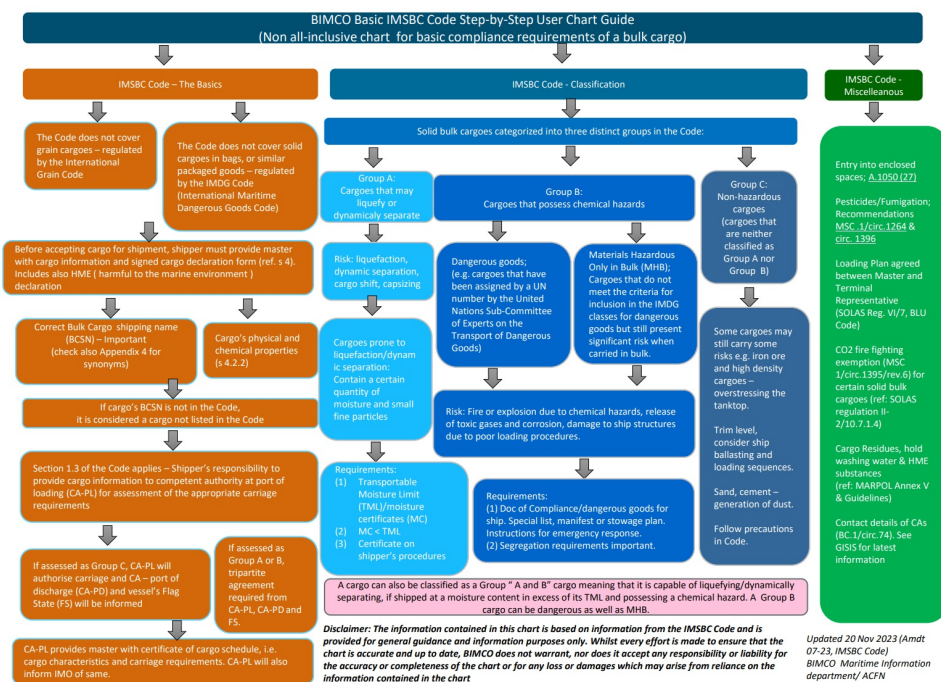
Hvis lasten vurderes av CA-PL til å oppfylle standardene for en gruppe C-last, kan de ganske enkelt godkjenne lasten for transport. Denne godkjenningen bør også meddeles til CA-PL og skipets flaggstat.

Uavhengig av hva som er resultatet av lastvurderingen, må CA-PL, dersom lasten er godkjent for transport, gi skipsføreren et sertifikat som inneholder informasjonen i avsnitt 1.3.2 i koden.

BIMCO har laget et trinnvis brukerskjema for blant annet dette scenarioet, som du finner her. (lagt ut som bilde)

Lister over gjeldende kompetente myndigheter finnes i IMO GSIS, og vi anbefaler at denne konsulteres når du står overfor en slik situasjon.

Der det viser seg at en last ikke er oppført i IMSBC-koden, må det utvises stor forsiktighet, og prosedyren i avsnitt 1.3 i IMSBC-koden må overholdes nøye.



BIMCO

BIMCO har laget et trinnvis brukerskjema for blant annet dette scenarioet, som du finner her.

Casestudier

!

Å LÆRE AV ERFARINGER

Å reflektere over tidligere hendelser er en effektiv måte å lære av erfaringer på for å påvirke fremtidig atferd positivt.

Refleksjon handler ikke bare om å lese en ulykkesrapport eller se en casestudievideo. Det handler om å undersøke innholdet og gjennomgå hendelsesforløpet. Det handler om å analysere hvorfor det skjedde, og «hva det betyr for meg», deretter relatere de identifiserte læringspunktene til en persons personlige situasjon og vurdere om ting kan gjøres annerledes.

Den sanne kraften i reflekterende læring ligger i å vurdere og diskutere en hendelse med kolleger, noe som genererer en rikere og mer verdifull dialog. For å oppmuntre til dette kan vi også tilby dedikert opplæringsmateriell for hver hendelsescasestudie. Dette vil inkludere presentasjonsmateriell og et reflekterende læringsskjema som kan brukes som opplæringsmateriell slik medlemmene eller deres mannskap ønsker. For eksempel kan de brukes under sikkerhetsmøter om bord, på mannskapsseminarer eller bare til individuell refleksjon.

Hva er tapsforebygging?

Enten du kaller det tapsforebygging, beskyttelse av eiendeler eller tap og forebygging, trenger du en plan for å redusere tap for å beskytte bunnlinjen din.

Definisjon av tapsforebygging

Per definisjon er tapsforebygging praksisene og retningslinjene du implementerer for å hindre forebyggbare tap i bedriften din. Selv om individuelle tap kan være små, kan de raskt hope seg opp – millioner av dollar for store bedrifter.

Tapsforebygging bruker menneskelig intelligens, opplæring og teknologi for å håndtere disse truslene. Å identifisere sårbarheter, implementere passende sikkerhetstiltak og utvikle en kultur som gjennomføre på tapsforebygging, er nøkkelen til suksess.

Viktigheten av tapsforebygging

Hvorfor er det så viktig å forebygge tap? Det kan starte med den økonomiske konsekvensen, men det går mye lenger.

Finansiell innvirkning: Tap, enten det skyldes tyveri, svindel eller driftsmessig ineffektivitet, påvirker bunnlinjen til et selskap. Effektive strategier for tapsforebygging kan forbedre lønnsomheten betydelig ved å redusere svinn og unødvendige utgifter.

Ansattes sikkerhet: Tiltak for å forebygge tap, som overvåkingssystemer og sikkerhetsprotokoller, bidrar til et tryggere arbeidsmiljø for ansatte og reduserer hendelser på arbeidsplassen og potensielt ansvar.

Merkebeskyttelse: Høyprofilerte tyveri- eller svindelhendelser kan skade et selskaps omdømme, noe som fører til tap av kundetillit og potensielle langsiktige konsekvenser. Et sterkt kriminalitetsforebyggende program bidrar til å opprettholde merkevareintegritet og kundetillit.

Driftseffektivitet: Tapsforebyggende tiltak fører ofte til forbedret driftseffektivitet og produktivitet ved at sårbarheter i prosesser og systemer blir identifisert og håndtert.

Juridisk samsvar: Mange bransjer er underlagt forskrifter angående sikkerhet, databaseskyttelse og kapitalforvaltning. En omfattende strategi for å forebygge tap sikrer samsvar med disse juridiske kravene og unngår potensielle bøter og juridiske problemer.

Integritet i forsyningskjeden: For bedrifter som er involvert i produksjon og distribusjon, spiller tapsforebygging en viktig rolle i å opprettholde integriteten til forsyningskjeden, sikre produktkvalitet og forhindre forfalskning eller tyveri under transport.

Bedrifter med effektive skadeforebyggende programmer får ofte et konkurransefortrinn ved at de opprettholder lavere driftskostnader og høyere fortjenestemarginer.

Typer tap i næringslivet

Tap kan oppstå på ulike stadier av driften, så det er viktig å forstå hvordan og hvor de skjer.

Tyveri og svindel

Den mest synlige formen for tap er tyveri eller svindel, både innenfra og utenfor organisasjonen.

Eksternt tyveri

Dette inkluderer tyveri i butikker, innbrudd, ran og organisert detaljhandelskriminalitet. Eksternt tyveri kan føre til betydelig lagersvinn og utgjøre sikkerhetsrisikoer for ansatte og kunder.

Internt tyveri

Dette innebærer at ansatte stjeler fra bedriften. Det inkluderer aktiviteter som direkte tyveri av varelager, kontantuttak eller misbruk av bedriftens ressurser.

Svindelaktiviteter

Bedrifter må også være på utkikk etter ulike typer svindel, inkludert:

- **retursvindel:** et forsøk på å returnere stjålne eller brukte varer for refusjon
- **kredittkortsvindel:** bruk av stjålne eller forfalskede kort
- **identitetstyveri:** utnyttelse av uautoriserte kjøp eller kontotilgang
- **ansattsvindel:** for få merkede varer eller lønssvindel
- **driftsfeil og leverandørsvindel**

Tap kan også oppstå på grunn av ineffektivitet eller feil i den daglige driften:

Administrative feil: Feil i prissetting, lagerstyring eller regnskap kan føre til økonomiske tap eller avvik i lagerbeholdningen.

Prosessineffektivitet: Dårlig utformet arbeidsflyt eller utdaterte systemer kan føre til sløsing med ressurser, økte lønnskostnader og tapte muligheter.

Leverandørsvindel: Dette inkluderer overfakturering, underlevering av varer eller levering av produkter av dårlig kvalitet. Slik praksis kan føre til betydelige økonomiske tap og kvalitetsproblemer.

Brudd på samsvar: Manglende overholdelse av bransjeforskrifter eller sikkerhetsstandarder kan føre til bøter, advokatsalærer og omdømmeskade.

Tap i produksjonen

Produksjonsmiljøer står overfor unike utfordringer når det gjelder tapsforebygging. I tillegg til kunder og leverandører kan driftsmessig ineffektivitet føre til tap, som for eksempel:

- **Produksjonsavfall:** Ineffektive prosesser, utstyrsfeil eller dårlig kvalitetskontroll kan føre til overdrevent svinn av råvarer og ferdige produkter.
- **Nedetid for utstyr:** Uventede maskinhavarier eller utilstrekkelig vedlikehold kan føre til produksjonsforsinkelser og økte kostnader.
- **Problemer med kvalitetskontroll:** Produkter av lav kvalitet som ikke består kvalitetskontroller, representerer en betydelig form for tap, inkludert bortkastede materialer, arbeidskraft og potensielle tilbakekallinger.
- **Tyveri av immaterielle rettigheter:** I bransjer som er avhengige av proprietære design eller formler, kan tyveri av immaterielle rettigheter føre til betydelige langsiktige tap.

Tap av distribusjon og logistikk

Når varer beveger seg fra produsenter til kunder, gir det betydelige muligheter for tap, inkludert:

- **Tyveri under transport:** Lasttyveri under transport kan føre til betydelig lagertap og forstyrrede forsyningskjeder.
- **Skade og ødeleggelse:** Feil håndtering, utilstrekkelig emballasje eller feil i temperaturkontrollen kan føre til produktskade eller ødeleggelse, spesielt for lettbederverlige varer.
- **Feilruting eller forsinkelser:** Ineffektiv ruting eller logistiske feil kan øke transportkostnadene og føre til forsinkede leveranser, noe som potensielt kan føre til kundemisinøye og tapte kunder.
- **Lagersvinn:** Avvik mellom registrerte og faktiske lagernivåer på grunn av tyveri, feilplassering eller menneskelige feil kan føre til økonomiske tap og driftsutfordringer.

Ved å identifisere potensielle sårbarheter på tvers av alle aspekter av forretningsdriften kan selskaper implementere målrettede tiltak for å redusere risikoer og beskytte eiendelene sine effektivt.

Forretningsstrategier og tapsforebyggingsverktøy

Selv om spesifikke løsninger vil variere fra bransje til bransje, gjelder noen overordnede prinsipper for alle når det gjelder beste praksis.

Teknologiske skadeforebyggingsløsninger

Moderne tapsforebyggingsteknologi kan forbedre menneskelig intelligens for å beskytte virksomheten din, spesielt innen tapsforebygging i detaljhandelen.

Overvåking og kontroll

Overvåkingskameraer (CCTV) gir sanntidsovervåking og -opptak og dokumenterer og bevarer bevis på forbrytelser. Dagens teknologi innebærer mer enn bare å vise bilder; den bruker kunstig intelligens og maskinlæring for å innlemme funksjoner som ansiktsgjenkjenning, registreringsskilt, varmekartlegging og integrert analyse. Disse sikkerhetskameraene og denne programvaren kan gjenkjenne mistenkelig aktivitet og varsle fysisk sikkerhetspersonell.

Innen detaljhandel har elektroniske artikkelovervåkingssystemer (EAS) blitt vanlige maskinvarerløsninger for bransjeledere, som bruker merker og detektorer for å forhindre butikktveri. Når en vare passerer gjennom deteksjonssonen uten å bli deaktivert, utløses en alarm. Denne teknologien fungerer som et avskrekkende middel og et middel for umiddelbar respons på butikktveriforsøk.

Radiofrekvensidentifikasjon (RFID) er en annen teknologi som brukes i sanntidssporing av varelager. RFID er spesielt effektivt i detaljhandel og logistikkvirksomhet fordi den gir nøyaktig, kontinuerlig **oppdatert** informasjon om varers plassering og status. Innovative løsninger som sensorer brukes også til å spore forsyningskjeder og overvåke forhold, som varme og kulde for temperaturfølsomme varer.

Moderne salgssteder (POS) flagger nå mistenkelige transaksjoner, noe som hjelper med å avdekke svindel eller andre problemer ved skranken.

Nettsikkerhet og databeskyttelse

Nettkriminalitet er big business. Anne Neuberger, USAs assisterende nasjonale sikkerhetsrådgiver for cyber og nye teknologier, spår at nettkriminalitet vil være på over 23 billioner dollar innen 2027. Etter hvert som bedrifter i økende grad er avhengige av skyen og digitale systemer, har nettsikkerhet og databeskyttelse blitt stadig viktigere.

Strategier inkluderer:

- brannmurer og inntrengingsdeteksjonssystemer
- krypterings- og redigeringsteknologi
- nulltillitsbasert nettverkstilgang (ZTNA)
- prinsippet om det minste privilegium (PoLP)
- kontinuerlig overvåking av digitale eiendeler
- prosess- og prosedyreoptimalisering

I tillegg til teknologi gir utvikling av standardprosesser og -prosedyrer rammeverket for effektiv implementering av skadeforebygging.

Beste praksis og opplæring av ansatte

Omfattende opplæring av ansatte og tydelige driftsprosedyrer starter med grundig onboarding av nye ansatte, slik at de forstår selskapets retningslinjer og prosedyrer for skadeforebygging helt fra starten av. Å skape en bevissthetsskulturell fra dag én kan redusere risikoen for utilsiktede feil eller forglemmelser som fører til tap, betydelig.

Opplæringen bør imidlertid ikke stoppe etter onboarding

Regelmessige opplæringsøkter holder bedriftens ansatte oppdatert på nye trusler og forebyggingsteknikker og forsterker viktigheten av tapsforebygging i det daglige arbeidet. Disse øktene kan dekke et bredt spekter av emner, fra å identifisere mistenkelig atferd til riktig håndtering av sensitiv informasjon.

Tydelige retningslinjer og prosedyrer er avgjørende for å opprettholde konsistens i arbeidet med å forebygge skader. Veldokumenterte retningslinjer for håndtering av kontanter, varelager og sensitiv informasjon reduserer risikoen for feil og mislighold. Disse retningslinjene bør være lett tilgjengelige for alle ansatte og gjennomgås regelmessig for å sikre at de forblir relevante og effektive.

For å engasjere ansatte ytterligere i arbeidet med å forebygge tap implementerer mange bedrifter insentivprogrammer. Ved å belønne ansatte for å identifisere og forebygge tap kan bedrifter skape en felles ansvarsfølelse for å beskytte selskapets eiendeler.

Regelmessige revisjoner og forhåndsscreening

Regelmessige revisjoner spiller en avgjørende rolle i å identifisere og håndtere potensielle sårbarheter før de fører til tap. For eksempel bidrar lagerrevisjoner til å identifisere avvik tidlig, noe som muliggjør rask etterforskning og løsning. Finansielle revisjoner kan avdekke svindelaktiviteter eller regnskapsfeil som ellers ville gått ubemerket hen.

Utover spesifikke revisjoner kan skadeforebyggingstjenester gjennomføre omfattende revisjoner for å identifisere sikkerhetshull og gi anbefalinger om løsninger som kan forbedre sikkerhetssituasjonen.

Forebygging omfatter også ansettelsesprosessen. Grundig screening før ansettelse, inkludert bakgrunnsjekker, bidrar til å forhindre ansettelse av personer som tidligere har drevet med tyveri eller svindel. Det samme prinsippet gjelder for leverandørforhold.

Innkjøps- og betalingssvindel forekommer oftere enn du kanskje tror. Flere leverandører og komplekse forsyningskjeder er i faresonen. Faktisk sier 55 prosent av ledere spurt av PwC at slik svindel er en utbredt bekymring. Nøye evaluering av leverandører og industripartnere kan redusere risikoen for leverandørsvindel og sikre integriteten til forsyningskjeden. Ved å gjennomføre due diligence på potensielle leverandører og regelmessig gjennomgå eksisterende relasjoner kan bedrifter minimere risikoen for tap på grunn av eksterne parter.

Strategier i produksjon

Produksjonsmiljøer presenterer unike utfordringer for tapsforebygging og krever spesialiserte tilnærminger skreddersydd for produksjonsprosessen. En nøkkelstrategi er implementeringen av produksjonsprinsipper som bygger på lean. Ved å effektivisere prosesser og eliminere svinn forbedrer lean-metoder ikke bare effektiviteten, men reduserer også mulighetene for tap.

Kvalitetskontroll

Kvalitetskontrolltiltak er et annet kritisk aspekt ved tapsforebygging i produksjonen. Streng kvalitetskontroll gjennom hele produksjonsprosessen bidrar til å oppdage feil tidlig, redusere svinn og forhindre kostbare tilbakekallinger. Denne proaktive tilnærmingen sparer ikke bare penger, men beskytter også selskapets omdømme og kunderelasjoner.

Forebyggende vedlikehold

Forebyggende vedlikehold spiller en viktig rolle i å minimere tap på grunn av utstyrsfeil. Regelmessige vedlikeholdskontroller og rettidige reparasjoner minimerer nedetid og reduserer risikoen for produktskade på grunn av maskinfeil. Dette er et viktig tiltak når det gjelder å stoppe tap.

En fersk ABB-undersøkelse rapporterte at uplanlagt nedetid i produksjonen koster i gjennomsnitt 125 000 dollar per time.

Lagerstyring

Effektiv lagerstyring er avgjørende i produksjonsmiljøer

Moderne programvaresystemer for sporing av råvarer og ferdige produkter bidrar til å forhindre tyveri og redusere problemer knyttet til overlager eller lagermangel. Disse systemene gir sanntidsoversikt over lagernivåer, noe som muliggjør mer nøyaktig planlegging og reduserer risikoen for tap på grunn av feilhåndtering.

Strategier innen distribusjon og logistikk

Distribusjon og logistikk er komplekse i dagens verden. Organisasjoner må ta i bruk en kombinasjon av teknologiske løsninger og beste praksis for å beskytte eiendeler og sikre effektiv drift.

GPS-sporing og ruteoptimalisering

GPS-sporing og ruteoptimalisering har revolusjonert logistikkbransjen og gir sanntidsoversikt over plasseringen av kjøretøy og forsendelser. Denne teknologien tjener flere formål innen tapsforebygging. Den fungerer som et avskrekkende middel mot tyveri, ettersom konstant overvåking gjør det vanskelig for kriminelle å målrette forsendelser ubemerket. Den forbedrer også den generelle effektiviteten ved å muliggjøre bedre ruteplanlegging.

Avansert ruteoptimaliseringsprogramvare bruker GPS-sporing for å bestemme de mest effektive leveringsrutene. Dette bidrar til å redusere drivstoffkostnader (og utslipp), samtidig som det minimerer risikoen for forsinkelser og feilruting. Å sikre rettidig levering og redusere tiden varene bruker under transport, kan redusere eksponeringen for potensielle tap betydelig.

Sikker emballasje og håndtering

Sikker emballasje og håndteringspraksis danner en annen viktig forsvarslinje mot tap under transport. Bruk av forseglet emballasje muliggjør rask identifisering av kompromitterte forsendelser. Dette forhindrer tap og effektiviserer prosessen med å identifisere hvor i forsyningskjeden et sikkerhetsbrudd kan ha skjedd.

For sensitive varer er det viktig å opprettholde riktig temperatur og fuktighetsnivå under transport. Klimakontrollert transport forhindrer ødeleggelse og skade, noe som er spesielt viktig for industrier som legemidler eller ferske råvarer. Ved å investere i passende emballasje og transportmetoder kan bedrifter redusere tap på grunn av miljøfaktorer betydelig.

Detaljert dokumentasjon av sporbarhetskjeden utfyller disse tiltakene. Ved å spore hvem som håndterer forsendelser i hvert trinn av transporten, kan bedrifter lettere identifisere hvor problemer oppstår, og iverksette passende tiltak. Dette nivået av åpenhet bidrar til å forebygge tap og løse eventuelle tvister som oppstår.

Menneskelige elementer i skadeforebygging

Teknologi, prosesser og prosedyrer er alle viktige.

!

MEN ...

Men dine ansatte er ofte din første forsvarslinje og dessverre noen ganger årsaken til tap.

Du må skape en bevissthets- og ansvarskultur blant teammedlemmene for at forebygging av tap i bedriften skal bli effektiv.

Ansattmedvirkning og opplæring

Ansattes engasjement i skadeforebyggende tiltak går utover bare overholdelse av regler og prosedyrer. Det krever en proaktiv tilnærming der ansatte oppfordres til å ta eierskap til skadeforebygging innenfor sine ansvarsområder. Dette engasjementet starter med omfattende opplæringsprogrammer som gir ansatte utdanning i potensielle risikoer og forebyggingsteknikker – samtidig som de vektlegger deres rolle i å beskytte selskapets eiendeler.

Effektive opplæringsprogrammer bør dekke et bredt spekter av emner, inkludert:

- identifisering av mistenkelig atferd i detaljhandelsmiljøer
- riktig håndtering av kontanter og sensitiv informasjon

Beste praksis for nettsikkerhet

Rapporteringsprosedyrer for potensielle sikkerhetsbrudd eller brudd på retningslinjer

Forstå virkningen av tap på bedriften og individuelle ansatte

Regelmessige oppfriskningskurs og oppdateringer om nye trusler eller prosedyrer bidrar til å holde tapsforebygging friskt i minne.

Bekjempelse av organisert detaljhandelskriminalitet

En undersøkelse fra Capital One avdekket at mer enn 70 prosent av forhandlere sier at det har vært en økning i organisert detaljhandelskriminalitet (ORC) de siste fem årene. Mens kriminalitet i butikkene skaper overskrifter, skjer ORC i hele forsyningskjeden. Av de spurte rapporterte 40 prosent om ORC på distribusjonssenteret sitt, 45 prosent la merke til ORC-aktivitet mens varer var underveis fra distribusjonssentre til butikker, og 38 prosent opplevde detaljhandelskriminalitet i butikken.

I motsetning til butikktveri innebærer ORC koordinerte tiltak for å stjele store mengder varer for videresalg, med et årlig gjennomsnittlig tap på milliarder av dollar. Å håndtere denne trusselen krever en mangesidig tilnærming som kombinerer teknologi, opplæring og samarbeid.

Ansatte bør læres opp om typiske metoder som brukes av organiserte kriminelle grupper. Dette inkluderer å gjenkjenne mistenkelig atferd, som for eksempel enkeltpersoner som ofte returnerer varer uten kvitteringer, eller grupper som samarbeider for å distrahere ansatte mens andre stjeler varer. Sikkerhetstjenester som spesialiserer seg på detaljhandel, kan tilby både opplæring og sikkerhetspersonell som en del av et skadeforebyggende team.

Samarbeid med politi og andre detaljhandlere er avgjørende i kampen mot ORC. Mange regioner har etablert ORC-foreninger der detaljhandlere, fagfolk innen skadeforebygging og politimyndigheter deler informasjon og koordinerer innsatsen. Disse partnerskapene kan føre til mer effektive strategier for å identifisere og pågripe kriminelle.

Forebyggende tiltak og organisasjonskultur

Å lage et program for skadeforebygging går utover å implementere spesifikke verktøy og strategier. Det krever en konsekvent organisatorisk tilnærming der skadeforebygging er integrert i alle aspekter av virksomheten.

Å dyrke en kultur for skadeforebygging

En sterk kultur for tapsforebygging starter på toppen. Ledelsen må forplikte seg til å forebygge tap gjennom sine handlinger og beslutninger. Dette inkluderer å allokere ressurser til tapsforebyggende tiltak, kommunisere regelmessig og holde alle nivåer i organisasjonen ansvarlige for å forhindre tap.

For å dyrke denne kulturen kan bedrifter

- integrere skadeforebygging i selskapets kjerneverdier og formålsparagraf
- diskutere regelmessig skadeforebygging i teammøter og ta det opp på tvers av selskapet
- inkludere tapsforebyggingsmålinger i ytelsesevalueringer på alle nivåer
- feire suksesser og dele lærdommer fra forhindrede tap
- oppmuntre til innovasjon for å finne nye strategier for skadeforebygging og belønne kreative løsninger

Å gjøre tapsforebygging til en del av bedriftens DNA skaper et miljø der hver ansatt føler et ansvar for å beskytte bedriftens eiendeler.

Juridiske og etiske hensyn

Mens du gjør alt dette, er det fortsatt viktig å sørge for at tiltakene dine er i samsvar med juridiske og etiske standarder. Dette inkluderer å ha respekt for ansattes og kunders personvern, å overholde arbeidslover og å sikre at skadeforebyggende tiltak ikke diskriminerer.

Noen viktige juridiske og etiske hensyn er:

- Man må sikre at overvåkingmetoder er i samsvar med personvernlovgivningen.
- Rettferdige og konsekvente retningslinjer for søk eller etterforskning av ansatte må implementeres.
- Varslere som rapporterer potensielle tap eller brudd på retningslinjer, må beskyttes.
- Ved håndtering av kundeinformasjon må personvernforskrifter overholdes.
- Man må sikre at skadeforebyggingsmetoder ikke krenker individuelle rettigheter eller skaper et fiendtlig arbeidsmiljø.

Ved å prioritere juridisk og etisk samsvar kan bedrifter beskytte seg mot potensielle søksmål, samtidig som de bygger tillit hos ansatte og kunder, forsterker de positive aspektene ved sin skadeforebyggende kultur og skaper et **trygt miljø for alle**.

Casestudier



CASE 1

Et bulkskip skulle rengjøre lasterommene mens de driftet, som en forberedelse til mottak av skipets neste last. Skipet fikk hjelp fra et rengjøringsfirma fra land. I løpet av den tredje dagen med vasking av lasterommene falt en fra rengjøringslaget om lag 17 meter ned i lasterom nummer 5 og ble funnet ubevegelig på tanktoppen. Personen ble senere erklært død.

Hva skjedde?

Skipet hadde losset sin fulle last, og deretter, som forberedelse til lasting av neste last, måtte skipets lasterom rengjøres mens det drev utenfor havnegrensene. Befrakteren hadde leid inn et landgående team på 13 personer, hvorav én var teamleder, for å hjelpe til med å vaske lasterommene før de fortsatte til lastehavnen.

På grunn av covid-19-restriksjoner måtte besetningen og skipets mannskap følge de strenge lokale reglene om absolutt avstand og ikke interagere fysisk. Skipets mannskap skulle imidlertid fortsatt sørge for utstyr og bistå med å pumpe ut lensevannet som samlet seg opp under rengjøringen.

Før arbeidet startet, hadde overstyrmannen gjennomført et verktøykassemøte (TBT) med lederen for rengjøringslaget, der sikkerhetsprosedyrene ble diskutert. Ettersom medlemmene av rengjøringslaget alle hadde erfaring med denne typen arbeid, fant ikke laglederen det nødvendig å daglig diskutere sikkerhetstiltakene med lagmedlemmene sine. Laglederen bestemte også at det var unødvendig å foreta en risikovurdering, igjen fordi rengjøringslaget hadde erfaring med rengjøring av lasterom, og han anså dette som en rutineoppgave for laget. Likevel ble rengjøringslaget observert iført personlig verneutstyr som vernebriller, hjelm og hansker.

Risikovurderingene, som ble gjennomført av fartøyets overstyrmann, for rengjøring av lasterom, åpning og lukking av lukedekslar og bruk av høytrykksspyler i lasterom ble ikke gitt til laglederen for rederiet, da overstyrmannen mente at disse ikke var gjeldende for tredjepartsentreprenører.

Etter TBT-en begynte det ryddende teamet å rengjøre lasterom nr. 5. I mellomtiden åpnet fartøyets mannskap lasterom nr. 1 og 2 for inspeksjon og for å utføre ytterligere rengjøring.

Kort tid etter falt et medlem av rengjøringslaget, som sist hadde blitt sett stående på styrbord karmstige ved lasterom nr. 5, ned i lasterommet fra toppen av lukekarmen. Høytrykksspyleren han hadde brukt til rengjøring, ble senere funnet liggende på dekk ved siden av der han sist ble observert stående.

Laglederen informerte kapteinen, som deretter slo generalalarm og informerte dekksmannskapet om at de fortsatt var i arbeid i lasterom nr. 2. Kapteinen instruerte overstyrmannen om å dra sammen med fartøyets medisinske offiser til hendelsesstedet. I mellomtiden satte fartøyet kursen mot nærmeste havn.



Lærdommer

Følgende lærdommer er identifisert. Disse er basert på informasjonen som er tilgjengelig i granskingsrapporten, og er ikke ment å legge skylden på noen enkeltpersoner eller det involverte selskapet.

- Det var et gap i rytterteamets tilvenning, ettersom kun laglederen kunne snakke godt engelsk, og dette hindret derfor i veien for at de kunne delta i verktøykassemøtene.
- Risikovurderinger, når de utføres av skipets mannskap i henhold til selskapets sikkerhetsstyringssystem (SMS), bør utvides til også å omfatte eksterne entreprenører.
- Lederen for det ridende teamet anså en risikovurdering som unødvendig, da han mente at teammedlemmene hadde tilstrekkelig ekspertise og erfaring med rengjøring av lasterom. Derfor ble ikke de åpenbare risikoene ved oppgavene riktig vurdert og redusert. Uavhengig om man har tidligere erfaring, bør man ikke tolerere åpenbare arbeidsrelaterte risikoer som ikke er tilstrekkelig redusert til et så lavt nivå som praktisk mulig.
- En arbeidstillatelse (PTM) bør fylles ut før operasjonen, og det skal sikres at alt personale er utstyrt med tilstrekkelig og effektivt personlig verneutstyr (PPE) for den tildelte jobben. Hvis den skadde hadde brukt riktig fallbeskyttelse, ville dette sannsynligvis ha forhindret dødsfallet.
- Egnede sikkerhetsbarrierer, som sikkerhetslinjer, bør rigges på tvers av åpne luker.
- Mangelen på bemanningsplanlegging, sammen med pandemiestriksjonene og ønsket om å fullføre flere oppgaver samtidig, førte sannsynligvis til mangel på formell veiledning av rytterteamet.
- Et effektivt program for stopp av arbeidet om bord kunne ha forhindret hendelsen ved å gjøre det mulig for besetningsmedlemmer å utfordre de utrygge praksisene og eliminere selvtilfredshet på jobben, spesielt gitt at selskapets prosedyrer angivelig hadde blitt fulgt.

CASE 2 – FARENE VED KULL-LAST



Nylig ble et bulklasteskip som fraktet kull fra Sør-Afrika til Singapore, rammet av en dødsulykke, der tre besetningsmedlemmer omkom. De ble funnet i et fullt lasterom.

Dette er den andre hendelsen av sitt slag, ettersom en lignende ulykke inntraff på et annet fartøy som fraktet kull-last, i 2019. to besetningsmedlemmer. I det tilfellet døde elektroingeniøren mens han utførte en vanninntrengningsalarmtest i lasterommet, og et av redningsmannskapsmedlemmene døde fordi han gikk inn i det lukkede rommet uten et selvforsynt pusteapparat (SCBA).

Disse hendelsene med kulltransport og adgang til trange rom fremhever de iboende farene ved prosessen. For å forhindre slike hendelser og sikre mannskapets sikkerhet er det viktig å forstå risikoene forbundet med kull-laster og de farlige gassene som kan produseres.

Fare ved kull-last

Som et brennbart materiale utgjør kull betydelig risiko under transport. Kull kan avgi brennbare gasser, som metan og hydrogen, noe som øker de potensielle farene. Kull-laster kan frigjøre giftige gasser, inkludert karbonmonoksid (CO), svoveldioksid (SO₂) og nitrogenoksider (NO_x), som er skadelige for menneskers helse.

Brannfarlige gasser

Metan og hydrogen slippes ofte ut fra kull-laster, noe som øker risikoen for brann og eksplosjon.

Giftige gasser

Karbonmonoksid (CO)

Det er viktig å merke seg at karbonmonoksid er svært giftig og kan forårsake kvelning. Karbonmonoksid er en fargeløs, luktfri gass som kan produseres under oksidasjon av kull. Den er svært giftig ved inhalering og har en affinitet for hemoglobin i blodet som er over 200 ganger større enn oksygen. Eksponering for karbonmonoksid kan forårsake kvelning, pustevansker og andre alvorlige helseproblemer.

Svoveldioksid (SO₂)

Kullforbrenning kan frigjøre svoveldioksid, en giftig gass som kan forårsake luftveisproblemer og bidra til luftforurensning.

Nitrogenoksider (NO_x)

Kullforbrenning kan også produsere nitrogenoksider, som er skadelige gasser som bidrar til luftforurensning og kan forårsake luftveisproblemer.

Oksygenmangel

Kulloksidasjon kan føre til oksygenmangel i lasterommet, noe som øker konsentrasjonen av karbondioksid eller karbonmonoksid. Dette kan skape et oksygenfattig miljø, noe som er farlig for alle som går inn i lasterommet.

Det er viktig at det tas passende forholdsregler under håndtering og transport av kull-laster for å redusere disse risikoene. Dette inkluderer å overvåke gassnivåene nøye, sørge for tilstrekkelig ventilasjon og følge sikkerhetsretningslinjene som er angitt i den internasjonale koden for maritime faste bulklaste (IMSBC).

Trange rom

Lasterom og trange rom på skip som frakter kull, er utsatt for opphopning av skadelige gasser. Disse rommene er ofte utilstrekkelig ventilt, noe som kan føre til opphopning av giftige gasser, brannfarlige gasser og reduserte oksygennivåer.

Man bør være spesielt forsiktig ved arbeid i disse rommene og områdene. Risikovurdering og prosedyrer for adgang til trange rom bør følges.

Forholdsregler

For at skipsledelsen og besetningsmedlemmene skal kunne være sikre, er det viktig å forstå risikoene som kull-laster utgjør, som at skadelige gasser kan genereres, og at lasterom og trange rom utgjør en fare. Ved å implementere passende sikkerhetstiltak, utføre regelmessige inspeksjoner og tilby tilstrekkelig opplæring og utstyr APL Southampton kan risikoer minimeres, og et tryggere miljø for alle involverte i kulltransport kan skapes.

Skipsledelsen og besetningsmedlemmer må prioritere sikkerhet og ta følgende forholdsregler:

- Ikke gå inn i lasterom eller andre områder der gasser kan samle seg uten skikkelig ventilasjon og gasskontroll.
- Gjennomfør en risikovurdering før og under kulltransport.

- Sørg for at alt mannskap er skikkelig opplært i farene og risikoene ved kulltransporter.
- Gjennomfør regelmessige øvelser i hvordan man får adgang til og redder folk ut av trange rom; mannskapet bør få opplæring i nødberedskap.

!

SMS-PROSEDYRER

Ledelsen bør sørge for at passende SMS-prosedyrer for transport av kull er etablert og implementert om bord på skipet.

CASE 3



Hva skjedde?

På tidspunktet for hendelsen var andrestyrmannen (2/O) på vakt på broen, mens andremaskinisten (2/E) og én menig var på vakt i maskinrommet, ettersom fartøyet ikke var sertifisert for ubemannet maskinromsdrift.

Ved starten av vekten registrerte 2/E maskinparametrene i loggboken, noe som indikerte at alt gikk som normalt. Deretter utførte han en vedlikeholdsprosedyre på smøreoljerenseren. Kjørelederen, som hadde vært på vakt fra 06.00 til 12.00, kom til maskinrommet for å sjekke driften av renseren. Han instruerte deretter 2/E om å klargjøre noen drivstoffinjektorer for hovedmotoren. Kjørelederen trakk seg deretter tilbake til lugaren sin for å hvile. 2/E dro for å hente drivstoffinjektorene i maskinrommets lager, som lå akter på øvre dekk, nær inngangen til maskinrommet. I mellomtiden arbeidet den menige på vakt hos 2/E i elektrikerens lager, som også lå på øvre dekk.

Kapteinen var i lugaren sin da han rundt klokken 12:50 UTC hørte alarmer fra brannvarslingspanelet, og han dro umiddelbart til broen. Branndetektoren i maskinrommet og styrerommet lyste. Han prøvde å tilbakestille detektoren, men klarte det ikke. Båtsmannen var på broen, så kapteinen ba ham om å gå til maskinrommet for å vurdere situasjonen. Båtsmannen returnerte raskt og rapporterte kraftig røyk på styrbord side av maskinrommet. Da 2/E kom tilbake til maskinrommet, møtte han båtsmannen, som sa at styrerommet brant. 2/E hadde ikke hørt brannalarmen og åpnet døren til maskinrommet og la merke til kraftig røyk. I det øyeblikket stoppet hovedmotoren, noe som resulterte i strømbrytning, og nødbelysningen ble slått på. 2/E gikk deretter til døren på den andre siden av maskinrommet og la merke til at røyken ikke var like kraftig, men at man ikke

kunne komme inn uten pusteapparat. Kapteinen kom med en kunngjøring på den offentlige adressen, der han kalte mannskapet til brannstasjonene sine.

Båtsmannen, sammen med en dekksmann, tok på seg pusteapparat for å gå inn i maskinrommet og vurdere tilstanden. De gikk inn fra mannskapets innkvartering og så umiddelbart flammer på styrbord side. De returnerte til broen og rapporterte om en stor brann i maskinrommet. Kapteinen beordret 2/O til å utløse generalalarm. 2/E gikk opp på dekk for å bistå med å lukke brannspjeldene og ventilasjonsåpningene i maskinrommet og returnerte til slutt til broen. Kapteinen tok raskt beslutningen om å bruke det faste halon-brannslukkingssystemet. Da maskinrommene var sikret og alle besetningsmedlemmer var gjort rede for, instruerte han sjefssjefen og 2/E om å slippe ut halonet.

Rundt klokken 13:10 UTC kontaktet kapteinen skipets ledere samt deres agent i neste havn for å orientere dem om situasjonen. Agenten kontaktet den lokale kystvakten, som igjen kontaktet skipet for å be om informasjon og sendte en MAYDAY-RELAY der de ba alle fartøy i nærheten om å være i beredskap. FERNANDA sendte ingen MAYDAY-melding. Det ble raskt klart for kapteinen at selv om halonet i utgangspunktet så ut til å ha dekket brannen, var det en alvorlig situasjon som var i ferd med å utvikle seg i maskinrommet. Kapteinen informerte kystvakten om den raskt forverrede situasjonen og ba om at mannskapet skulle bli evakuert. Mannskapet tok på seg redningsdrakter og redningsvester, og kapteinen beordret dem til å sjøsette to redningsflåter fra babord side. På det tidspunktet var FERNANDA seks mil utenfor kysten og rullet kraftig i kraftig sjø og dønninger. Klokken 13:20 UTC informerte kystvakten om at et redningshelikopter hadde blitt sendt til stedet sammen med en lokal livbåt og slepebåt.

Kapteinen tok på seg en EEBD og gikk til lugaren sin for å hente mannskapets offisielle dokumenter. Da han kom tilbake, var broen røykfylt, og han gikk først til brovingen og deretter til det åpne dekket, hvor mannskapet var samlet etter å ha sjøsett de to redningsflåtene og ventet på ankomsten av redningshelikopteret. Det første helikopteret ankom klokken 14:36 UTC, og hele mannskapet ble evakuert klokken 14:56 UTC og fraktet til den nærliggende Røde Kors-stasjonen.



Etter hendelsen ble maskinrommet undersøkt, og så vidt det kunne fastslås, startet brannen i hovedsentralen (figur 4).

Etter brannen ble det utført en undersøkelse av maskinrommet, og det ble fastslått at brannen startet i hovedsentralen som var plassert i den aktre delen av hovedmaskinrommet. Herfra spredte brannen seg raskt oppover gjennom åpne adkomster til traktene og senere til mannskapets innkvartering og navigasjonsbroen, samt til lasterommet på øvre mellomdekk. Ettersom sentralen ble omfattende skadet under brannen, var det ikke mulig å identifisere årsaken til brannen.

- To brannspjeld, ett i den øvre enden av hver trakt og også én adkomst til kjølemaskinrommet på tanktoppnivå, ble stående åpne da maskinrommet ble stengt ned som forberedelse til driften av det faste HALON-brannslukkingssystemet. Dette antas å ha bidratt til utviklingen av brannen i de tidlige stadiene av hendelsen ved å tillate luft å bli trukket inn i maskinrommet. Dette reduserte også

Lærdommer

Følgende lærdommer er identifisert. Disse er basert på informasjonen som er tilgjengelig i granskingsrapporten, og er ikke ment å legge skylden på de involverte personene eller selskapet:

- Etter brannen ble det gjennomført en etterforskning av hendelsen, og det ble slått fast at brannen sannsynligvis startet i hovedsentralen. Herfra spredte den seg raskt oppover gjennom åpne adkomster til skorsteinene og senere til mannskapsinnkvarteringen og kommandobroen, samt lasterommet på øvre mellomdekk.
- To brannspjeld ble stående åpne da maskinrommet ble stengt ned som forberedelse til drift av skipets faste HALON-brannslukningsanlegg. Dette antas å ha bidratt til brannutviklingen ved å tillate at luft ble trukket inn i maskinrommet. Dette reduserte også effektiviteten til det faste HALON-brannslukningsanlegget da det var i drift.
- Plasseringen av nødbrannpumpen i styremaskinrommet gjorde den ubrukelig på grunn av kraftig røykutvikling i adkomsten til styremaskinrommet. Adgangsluken ble identifisert som for liten til å komme inn i rommet med pusteapparat.
- Rengjøring i maskinrommet kan ha bidratt til brannens utvikling basert på historikken med rengjøringsproblemer registrert under tidligere inspeksjoner, samt bevis observert under etterforskningen.
- Selv om håndboken for nødsituasjoner om bord på skipet inneholder klare tiltak for forebygging og deteksjon av branner i maskinrommene, ble det rådet til at ledere burde gjennomføre en grundig gjennomgang av de relevante delene av sikkerhetsstyringssystemet sitt som er spesifikke for brann-deteksjon og -forebygging for å sikre at de forblir skipsspesifikke og tilstrekkelige.
- Den årlige øvelsesplanen om bord foreskrev bare at en brannøvelse skulle gjennomføres månedlig, uten å gi kapteinen noen veiledning med hensyn til arten av øvelsene som skulle gjennomføres og hvilke opplæringsselementer

CASE 4

Den 15. mars 2018 var containerskipet APL SOUTHAMPTON på 9850 TEU på vei mellom havnene Xiamen og Ningbo i Kina da det kolliderte med et 46 meter langt kinesisk fiskefartøy, ZHE LING YU 52035 (heretter omtalt som ZHE LING YU), i mørke og tett tåke. Trafikken i området var også tett, og ZHE LING YU var et av et stort antall fiskefartøy som opererte i nærheten på den tiden.

Tragisk nok resulterte kollisjonen i at Zhe Ling Yu kantret og sank. Ett av besetningsmedlemmene omkom, et ytterligere besetningsmedlem ble meldt savnet og åtte ble skadet. Det var ingen skader på APL Southampton, som fikk mindre skader på den bulbformede baugen.

Undersøkelsen avdekket at APL Southampton hadde forlatt Xiamen-pilotstasjonen rundt klokken 11:00 den 15. mars med en estimert ankomsttid på Ningbo-pilotstasjonen klokken 08:30 den påfølgende morgenen, en distanse på 460 nm. Dette krevde en gjennomsnittsfart på omtrent 21 knop for å opprettholdes i henhold til seilingsplanen.

Om kvelden 15. mars satte APL Southampton kurs mot nordøst i 21 knop på autopilot utenfor kysten av Zhejiang-provinsen i Øst-Kina-havet. Tredjestyrmann (3O), som var malaysisk statsborger, var på broen, assistert av en filippinsk matros (AB) som utkikk. Etter hvert som kvelden utviklet seg, møtte skipet periodisk tåke, noe som reduserte sikten til under 1 nm til tider. Varierende konsentrasjoner av fiskefartøy ble også observert, som 3O brukte autopiloten til å passere i en avstand på mellom 0,2 og 0,4 nm til tider.

Rundt klokken 23:13 sendte Taizhou skipstrafikksystem (VTS) en sikkerhetsmelding på VHF angående den tette fisketrafikken i området, mens skipet beveget seg mot nok en gruppe slike fartøy. Et av disse var ZHE LING YU, som var registrert på APL Southampton ARPA-radarer (automatisk radarplottinghjelp). Måldataene bekreftet at ZHE LING YU var på vei østover med en hastighet på 1,4 knop, med en baugkryssingsavstand på 1,3 NM omtrent 15 minutter senere.

Rundt klokken 23:23 ble et uidentifisert automatisk kollisjonsvarsel sendt til APL Southampton via VHF. Matrosen spurte deretter om han skulle tilkalle kapteinen, som var rumensk statsborger, men 30 nektet å gjøre det. Rundt dette tidspunktet satte APL Southampton kursen mot babord side av sin planlagte seilas i retning av 0,5 nm krysskurssikkerheten.

Rundt klokken 23:25 hadde sikten sunket til nesten null, og 30 skal ha aktivert det automatiske tåkesignalet. Samtidig ble et annet automatisk kollisjonsvarsel sendt til APL SOUTHAMPTON via VHF, gjentatt klokken 23:28.

Klokken 23:29 ble styringen endret til manuell, og 30 endret først kurs mot styrbord i et forsøk på å øke nærmeste punkt (CPA) med en gruppe fiskefartøy på styrbord tvers. Han instruerte deretter roret om å settes til babord, etterfulgt av styrbord og deretter tilbake til babord for å forsøke å passere akterut for en annen gruppe fiskefartøy, som inkluderte ZHE LING YU. Omtrent samtidig økte sistnevntes hastighet gradvis til omtrent 5,7 knop uten noen vesentlig kursendring, noe som reduserte CPA med APL Southampton .

Rundt klokken 23:33 skal 30 ha sett et av fiskefartøyene krysse foran seg på radaren på nært hold, samtidig som det kom en lyd av «klapren» på VDR-en. Matrosen husket at han kort observerte et grønt lys som deretter passerte på skipets styrbord side.

30 og matrosen diskuterte om de kunne ha truffet et av fiskefartøyene, og klokken 23:35 ringte 30 skipsføreren, som ankom broen to minutter senere. 30 orienterte skipsføreren om den dårlige sikten, den tette trafikken og nærhet situasjonen med fiskefartøyet, hvis AIS-ikon og radarmålinnhentingssymbol ikke lenger var synlig. Skipsføreren tok over situasjonen og instruerte matrosen om å styre unna noen fiskefartøy i nærheten, men skipet fortsatte ellers sin seilas, med styringen tilbake til autopilot klokken 23:43. Selv om det ikke ble mottatt noen nødmelding, ble det mottatt påfølgende meldinger på APL SOUTHAMPTONs radar som indikerte en mulig kollisjon. Til tross for samtaler mellom skipsføreren og 30 angående sannsynligheten for kollisjon ble det ikke gjort noe åpenbart forsøk på å kontakte ZHE LING YU eller rapportere situasjonen til myndighetene på land.

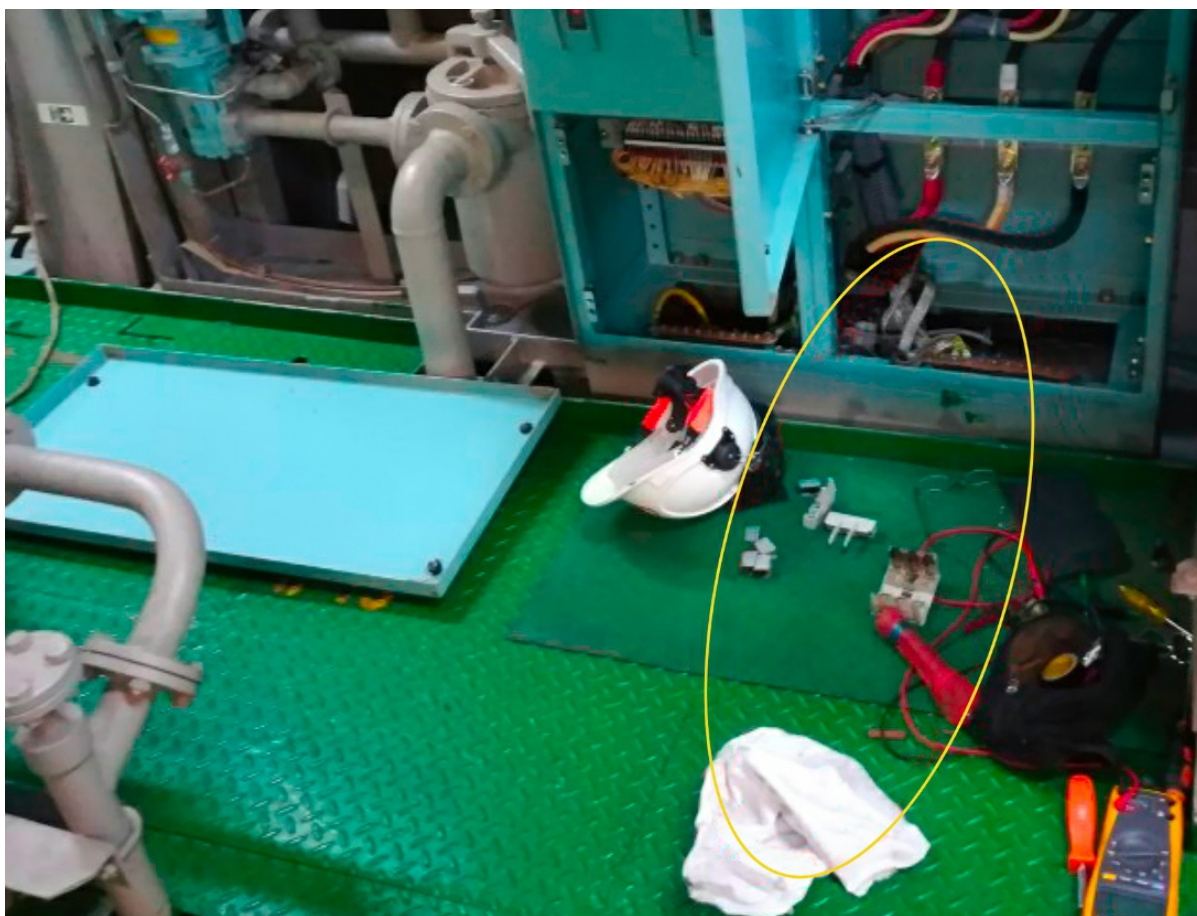
Etterforskningen klarte ikke å fastslå noen informasjon om vaktholdet på ZHE LING YU eller om fartøyets lys var tilgjengelige, eller om det kunne lage lydsignaler. China Maritime Safety Administration (MSA) rapporterte senere at hun hadde fisket da kollisjonen skjedde.

Lærdommer

Lærdommene fra denne ulykken faller inn i to hovedkategorier, knyttet til handlingene før og etter kollisjonen:

- **Manglende overholdelse av COLREG-reglene:** Ulykken bekrefter viktigheten av effektiv brovakt og overholdelse av kollisjonsreglene. Ingen av skipene vurderte risikoen for kollisjon på riktig måte eller tok passende tiltak for å unngå kollisjonen.
- **Det fantes ingen bevis som bekreftet at ZHE LING YU overholdt kravene i COLREG-reglene,** som å holde skikkelig utkikk eller vurdere kollisjonsrisiko. Undersøkelsen bemerket anekdotiske bevis for at mannskapet på fiskefartøy i dette området kan mangle kjennskap til COLREG-reglene. Vakthavende om bord på handelsskip må derfor være klar over de mulige farene ved å navigere i nærheten av slike fiskefartøy.
- **APL Southampton overholdt ikke ulike aspekter ved COLREG-reglene,** inkludert å holde en sikker hastighet som var passende for trafikk tettheten (regel 6), å iverksette passende tiltak ved navigering i begrenset sikt, inkludert feilaktig kursendring til babord for et fartøy foran tvers (regel 19), og å bruke passende lydsignaler med ett langvarig lydsignal hvert andre minutt eller mindre (regel 35). Karmlysene var heller ikke slått på for å øke sikten, i strid med kapteinens nattordre.
- **Unnlatelse av å redusere farten:** Hadde 30 redusert farten ved møte med begrenset sikt og store konsentrasjoner av fiskefartøy, ville dette gitt bedre tid og mulighet til å iverksette passende og effektive tiltak for å unngå en kollisjon. Det er mulig at 30s beslutning ble påvirket av skipsførerens nattordre, som sa: «Hold nødvendig fart for ankomst til losstasjon.» Dette var i strid med kravet i selskapets sjekkliste for navigasjon i begrenset sikt, som krevde bekreftelse av «sikker fart vedtatt». Denne ulykken understreker viktigheten av at kommersielle hensyn ikke får overstyre navigasjonssikkerheten.
- **Ineffektiv seilingsplan:** Det var allment kjent at kollisjonsområdet var forbundet med høye konsentrasjoner av fiskefartøy og tåke, og sikkerhetsmeldinger ble publisert i henholdsvis mai 2016 og september 2017 av China MSA og Ningbo MSA. Hadde slik informasjon blitt tatt i betraktning under utarbeidelsen av APL Southamptons seilingsplan, kunne man for eksempel ha vurdert å redusere hastigheten på visse deler av reisen, øke bemanningen på broen eller endre ruten mot øst.

- **Utilstrekkelig brobemanning:** Undersøkelsen konkluderte med at brobemanningen på APL Southampton på kollisjonstidspunktet var utilstrekkelig, og at tredjestyrmann sannsynligvis var overveldet av mengden informasjon som måtte behandles. Dette ville blitt forverret av den høye arbeidsmengden forbundet med å navigere i et område med begrenset sikt og mange fiskefartøy. Undersøkelsen klarte ikke å fastslå hvorfor tredjestyrmann ikke tilkalte assistanse før kollisjonen, til tross for at matrosen rådet ham til det, og SMS og skipsførerens stående ordre krevde dette. Hadde han gjort det, ville ytterligere støtte vært tilgjengelig for å øke situasjonsforståelsen og håndtere situasjonen som var under utvikling.
- **Manglende bistand («Hit and Run»):** Ulike internasjonale konvensjoner, inkludert SOLAS [1] og UNCLOS [2], pålegger en skipsfører en plikt til å yte bistand til et skip i nød, inkludert etter en kollisjon, men uten å risikere alvorlig fare for sitt eget skip. De andre fiskefartøyene i området kan ha vært best egnet til å hjelpe ZHE LING YU. Imidlertid er det skuffende og i strid med havets moralske tradisjoner at bromannskapet på APL SOUTHAMPTON ikke forsøkte å fastslå med sikkerhet om det hadde vært en kollisjon, og at mannskapet på ZHE LING YU var i sikkerhet, samt at de ikke rapporterte situasjonen.

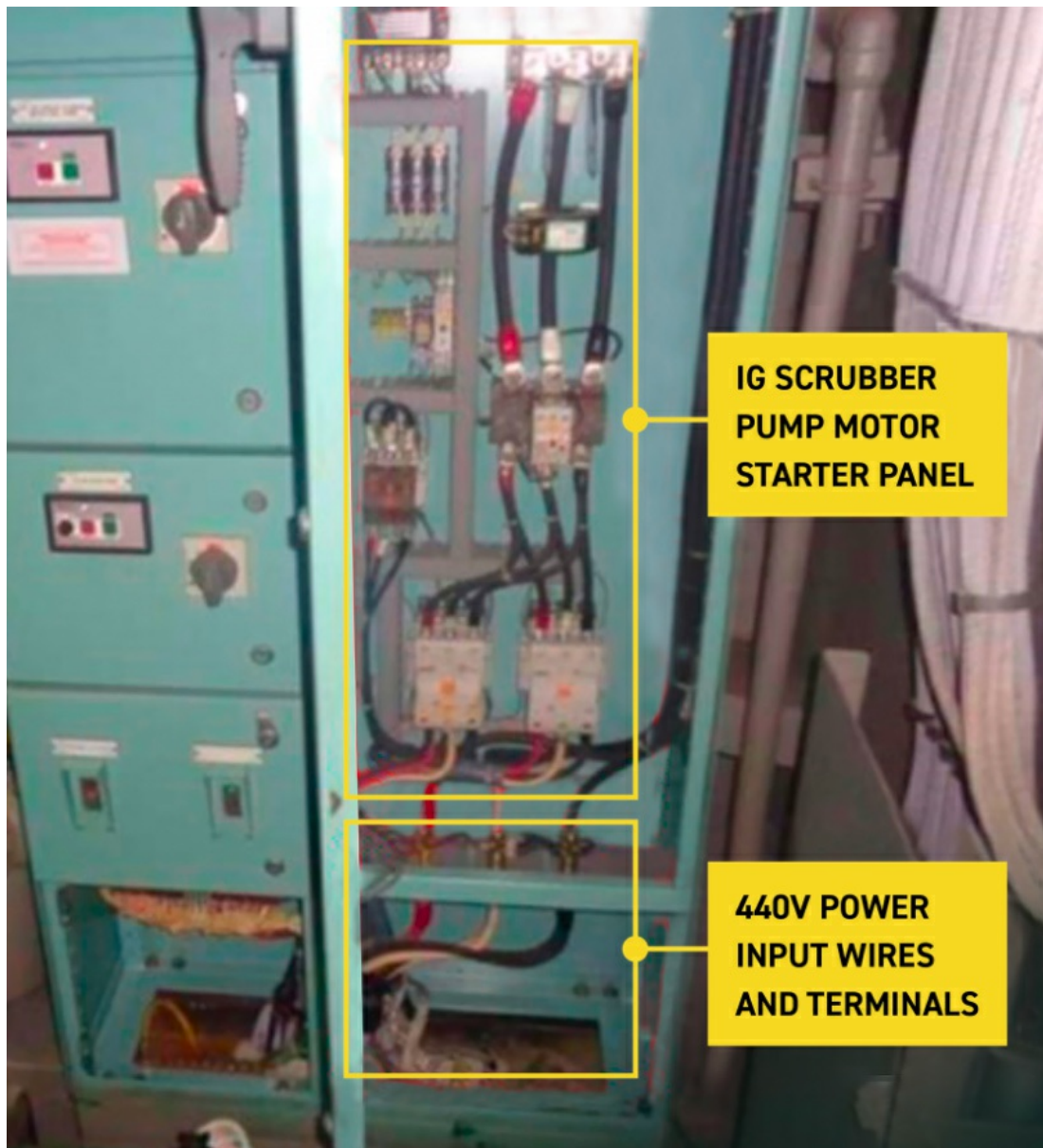


Hva skjedde?

Før arbeidet startet om morgenen på hendelsesdagen, holdt andreingeniøren (2/E) et verktøykassemøte for å diskutere arbeidet som var planlagt for den dagen. Elektrikeren nevnte at han kanskje ville jobbe på startpanelet til skrubberpumpen for inertgass (IG), men han spesifiserte ikke hvilke punkt som skulle fullføres, og heller ikke tidsrammen for arbeidet. Ingen formell risikovurdering, arbeidstillatelse (PTW) eller prosedyre for låsing/tagging (LOTO) ble fullført, til tross for at alt var spesifikt påkrevd av sikkerhetsstyringssystemet (SMS).

Rundt klokken 11:30 fortalte elektrikeren motorkadetten at han skulle jobbe på startpanelet til IG-skrubberpumpen. Kadetten spurte ikke elektrikeren om arbeidet, og han fortalte det heller ikke til noen annen maskinoffiser.

Startpanelet til IG-skrubberpumpen var plassert på maskinrommets nederste plattform inne i et lokalt gruppestartpanelskap (LGSP) som hadde flere seksjoner: De øvre seksjonene inneholdt startkontroller for ulike typer maskineri, mens den nedre seksjonen inneholdt 440 V-strømterminalene. Dekselet over strømterminalene var helt avtakbart (figur 2). LGSP-skapet hadde ingen horisontal skillevegg mellom øvre og nedre seksjon. De tre strømkabelterminalene i den nedre seksjonen hadde heller ikke deksler over strømterminalene for å forhindre utilsiktet kontakt. Døren til pumpestartpanelet kunne bare åpnes etter at hovedstrømbryteren var vridd til av-posisjon, noe som gjorde at utstyret i panelet ble slått av.



Figur 2 LGSP-skap med åpent startpanel for IG-skrubberpumpe og fjernet deksel for strøminngangsterminal.

Kilde: Undersøkelserapport fra Republikken Marshalløyenes maritime administrator.

Klokken 11:44 ble en alarm for lav 440 V-isolasjon aktivert i maskinrommet (ECR), men maskinteamet kunne ikke identifisere årsaken til alarmen. Kadetten ble bedt om å be elektrikerens om å undersøke årsaken til alarmen og fortsatte til den nederste plattformen der han sist hadde sett ham.

Da kadetten ankom LGSP-skapet, fant han den bevisstløse elektrikerens liggende på dekk med hodet og hendene inni den nedre delen. Kadetten fjernet elektrikerens fra LGSP-skapet ved å ta på seg sikkerhetsskoene. Døren til startpanelet på IG-skrubberpumpen var helt åpen, og det nedre panelet som dekket 440 V-strømterminalene, var fjernet og plassert til venstre for skapet (figur 1).

Kadetten varslet tredjemaskinisten (3/E) og motormannen, som jobbet i nærheten. De flyttet deretter elektrikerer lenger bort fra det åpne LGSP-skapet, fant ut at han ikke hadde puls, og startet hjerte-lunge-redning (HLR).

Kapteinen ble deretter varslet, det ble utløst en generell alarm, og medisinsk nødutstyr ble brakt til stedet. Til tross for fortsatt hjerte-lunge-redning kunne ikke elektrikerer gjenopplives. Skipet ble omdirigert til en nærliggende havn, hvor elektrikerer ble fraktet i land samme dag og erklært død. Dødsårsaken var forenlig med elektrisk støt.

Hovedsikringen som forsyner pumpestarteren med strøm (inne i IG-skrubberpumpens startpanel), ble funnet i av-posisjon (åpen posisjon). Stjernekontakteren for pumpestarteren manglet en fjær og en låsepinne til dekkelet (figur 3). Disse ble funnet på skapets nedre rammeverk og dekk. Undersøkelsen antok at elektrikerer utilsiktet hadde berørt de strømførende 440 V-strømterminalene i skapets nedre del mens han hentet stjernekontaktorfjæren eller låsepinnen til dekkelet.



Figur 3 IG-skrubberpumpestarterkontakter og manglende stjernekontaktorfjær.

Kilde: Undersøkelserapport fra Republikken Marshalløyenes maritime administrator.

Ytterligere detaljer om hendelsen og lærdommene som er gjort, finnes i sammendraget av casestudien.

Lærdommer

Følgende lærdommer er identifisert basert på informasjonen som er tilgjengelig i granskingsrapporten, og er ikke ment å legge skylden på de involverte personene eller selskapet:

- En formell risikovurdering, slik det kreves i SMS-systemet, burde ha identifisert farene ved å arbeide i skapet med 440 V-strømkabler og -terminaler og ville ha resultert i tilstrekkelig risikoreduksjon.
- Å fullføre en PTW, slik det kreves i SMS-systemet, ville ha resultert i at LOTO-prosedyrene ble brukt, og sikret at kretsene og utstyret i arbeidsområdet var spenningsløst. De ville også ha forhindret elektrikerens i å få tilgang til skapet så lenge 440 V-strøminngangen ikke var sikret.
- arbeidsspesifikt verktøykassemøte kunne ha hjulpet med passende fareidentifisering før oppgaven. Ingeniørene var angivelig ikke klar over at elektrikerens fullførte dette arbeidet, og det hadde ikke blitt holdt et verktøykassemøte med ham.
- Selskapets SMS krevde at alt arbeid skulle planlegges minst én dag i forveien for å gi tid til å fullføre de nødvendige sikkerhetsprosedyrene. Under planleggingsmøtet om morgenen ble ikke elektrikerens avhørt eller forhindret i å utføre det uplanlagte arbeidet.
- Elektrikerens jobbet alene da hendelsen inntraff. En fullført PTW ville ha krevd at et annet besetningsmedlem var til stede, noe som kunne ha resultert i en passende utfordring og stoppet det usikre arbeidet.
- Selskapets policy for stopp av arbeidstillatelse (SWA) krevde at alle besetningsmedlemmer skulle iverksette tiltak for å forhindre observerte utrygge handlinger eller forhold. Ved å bruke denne fullmakten kunne 2/E og motorkadetten ha forhindret elektrikerens i å utføre oppgaven.
- Et effektivt og rettidig planlagt vedlikehold ville ha resultert i registrering og utbedring av manglende fysiske sikkerhetsbarrierer i LGSP-skapet og forhindret elektrikerens i å utilsiktet komme i kontakt med strømførende kretser.
- Selv om det ikke bidro til hendelsen, kunne kadetten også ha fått støtte da han umiddelbart dro elektrikerens ut av LGSP-skapet, ettersom han ikke hadde forsikret seg om at strømmen var isolert, eller at elektrikerens kropp ikke var strømførende.

Kilden til denne casestudien er en undersøkelse utført av den maritime administratoren på Republikken Marshalløyene.

FORMÅLET

Formålet med denne casestudien er å støtte og oppmuntre til reflekterende læring. Detaljene i casestudien kan være basert på, men ikke nødvendigvis identiske med, fakta knyttet til en faktisk hendelse. Eventuelle lærdommer eller kommentarer er ikke ment å legge skylden på de involverte individene eller selskapet. Eventuelle foreslåtte fremgangsmåter er ikke nødvendigvis den eneste måten å håndtere lærdommene på og bør alltid være underlagt kravene i gjeldende internasjonale eller nasjonale forskrifter samt selskapets egne prosedyrer og retningslinjer.

Case 5

Hva skjedde?

Før fartøyet forlot havnen, ba kapteinen andrestyrmannen (2/O) om å endre den opprinnelige seilingsplanen for å benytte anbefalingene fra eierens værmeldingstjeneste. Disse endringene ble gjort, men den endrede seilingsplanen ble presentert for kapteinen for godkjenning, selv om den var ufullstendig.

Som en del av forberedelsene til fartøyet avgang fylte 2/O ut selskapets ECDIS-innstillinger før avgang. Dette skjemaet noterte følgende innstillinger:

- sikkerhetsdybde og sikkerhetskontur – 20 m
- grunn kontur – 15 m
- dyp kontur – 50 m
- faredeteksjonssektor (DDS) – 5,0 nm 090 over **baugen**

Hver etappe av ruten, som hadde en standard kryss-sporgrense (XTL) på 0,50 nm, hadde blitt visuelt kontrollert.

Klokken 08:00, etter seiling, overleverte overstyrmannen vakten til den ekstra andrestyrmannen (OVS) og forlot broen. Gjennom vakten sluttet skipsføreren, overstyrmannen og førstestyrmannen seg til OVS på broen på forskjellige tidspunkter for å utføre forskjellige administrative oppgaver. OVS diskuterte med førstestyrmannen, som beregnet bunkerbehovet for neste reise, at han ikke var i stand til å ta en posisjonslinje fra et ECDIS-kartobjekt som dukket opp foran, 0,30 nm nord for fartøyets spor. Førstestyrmannen svarte at objektet var en grunne, og at han burde holde seg unna den. OVS avhørte objektet, men sjekket ikke om dybden var trygg i forhold til skipets dypgang (4,85 m forut og 7,44 m akterut).



Vaktsjefen begynte deretter å forberede fartøyets ankomstdokumenter for neste havn, idet fartøyet begynte å drive forsiktig. Denne driften mot babord ble ikke oppdaget av vaktsjefen, og klokken 11:55 krysset fartøyet dybdekonturen på 5,0 m og gikk på grunn, som vist i figur 3. Etter grunnstøtingen handlet skipsføreren raskt for å stoppe hovedmotoren og rapporterte hendelsen til eieren, før han handlet i henhold til fartøyets beredskapsplan, med tanklodd som bekreftet at fartøyets vanntette integritet forble intakt. Fartøyet ble deretter deballastert for å tillate flyting på det stigende tidevannet.

Etter at fartøyet var blitt løftet på flytestasjonen, fortsatte fartøyet til babord side for å utføre undersøkelser av klaseskader, hvor det ble observert knekking/deformasjon av fartøyets ytterkledning.



Hva skjedde?

Under havneoppholdet gikk en havnestatskontrollansvarlig (PSCO) fra Sjøfarts- og kystvaktbyrået (MCA) om bord i skipet for å gjennomføre en havnestatskontroll (PSC). Under inspeksjonen bemerket PSCO flere mangler, inkludert feil registrering av mannskapets hviletimer og defekte brannhydranter.

På grunnlag av disse funnene beordret PSCO mannskapet til å gjennomføre en øvelse i å forlate skipet med babord livbåt. Overstyrmannen var livbåtsjefen, og han gikk om bord i livbåten sammen med fem andre besetningsmedlemmer.

Kommandøren instruerte besetningsmedlemmet som betjente livbåtens davitvinsj på embarkeringsdekket om å løsne bremsen og senke livbåten ned i vannet. Da livbåten var i vannet, ble motoren startet, og kommandøren trakk i utløserhåndtaket for å frigjøre båten fra davitens opphengslenker (figur 2) for å frigjøre båten fra davitens opphengslenker. Krokene klarte imidlertid ikke å åpne seg. Kommandøren trakk i utløserhåndtaket igjen, og denne gangen åpnet krokene seg og frigjorde livbåten fra davitens opphengslenker. Kommandøren manøvrerte livbåten klar av skipet og seilte rundt før han returnerte og brakte livbåten langs skipet for å bli løftet. Under forberedelsene til heising hadde livbåtbesetningen problemer med å tilbakestille krokutløsermekanismen, og to besetningsmedlemmer måtte trekke i utløserhåndtaket for å tvinge den til en posisjon der sikkerhetsspinnen kunne settes inn.



Med livbåten på plass under davitarmene måtte livbåtmannskapet gjøre flere forsøk før davitopphengslenkene endelig ble koblet til livbåtkrokene. Når krokene var festet, ble de kontrollert av sjefen, som deretter instruerte mannskapet om å koble fallsikringsanordningene (FPD) (figur 3) til de fremre og bakre krokene. Etter at begge FPD-ene var sikret, ble livbåten løftet opp av vannet, selv om noen av livbåtmannskapet ikke var overbevist om at krokene var riktig tilbakestilt. Da de nådde embarkeringsdekket, gikk alle seks besetningsmedlemmene i land fra livbåten før den ble heist opp i daviten.

Kapteinen instruerte skipets båtsmann og to besetningsmedlemmer om å sikre livbåten. De to besetningsmedlemmene gikk om bord i livbåten for å hjelpe til med å plassere gripevajerne forover og akterover. Båtsmannen instruerte mennene i båten om ikke å slippe FPD-ene før han hadde koblet gripene til davitarmene (figur 4). Det akterste gripet var sikret, og båtsmannen var i ferd med å koble det forreste gripet da kapteinen kom til livbåten og instruerte mennene i båten om å slippe begge FPD-ene. Så snart sjakkelpinnen på det fremre FPD-et ble fjernet, åpnet kroken seg, og den fremre enden av båten falt ned på rekkverket på dekket nedenfor (figur 4) og traff og skadet båtsmannen idet den falt.

Nødetatene ble tilkalt, og båtsmannen ble fraktet til et lokalt sykehus for medisinsk undersøkelse.

Lærdommer

Følgende lærdommer er identifisert. Disse er basert på informasjonen som er tilgjengelig i granskingsrapporten, og er ikke ment å legge skylden på de involverte personene eller selskapet:

- Ulykken fulgte et kommunikasjonsbrudd mellom mannskapet, som ikke hadde myndighet til å utfordre ordre eller delta i beslutningsprosessen om bord.
- Selskapets sikkerhetsstyringssystem (SMS) var ineffektivt og dårlig implementert om bord. Mannskapet hadde ikke fått tilstrekkelig opplæring og var ikke kjent med bruken av sikkerhetsutstyret om bord. Dette ble ytterligere fremhevet av følgende funn:
- FPD-ene ble montert på styrbord livbåt mens skipet var på reise, noe som gjorde livbåten ubrukelig i en nødsituasjon. Dette viser manglende forståelse av riktig bruk av innretningen.
- Mannskapets prestasjon under brannøvelsen som PSCO ba om, tydet på det lave treningsnivået.
- Etter hendelsen holdt skipets sikkerhetskomité et møte og registrerte at det ikke hadde vært noen hendelser eller nestenulykker om bord.
- Ledelsens gjennomgang av hendelsen identifiserte mangler i mannskapets beredskapstrening, men utarbeidet ingen handlingsplan for å forbedre standardene for beredskap på skipene.
- Selskapets SMS inneholdt omfattende vedlikeholdsplaner for livbåtene og deres systemer for utløsning og henting av last (LRRS), f.eks. inspeksjon av utløserutstyret månedlig. Undersøkelsen avdekket imidlertid at de bevegelige delene av krokutløsermekanismen på babord livbåt var skitne og hadde blitt malt, og at tilbakestillingsindikatoren også hadde blitt malt over.
- Til tross for at det motsatte var registrert, var det tydelig at det ikke hadde blitt utført vedlikehold eller inspeksjoner av LRRS siden den årlige inspeksjonen og servicen seks måneder før hendelsen.

CASE 6

Den 10. desember 2013 klokken 22:45 var lasteskipet Paula C på vei sørvestover i trafikkseparasjonssystemet i Doverstredet. Det var en mørk, klar natt med god sikt. Hun lå i ballast, på vei mot Poole i England.



Kapteinen på Paula C holdt navigasjonsvakt Klokken 23:00, etter å ha fullført sine nattordrer, overlot han vekten til andrestyrmannen. Andrestyrmannen var 20 år gammel og hadde fullført kadett-tiden sin i juni samme år. Det var hans første tur som kvalifisert offiser.



Før han passerte Dover, hadde andrestyrmannen holdt ti vakter som eneste vaktmester, de fleste av disse var under reisen fra Spania til Tyskland og i relativt stille farvann. Han hadde sluttet seg til Paula C som overtallig junioroffiser i august, og i sine tre første måneder om bord hadde han ledsaget skipets forrige andrestyrmann (også relativt junior) på brovakt.

Under vaktoverleveringen la andrestyrmannen merke til en rekke radarmål som fulgte den sørvestlige trafikkveien, spesielt et mål på Paula C styrbord fjerdedel i en avstand på 1,9 Nm. Ved hjelp av AIS-dataene som ble vist på radarskjermen, identifiserte han radarmålet som Darya Gayautri , et bulkskip i ballast på vei til Baltimore i USA. Han identifiserte også a Darya Gayautri t forbi kjørte Paula C med et nærmeste punkt (CPA) på 0,5 Nm.

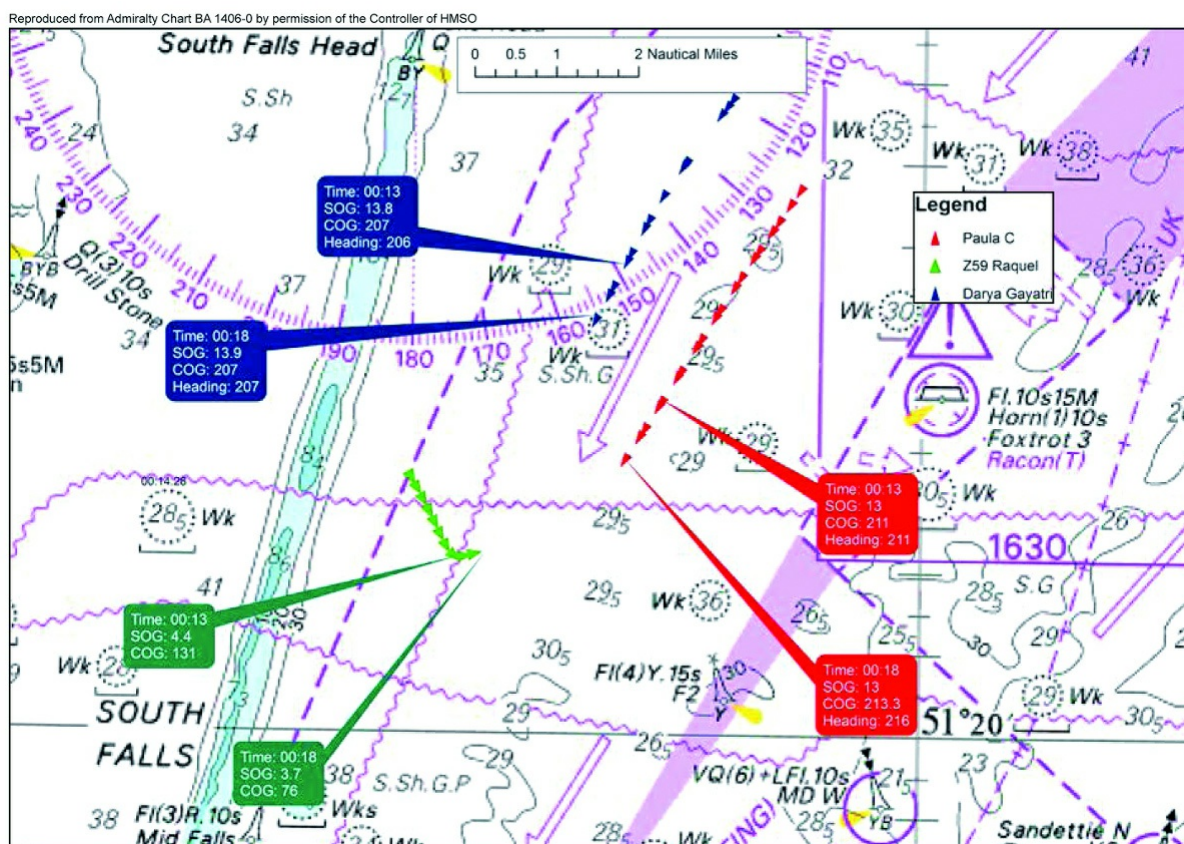
Da kapteinen forlot broen klokken 23:05, rådet han andrestyrmannen til å følge seilingsplanen og tilkalle ham hvis han var i tvil. Ingen matros fulgte andrestyrmannen som utkikk.

Klokken 23:45 ankom Paula C et veipunkt, og andrestyrmannen endret skipets kurs fra 227° til 212° og plottet skipets posisjon på papirkartet klokken 00:00.

Klokken 00:11 så andrestyrmannen et skip 20° utenfor styrbord baug. Gjennom kikkert kunne han se skipets babord sidelys og dekkslysene. Fra målets AIS-data vist på babord radarskjermer identifiserte han at skipet var i en avstand på 3,9 NM og hadde en CPA på 0,1 NM. Andrestyrmannen registrerte ikke skipet på ARPA eller brukte AIS-dataene til å bestemme skipets navn eller status. Han vurderte at skipet krysset Paula Cs baug fra styrbord til babord, og at Paula C var vikepliktig skip.

I motsetning til andrestyrmannens vurdering var skipet foran Paula C ikke et maskindrevet skip, men den belgiskregistrerte bomtråleren Raquel, som viste de riktige lysene for et maskindrevet skip underveis og drev med tråling (et trålingsaspekt andrestyrmannen hadde oversett, muligens på grunn av gjenskinnet fra dekkslysene, som var slått på). Hun tauet garnene sine på en kurs på 153° med en hastighet på 4,8 knop.

Raquels skipper hadde vakt og overvåket andre skip i området visuelt, med radar og AIS. Skipperen hadde sett Paula C og Dayrya Gayatri følge trafikkveien, og han var klar over at han måtte iverksette tiltak for å holde seg unna. Klokken 00:13, med Paula C 3,4 NM utenfor trålerens babord baug, begynte Raquels skipper den første av flere endringer på babord side, som til slutt hadde til hensikt å snu fiskeskipet over i nordvestlig retning. Fordi Raquels manøvrerbarhet var begrenset av fiskeredskapene, var en enkelt større endring ikke mulig.



Klokken 00:18 justerte andrestyrmannen på Paula C autopilotens kurs til 230, en endring på nesten 20 grader til styrbord, i tråd med hans forståelse av at han var skipet som hadde vikeplikt. Raquels og Paula C var 1,82 Nm fra hverandre, det ble ikke gitt noe lydsignal, og andrestyrmannen så ikke over styrbord side for å forsikre seg om at det ikke var andre skip i nærheten.

Da Paula C stabiliserte seg på sin nye kurs, la andrestyrmannen merke til at RA, som nå Raquels lå nesten rett foran, hadde endret kurs mot nordøst. Dette ga ingen mening for vaksjefen. Han forsto ikke hvorfor et maskindrevet skip som hadde krysset trafikkveien, ville manøvrere på denne måten. Som svar justerte vaksjefen Paula Cs kurs lenger mot styrbord. Innen 00:22 var Paula Cs kurs 266°, og fiskeskipet var omtrent 30° av babord baug i en avstand på 1,1 nm. Darya Gayautri lå på Paula Cs styrbord tvers i en avstand på 0,98 nm.

I løpet av de neste to minuttene justerte andrestyrmannen på Paula C autopiloten for å endre skipets kurs til babord (så langt som 253°) og deretter tilbake til styrbord opp til 287°. Kursendringene på Paula C ble observert på radar av vakthavende offiser i Dover Coastguard (DCG). Han ringte Paula C via VHF-radiokanal 11 for å avklare den vakthavendes intensjoner:

DCG:	«Jeg ser situasjonen der, sir, eh, kan du fortelle meg hvorfor du har gått fort mot styrbord?»
PAULA C:	«Ja, jeg har et skip ... eh ... som krysser baugen min ... og jeg, jeg har begynt å vike, men han har endret kurs, over», svarte andrestyrmannen.
DCG:	«Er det fiskebåten på babord baug nå, sir?» spurte kystvakten.
PAULA C:	«Greit, det er ehhhh greit, over», svarte den andre politimannen usikker.
DCG:	«Hva er planen din nå? Skal du kjøre en tur på tre seksti?» spurte kystvakten.

Andrestyrmannen var usikker på hva han skulle gjøre, og hadde mistet situasjonsforståelsen og tolket derfor kystvaktens spørsmål som et forslag:

PAULA C:	«Ehm, planen min nå ... er å, eh, gjøre en tre seksti, over. Ja, til styrbord.»
DCG:	«Har du snakket med skipet som er på sørvestgående vei, Darya Gaytri?» spurte kystvakten.
PAULA C:	«Nei, ikke ennå, jeg holder fortsatt på med manøveren min. Jeg har ikke hatt en sjanse», svarte andrestyrmannen.

Umiddelbart etter utvekslingen valgte andrestyrmannen manuell styring og brukte 35 grader styrbord ror. Paula C begynte å svinge raskt mot styrbord. Han sjekket ikke visuelt eller med radar at den planlagte manøveren var sikker, og han ga heller ikke fra seg et lydsignal som indikerte at han svingte mot styrbord. Han var ikke klar over at Darya Gayautri var 51 meter utenfor Paula Cs styrbord tvers.

På Darya Gayautri var andrestyrmannen på vakt. Han var relativt erfaren og hadde passert Doverstredet ved tre eller fire tidligere anledninger. Han var i følge med en matros utkikk, og klokken 00:23 hadde han fastslått at Paula C-skipet nå ville passere omtrent to kabler foran skipet hans. Darya Gayautri kontrollør var også klar over at RAQUEL var foran ham og var opptatt med fiske. Han overvåket begge skipene nøye.

Da Paula C svingte mot styrbord klokken 00:24, ringte vakthavende offiser i Dover Coastguard (DCG) Darya Gayautri I (DG) via VHF-radiokanal 11, og vaksjefen svarte:

Generaldirektør:	«Dover Coastuard, DARYA GAYATRI, jeg kopierte samtalen din om at han skal gjøre en tre-seksti-aahhh jeg kommer til havn, over»
DCG:	«Er du klar over situasjonen?» svarte kystvakten. «Du kan faktisk se fiskebåten foran deg: stemmer det?»
Generaldirektør:	Ja, Dover kystvakt, jeg kan se fiskebåten foran meg. Hun endret kurs nordvest for meg nå, bekreftet han.
DCG:	«Roger. Takk skal du ha, sir. Så lenge du vet. Mange takk», avsluttet kystvakten.

Umiddelbart etter at Darya Gayautri vaksjef var ferdig med å snakke på VHF-en, byttet han til manuell styring og instruerte utkikken sin om å ta roret.

Selv om offiserene om bord på begge skipene var «i tvil», hadde ingen av dem så langt kalt kapteinen til broen.

Klokken 00:26 beordret vaksjefen på Darya Gayautri la roret hardt mot babord; det ble ikke gitt noe lydsignal. Nå svingte Paula C med en kurs på 297° med økende hastighet. Darya Gayautri s vaksjef var ikke klar over at Paula C svingte mot styrbord. Han antok at hun ville passere foran skipet hans. Han forventet at skipene ville passere styrbord mot styrbord på grunn av hans egen endring til babord.

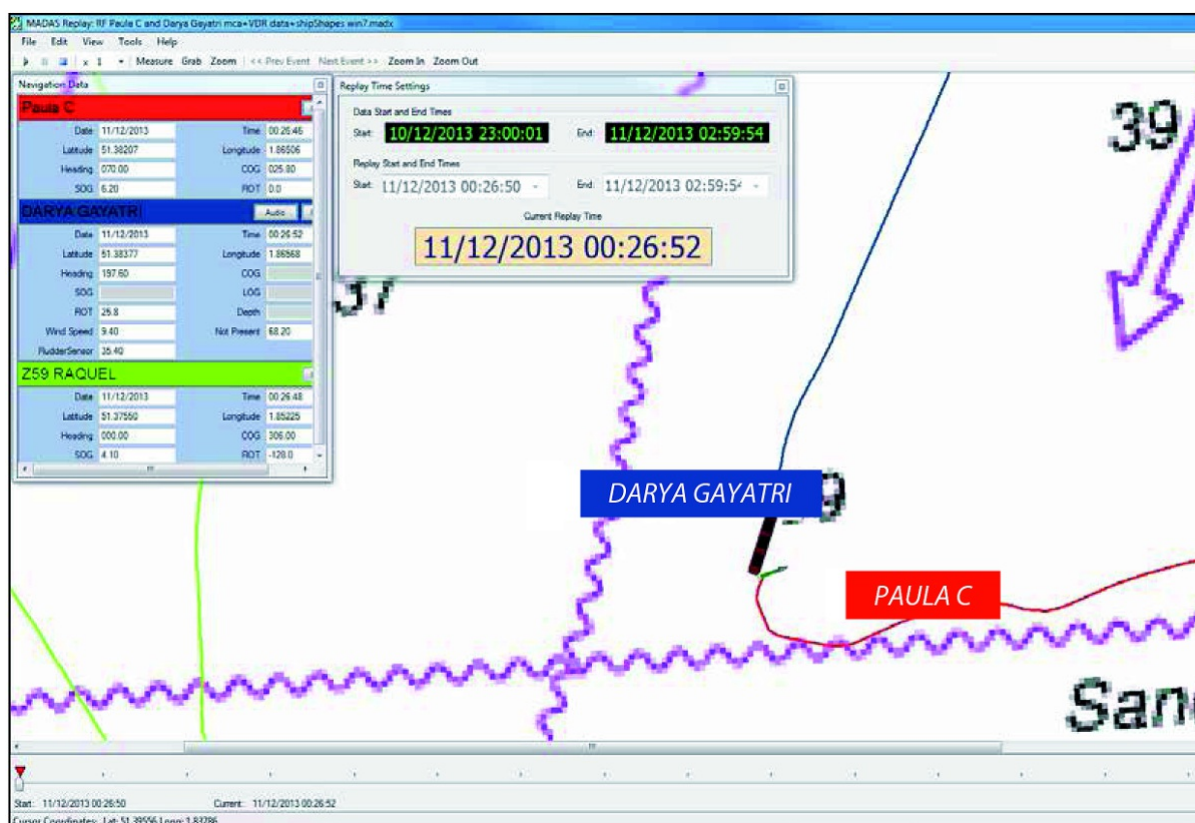


Figure 6: The collision

Kort tid etter klokken 00:26, 18 sekunder etter at babord ror ble gitt, begynte Darya Gayautri s å svinge mot babord. Samtidig la andrestyrmannen merke til at Paula C svingte mot bulkskipet. Han beordret umiddelbart utkikken til å sette roret hardt til styrbord og ringte deretter kapteinen i lugaren hans for å informere ham om at det var et annet skip «svært nærme». Han forsøkte å bremse ned ved å sette motortelegraphen akterover i flere sekunder, men returnerte den til full fart forover etter å ha vurdert at det ikke var tid for en akteroverbevegelse å tre i kraft.

Klokken 00:26 kolliderte Paula Cs babord brovinge med Darya Gayautri babord anker. Kapteinen på Darya Gayautri ankom broen akkurat idet det ble gjort kontakt. Da kollisjonen fant sted, var Darya Gayautri på vei 198° med 12,9 knop; Paula C var på vei 070° med 6,2 knop.

I mellomtiden hadde Raquel, som hadde begynt å endre kurs til babord klokken 00:13, allerede forlatt TSS og manøvrert unna enhver fare.

Tap av situasjonsforståelse

Det maritime havarikommisjonsbyrået (MAIB) fastslo blant annet:

- Kapteinen på Paula Cs beslutning om å la en uerfaren offiser holde brovakt alene i en av verdens travleste skipsleder var dårlig vurdert. Siden han kvalifiserte seg, hadde andrestyrmannen bare hatt ansvaret for ti brovakter og hadde uten tvil ennå ikke utviklet tilstrekkelig kompetanse til å holde brovakt i Doverstredet om natten og uten utkikk etter støtte. Det var derfor ikke overraskende at han mistet situasjonsforståelsen da han ble testet i en så travel skipskanal for første gang.
- Andrestyrmannen på Paula C hadde ikke brukt de tilgjengelige elektroniske hjelpemidlene effektivt for å opprettholde skikkelig utkikk og heller ikke for å identifisere Raquel som et fiskeskip. Han brukte ikke ARPAs «prøvemanøver»-funksjon før den første kursendringen til 230°, og han fullførte heller ikke grunnleggende kontroller som å forsikre seg om at skipets styrbord side var klar før kursendringen.
- Andrestyrmannens manglende erfaring gjorde også Dover Coastguards inngripen, som i seg selv var betimelig og velment, til en medvirkende faktor til kollisjonen. Selv om en mer erfaren offiser kanskje ikke ville blitt så lett påvirket av kystvaktens spørsmål angående en «tre-seksti», var det ekstremt innflytelsesrikt for den unge andrestyrmannen (gitt at han ikke visste hva han skulle gjøre videre).
- Det er tydelig at en ekstra utkikk sjelden, om noen gang, ble brukt om bord på Paula C, uavhengig av omstendighetene. Hvis en matros hadde ledsaget andrestyrmannen på broen, kunne han ha bistått ham i hans plikter (for eksempel ved å sjekke at styrbord side var klar, overvåke Darya Gayautri eller ta roret når det var nødvendig) og hjulpet andrestyrmannen med å opprettholde sin situasjonsforståelse.
- Verken Paula Cs eller Darya Gayautri s vaksjef kalte sine kapteiner til broen slik de hadde blitt instruert, til tross for at de tydelig var «i tvil». Det er mulig at Paula Cs vaksjef ikke ønsket å forstyrre skipsføreren, som også var vaktholder og nylig hadde gått til sengs. For å være effektiv må en skipsførers ordre om å tilkalle ved «enhver tvil» være meningsfull og fulgt, ikke bare skriftlig.

CASE 7

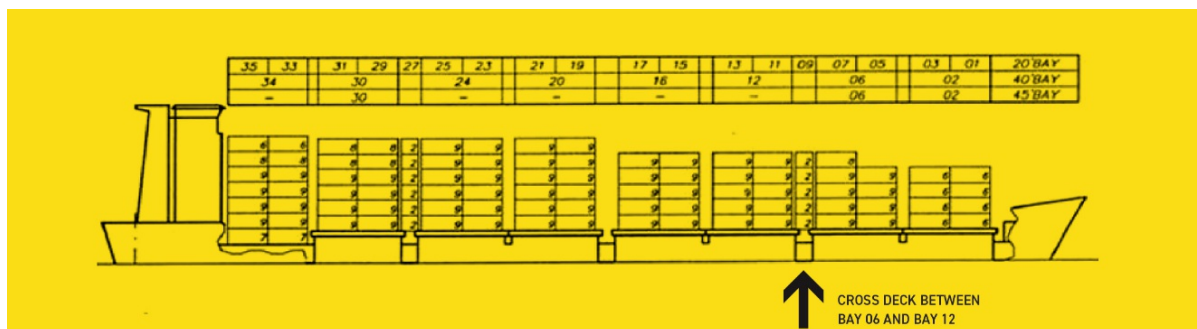
Boston Trader, et flerbruks tørrlasteskip på 9528 BT bygget i 2004 (figur 1), lå fortøyd i havnen i Oran i Algerie. Mens mannskapet sikret containerne lastet på dekk, ble en sjømann truffet i foten av den nedre enden av en fallende surringsstang, noe som resulterte i en alvorlig skade og at en tå ble amputert.



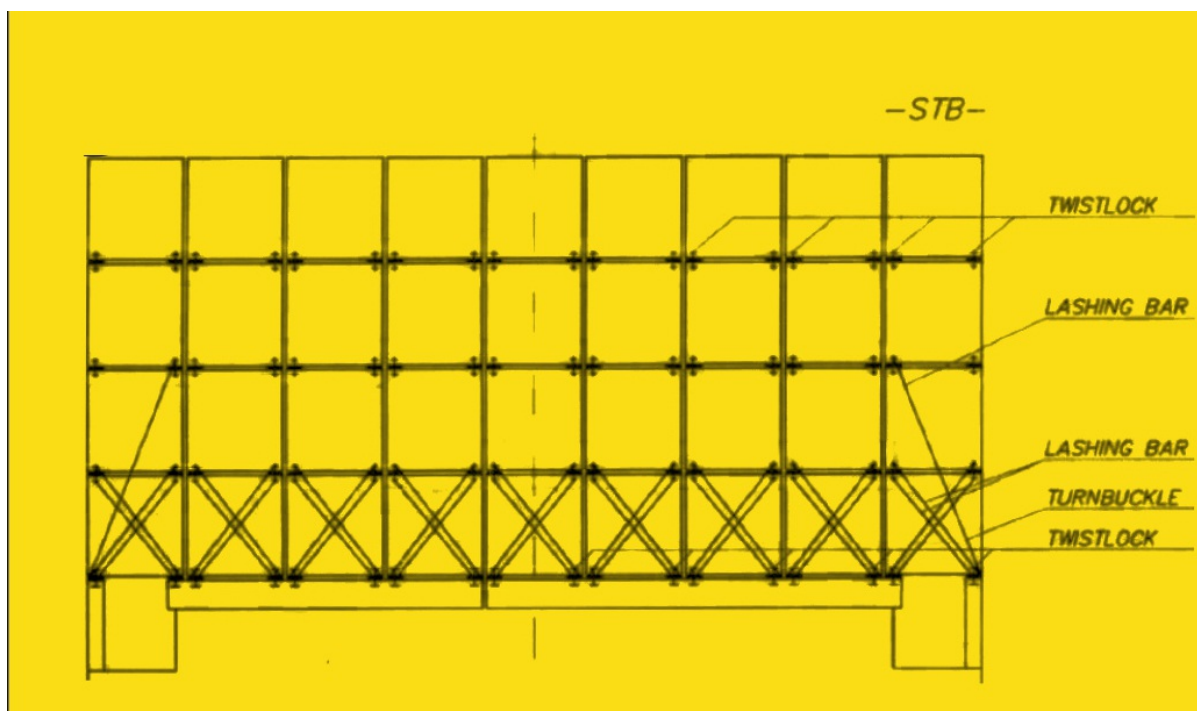
Hva skjedde?

Boston Trader hadde ligget fortoyd ved kaien siden 11. mars 2019, og lasteoperasjoner pågikk. Om morgenen 14. mars 2019 hadde tredjestyrmannen (3/O), båtsmannen (BSN) og to matroser (A/B) vært på vakt siden klokken 06:00. Båtsmannen holdt vakt på skipets landgang, mens en matros (AB1) sikret containerne som var lastet på dekk, og en annen (AB2) var på kaien og sjekket og forseglet containere som skulle lastes.

Containerne lastet på dekk ble sikret i samsvar med lastesikringshåndboken, som krevde at containerne som var stuert på lukedekselet til lasterom nr. 2 (bukt 06), i nærheten av der ulykken inntraff (figur 2), skulle sikres som vist i figur 3.



Figur 2



Figur 3

Mens containerne ble lastet, var AB1 plassert på tverrdekket mellom brygge 06 og brygge 12. Containerne som var lastet på det tredje laget av de ytre endene, måtte sikres med en lang surringsstang og strammes med en strekkfisk festet til den. Høyden på den lange surringsstangen var 5,07 m, og den ble sagt å veie mer enn 20 kg.

Personen som sikrer containerne, må vanligvis gå opp på lukedekselet og bruke det som en pidestall for å hekte fastsurringsstangen inn i hjørnebeslaget på en container (figur 4). Når den er heftet, må fastsurringsstangen føres diagonalt for å kobles til strekkfisken, som deretter skrues ned for å stramme festeanordningene.



Figur 4

En 40 fots container ble lastet i bukt 06 på tredje nivå, mot ytterkanten av styrbord side av skipet. For å sikre den gikk AB1 opp på lukedekselet til lasterom nr. 2 og heftet opp en lang surringsstang i hjørnebeslaget på containeren. Mens han holdt den tilkoblede surringsstangen med én hånd, gikk han deretter ned fra lukedekselet og ned på tverrdekket for å løfte strekkfiske med den andre hånden.

På dette tidspunktet skled surrebøylen ut av containerhylsen og falt vertikalt ned på høyre fot. Den nederste enden av surrebøylen skar gjennom verneskoene og skadet foten hans.

Overstyrmannen (C/O), sammen med BSN, ankom stedet og bar AB1 inn i innkvarteringen. Kapteinen informerte den lokale agenten om ulykken og ba om akuttmedisinsk hjelp, mens mannskapet prøvde å stoppe blødningen.

Agenten, sammen med lokale havnemyndigheter og et medisinsk team, ankom om bord. Det medisinske teamet overførte AB1 umiddelbart til et sykehus i land, hvor han ble operert og en tå ble amputert. To dager etter operasjonen ble den skadde AB utskrevet fra sykehuset og repatriert.

Lærdommer

Følgende lærdommer er identifisert. Disse er basert på informasjonen som er tilgjengelig i granskingsrapporten, og er ikke ment å legge skylden på de involverte personene eller selskapet:

- Risikokontrolltiltak. Risikovurderingen som var tilgjengelig for sikring av containere, krevde at visse risikokontrolltiltak skulle bli iverksatt for å minimere de tilhørende risikoene. Undersøkelsen mente at noen av disse tiltakene faktisk ikke var på plass på tidspunktet for hendelsen.
- Korrekt bruk av personlig verneutstyr. Den skadde sjømannen kan enten ha brukt verneskoene sine feil, eller foten hans kan ha sklidd ut da hendelsen inntraff. Selv om han hadde på seg riktig personlig verneutstyr og riktig størrelse, kunne effektiviteten til verneskoene ha blitt svekket.
- Tilstrekkelig personell for sikring av containere. Selv om besetningsmedlemmene mente at sikringen av lastede containere kunne utføres av bare én person, tatt i betraktning utformingen av surrestangen og sikringsarrangementene, fant undersøkelsen at det var nødvendig med minst to personer for å sikre containerne: én til å holde den tilkoblede surrestangen og den andre til å koble den til strekkfisken som ligger flatt på lukedekselet.
- Surrestangen glir ut av hjørnebeslaget. Hylsene på hjørnebeslagene som surrestangene er heftet inn i, er ovale. En surrestang, slik som den som brukes av den skadde sjømannen, ble konstruert for å gli lett inn i hylsen på containeren og låses i hylsen når stangen er rotert diagonalt over og koblet til strekkfisken. Med tanke på denne utformingen kan surrestangen, hvis den henger vertikalt, gli ut av hylsen på hjørnebeslaget, spesielt hvis surrestangen ikke er heftet riktig.
- Kjennskap til surringsarrangementer og -prosedyrer. Det fantes ingen registreringer av at noen av besetningsmedlemmene var kjent med skipets prosedyrer og arrangementer for containersikring. Den skadde sjømannen hadde imidlertid sluttet seg til skipet tre måneder før hendelsen, og skipet anløp regelmessig havnen i Oran, hvor sikringen av containere alltid ble utført av besetningsmedlemmene.

