

SJØTRANSPORT

Speditørskolen 2024

Veileder

Ståle Folkvord Hansen

E-post: stale.hansen@getmail.no

Telefon: 95 10 56 56

Sist revidert: Februar 2019

© NHO Logistikk og Transport

OBS – dokumenter det er henvist til i kapitlet (illustrasjoner) tilsvarer skrivbare pdf som er tilgjengelig på elevportalen. Det er ikke forventet at du leser dokumentenes "liten skrift" men gjør deg kjent med benevnelse. Eksempel: "Bill og lading / BL"

Innhold

| | |
|--|----|
| Innledning | 4 |
| Dødvekttonnasje | 5 |
| Lastelinjemerker | 5 |
| Brutto- og netto (register-) tonnasje | 5 |
| Internasjonalt målebrev | 6 |
| Klassifisering | 7 |
| Skipstyper | 8 |
| Lasteskipene | 8 |
| Passasjerskipene | 8 |
| Spesialskip..... | 8 |
| Bulkskip..... | 10 |
| Andre spesialskip | 10 |
| Stykkgodsskip - Cargo Linere..... | 10 |
| Sideport-skip..... | 11 |
| Containerskip | 12 |
| Ro/Ro- Skip..... | 13 |
| Paller | 14 |
| ISPM 15..... | 15 |
| Containere/ Flak | 15 |
| Containertyper..... | 17 |
| Skjema: Equipment interchange receipt | 18 |
| Tariffer – frakt-/terminaltariffer | 20 |
| Frakttariffer - linjefrakt | 20 |
| Befraktning av skip i løsfart | 21 |
| Terminalavgifter | 21 |
| Andre avgifter | 22 |
| Kyst- og linjefart..... | 22 |
| Rederi og linjer..... | 22 |
| Innenriks sjøtransport..... | 23 |
| Skipsagent – Linjeagent - Ekspeditør | 24 |
| Skipsmegleren | 24 |
| Havnen | 25 |
| Losse- og lastearbeiderne..... | 25 |
| The International Ship & Port Facility Security Code - ISPS..... | 26 |
| Sikkerhetserklæring - klarert avsender..... | 30 |
| ISPS Sikkerhetsdeklarasjon..... | 31 |
| Sikkerhetserklæring - godkjent transportør/distributør | 32 |
| Dokumenter i linjefart | 33 |
| Fraktbrev..... | 33 |
| Konnossement | 34 |

| | |
|---|----|
| Way Bill..... | 35 |
| Lasteseddel | 35 |
| Mate's receipt (Styrmannskvittering) | 35 |
| Lastens gang i havnen | 39 |
| Her ser vi aktivitetene ved lasting/lossing av et sideport skip. | 39 |
| Dokumentenes gang | 40 |
| Innenriksfart..... | 40 |
| Utenriksfart..... | 40 |
| Bookingbekreftelse..... | 41 |
| Speditørens forhold til sjøtransport | 42 |
| CERTEPARTI (C/P) | 43 |
| Utgiftsfordeling ved reise- og tidsbefraktning | 44 |
| Linjefart på basis av certeparti | 45 |
| Se hele dokumentet | 46 |
| Konnossementet | 47 |
| Konnossementet som omsettelig dokument | 47 |
| Order bill of lading | 48 |
| Bill of lading to order of shipper | 48 |
| Bill of lading to order of consignee | 48 |
| Bill of lading to order of (f.eks. bank) | 48 |
| Bill of lading to bearer (ihendehaverkonossement) | 48 |
| Konnossementet som verdipapir..... | 48 |
| FIATA Bill of lading (FBL) | 49 |
| Ansvar | 55 |
| Ansvarsfraskrivelse | 56 |
| Ansvarsbegrensning..... | 56 |
| Reklamasjonsfrister | 57 |
| Foreldelse | 58 |
| Ansvarsforholdet transportør/undertransportør | 58 |
| Claims under konnossement | 59 |
| Konnossementet og Hague-, Hague-Visby, Hamburgreglene | 60 |

Innledning

Sjøtransport er den eldste transportformen vi kjenner, og den er fremdeles den viktigste måten å frakte gods på. Utviklingen innenfor sjøtransporten gikk langsomt, sammenlignet med utviklingen i samfunnet forøvrig. Selve skipene forandret seg ikke noe særlig, men overgangen fra seil til damp var selvfølgelig et stort fremskritt. Utstyret ombord og i land for losse- og lasteoperasjonene, sto imidlertid ”på stedet hvil”. Det var først etter siste verdenskrig at denne siden av sjøtransporten ble gjenstand for nye tanker og ideer. Det var bruk av gaffeltrucken som ga støtet til en omlegging av godsbehandlingen, og når først skredet var løsnet, gikk det svært fort - i noen tilfeller for fort. Skipenes konstruksjon og utstyr fulgte så etter, og moderne sjøtransport var et faktum.

Det er utenkelig at andre transportformer i overskuelig fremtid kan overta sjøtransportens rolle, og da mener vi de varetyper som transporteres med skip totalt sett, ikke bare stykkogds. Den største delen av handelen i verden vil fortsatt bli transportert sjøveien, både fordi sjøen dekker 3/4 av vår klode, og ikke minst fordi skipsfart fremdeles er det suverent billigste transporttilbud over lengre avstander for de fleste varetyper. De senere år har det vært en formidabel økning i verdens totale sjøverts handel. I 2006 ble det fraktet ca. 14,8 milliarder tonn sjøveien. Dette var en økning på hele 49% fra 1996 og markerte en topp. På grunn av finanskrisen er ikke markedet gjennomrettet. I 2017 ble det fraktet ca. 10,3 milliarder tonn sjøveien.

Tidlig i 2017 var verdensflåten på 1,86 milliarder dødvectonn (skip over 300 brt.) Pr. 2017 var det under norsk flagg 1843 skip, som representerer 51 millioner dødvectonn. I 2000 var Norge den tredje største sjøfartsnasjonen, etter Hellas og Japan. Men i dag er vi på 9 plass, dette mye på grunn av nedgang i olje og gass industrien.

Også i våre innenriks transportsystemer står sjøtransporten sterkt og utgjør ca. 41,5 % utregnet etter tonnkm, mens vei og jernbane utgjør henholdsvis ca 50,5 % og 8,5 %. Dette er ekskl. transport i norsk område i utenrikstrafikk og ekskl. transport med skip til og fra kontinentalsokkelen.

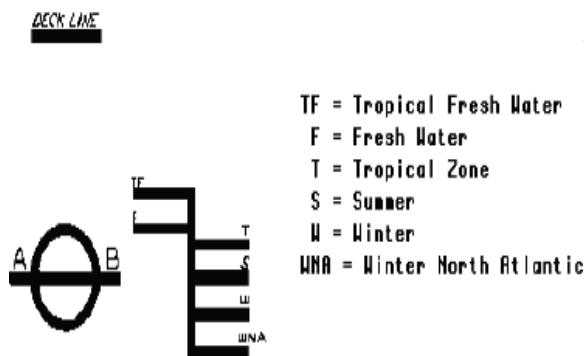
Dødvekttonnasje

Et skips dødvekttonnasje (dwt) er den største vekten skipet kan bære av last og beholdninger som bunkers, ferskvann, reservedeler og rekvisita/utstyr ("stores"), dvs. ved største tillatte nedlasting. Dødvekttonnasjen uttrykkes i metriske tonn (tidligere også long ton 1.016 kg).

Ved befraktning er det imidlertid avgjørende hvor mye (betalende) tung last skipet kan bære på en bestemt reise, dvs. skipets dødvekt lastekapasitet (dw cargo capacity), som fremkommer ved å trekke fra bunkers, ferskvann etc.

Avhengig av reisens lengde og andre faktorer, ligger erfaringsmessig den maksimale nyttelasten vanligvis 3-10 % under skipets totale dwt.

Lastelinjemerker



Lastelinjemerkenes kalles plimsollmerker etter den engelske advokat Samuel Plimsoll (1824 -1898), som, gjennom "Merchant Shipping Act" av 1876, fikk gjennomført at hvert skip skal forsynes med lastelinjer. Samuel Plimsoll utga i 1872 "Our Seamen", hvor han bl.a. angrep det forhold at det ble spekulert i å sende ut høyt forsikrede, men sjøudyktige skip (kalt plimsollere), som medførte en høy risiko for sjømennenes liv.

Ved siden av lastelinjemerkenes i figuren vises en sirkel med bokstavene A B, som er forkortelse for det amerikanske klassifikasjons- og registreringselskapet American Bureau of Shipping.

Brutto- og netto (register-) tonnasje


Et skips mål uttrykkes i tonnasje, og danner grunnlag for beregning av forskjellige avgifter, som havneavgifter og losavgifter. Det legges også til grunn ved fastsettelse av skipets besetning og sikkerhetsforskrifter.

Det er derfor nødvendig at skipene har en ”registreringsattest”, det vil si et gyldig målebrev, tonnage certificate, eller internasjonalt målebrev. Det er for tiden tre aktuelle tonnasjearter, hvorav kun to er nevnt i målebrevene, henholdsvis bruttoregister tonn og nettoregister tonn. Idet denne attesten kalles ”målebrev” indikerer det at det er snakk om rommål og ikke vekt i tonn, i motsetning til dødvekt tonn. Skipsmålingskonvensjonen av 1969 har vært gjeldende for nye skip siden 1986, og gjelder for alle skip fra 18.7.1994. Dette innebærer en overgang fra brutto register tonn (brt eller grt) og netto register tonn (nrt) til bruttotonn (bt eller gt) og nettotonn (nt).

Enheten register tonn er fra tidligere et volum-mål tilsvarende 100 kubikk fot = 2,84 kubikk meter.

Bruttotonnasjen er volumet av alle skipets lukkede rom, unntatt visse rom som styrehus og bysse. Nettotonnasjen er lik bruttotonnasjen, med fradrag for de rom som er nødvendige for skipets drift. Begge tonnasje måles forøvrig ut på grunnlag av bestemte formler.

Internasjonalt målebrev

| | | | |
|--|--|--|----------------------------------|
| NORGE (NORWAY) | | | |
|  | | | |
| INTERNASJONALT MÅLEBREV (1969) [International Tonnage Certificate (1969)] Utstedt i henhold til bestemmelsene i den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969, etter bemyndigelse av regjeringen i kongeriket Norge, for hvilket konvensjonen trådte i kraft den 18. juli 1982 av Sjøfartsdirektoratet <i>(Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of the Kingdom of Norway for which the Convention came into force on the 18th of July 1982 by The Norwegian Maritime Authority)</i> | | | |
| Fartøyet navn <i>(Name of ship)</i> | Kjenningsnummer eller bokstaver <i>(Distinctive Number or Letters)</i> | Hjemsted <i>(Port of Registry)</i> | Dato *) <i>*(Date)</i> |
| | | | |
| <small>*) Dato for fartøyet kjølstrekning eller tilsvarende byggetrinn (artikkel 2.6), eller eventuell dato ved hvilket fartøyet gjennomgikk forandringer eller ombygginger av vesentlig omfang (artikkel 3, 2(b)). *) [Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.]</small> | | | |
| Lengde (artikkel 2.8) <i>[Length (Article 2(8))]</i> | Bredde (regel 2.3) <i>[Breadth (Regulation 2(3))]</i> | Dybde i risset midtskips til øverste dekk (regel 2.2) <i>[Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))]</i> | |
| | | | |

[Se hele dokumentet her](#) (Lovdata)

Klassifisering

Skipsklassifiseringen har sin opprinnelse i England. Det var en gruppe engelske sjøassurandører som nedsatte en komité for å vurdere maritim risiko. Komiteen utferdiget et lite håndskrevet register, der skipene var klassifisert etter deres tilstand. Redere og avskipere innså også fordelene ved registeret og klassifiseringen. På denne måten ble Lloyds Register til, og er siden av nasjonale årsaker, fulgt opp av andre land.

Offisielt anerkjente klassifikasjonsselskaper:

- American Bureau of Shipping (New York) ABS (AB)
- Bureau Veritas (Paris) BV
- Germanischer Lloyd (Berlin) GL
- Lloyd's Register of Shipping (London) LR
- Nippon Kaiji Kyokai (Tokyo) NK
- Det norske Veritas (Oslo) NV
- Polski Rejest Statkov (Warszawa) PR
- Registro Italiano (Roma) RI
- Det russiske skipsregister (Moskva) RS
- Hellenic Register of Shipping (Athen) HR

Disse selskapene er alle medlemmer av The International Association of Classification Societies, IACS, og klassifiserer 90% av verdensflåten.

Selskapene klassifiserer skipene etter helt bestemte normer og byggeforskrifter, avhengig av lasteformål osv. For skip i linjefart gjelder, som hovedregel, at de bygges etter de strengeste krav, som i Lloyd's vil si 100 A 1. Et skips klasse er ikke gyldig i hele skipets levetid. For å bevare klassen må skipet regelmessig gjennomgå hovedettersyn og ny klassifisering, vanligvis hvert fjerde år.

Forsikringsselskapene fører nøye kontroll med skipenes klasse, og for skip i høyeste klasse (100 A 1) betales det lavere premier enn for skip i andre klasser.

Skipstyper

Fordi skipsfarten er blitt stadig mer spesialisert, finnes det i dag utallige skipstyper, selv om det, i den senere tid, er utviklet fleksible skip som kan føre flere typer last, og på den måten dekke tidligere spesialtyper.

Den første grove inndeling av skipstyper kan være:

1. Lasteskip
2. Passasjerskip
3. Spesialskip

Lasteskipene

Lasteskipene kan deles inn i følgende grupper:

1. Tankskip
2. Bulkskip
3. Konvensjonelle stykkgodsskip - cargo linere
4. Containerskip, Lift on/Lift off (Lo/Lo)
5. Roll on/Roll off-skip (Ro/Ro)

Passasjerskipene

Passasjerskipene kan deles inn i følgende grupper:

1. Konvensjonelle passasjerskip
2. Ferger
3. Cruiseskip

Spesialskip

Spesialskipene kan deles inn i følgende grupper:

1. Råoljeskip
2. Parceltankere
3. Kjemikalietankere
4. Gasstankere

5. Andre spesialtankere, som f.eks. vintankere
6. Tungløftskip
7. Bilskip
8. Offshore-skip (supply-skip)
9. Kjøle- og frys skip

Innenfor disse grupper finnes det forskjellige typer og førings- og losse/laste-teknikker.

Råoljeskipene

er i dag store skip med tonnasje på opptil 500.000 tonn dw (dead weight = dødvekt). De er utstyrt med mange tanker, alt etter skipets størrelse. Parceltankerne er vanligvis mindre enn råoljeskipene, men de har et meget avansert tank- og rørledningssystem som gjør at de kan frakte, og losse/laste flere typer olje, uten fare for sammenblanding.

Kjemikalietankere

er også mindre skip og spesialbygget for føring av flytende kjemikalier av forskjellige slag.

Gasstankere

fører gass i flytende form under forskjellige systemer som fulltrykk, fullkjølt og semikjølt. Forkortelser som LPG- og LNG-skip har sikkert de fleste støtt på. LPG står for Liquid Petroleum Gas - flytende petroleumsgass - som er et biprodukt ved raffinering av olje, mens LNG er et naturprodukt som finnes i egne gassfelt eller sammen med olje - Liquid Natural Gas.

Det finnes andre spesialtyper av tankskip, tilpasset både visse laster og trades, som *kysttankere*, *bunkersskip* osv. Felles for alle tankskip er at de fører lasten i flytende form direkte i lasterommene (tankene).

Bulkskip

Bulkskip er en fellesbetegnelse på skip som fører uemballert last direkte i rommene (korn, kull, malm, skrapjern osv.). Innenfor denne typen er det vi finner de såkalte kombinasjonsskip som dekker flere oppgaver, f.eks. malm én vei og olje i retur. De spesialbygde OBO-carriers er slike kombinasjonsskip som kan føre alle slags bulklaster, inklusive olje. Derav benevnelsen - Oil-Bulk- Ore (olje-bulk-malm).



MS Norita, Bulkship Ugland Shipping AS 38891 TdW

Andre spesialskip

Et stort marked er f.eks. supplyskipene, som brukes i forbindelse med leting og utvinning av olje offshore, bilskip og andre spesialskip som fører alt fra papir til levende dyr.

Stykkgodsskip - Cargo Linere

En tenker i dag først og fremst på moderne linjeskip slik som containerskip og ro/ro-skip, men også på de konvensjonelle skip, selv om det i de senere år er blitt færre og færre skip av denne type.



MS Gardway

Cargo Liner, Kombinasjons skip - Container og konvensjonell last

I nærtrafikk - ”short sea trades”, som f.eks. Nordsjø-trafikken, har tonnasjen forandret seg radikalt fra tidligere. Fra å være små, konvensjonelle skip, har de utviklet seg til dagens moderne spesialskip som containerskip, ro/ro-skip og skip med sideporter, men selvfølgelig benyttes også mindre, konvensjonelle skip. De benyttes imidlertid vesentlig i løsfart.

Sideport-skip

Skip med en eller flere sideporter i tillegg til de vanlige luker, er en vanlig skipstype i kyst og Nordsjø-fart.



MS Lys-Foss, DFDS Seaways AS Sideport, med containerdekk.

De fleste moderne sideport-skip har også palleheiser, og lasting/lossing foregår hurtig. Stopp for regn og snø er nå sjelden da en med sideporter unngår at skipet må lastes og losses med alle luker åpne, og dermed bli utsatt for vær og vind.

Lastehåndtering foregår på de horisontale plan med gaffeltrucker som leverer lasten i porten til ramper eller conveyerbelt, og båtens egne heiser tar lasten til de forskjellige dekk. Ombord er det el-trucker som tar imot lasten og plasserer den i rommet. Denne lastehåndteringen er hurtigere enn den vertikale håndtering med bommer eller kraner.



MS Lys-Skog, DFDS Seaways AS Sideportskip til kai i Oslo

Forutsetningen for dette håndteringssystemet er at lasten er palletisert (unitisert), eller på annen måte egner seg til å bli håndtert med gaffeltruck. Skipene har vanligvis også en tungløftbom eller kran, og stort dekkareal for store kolli og containere.

Containerskip

Som benevnelsen indikerer, er dette skip som fører lasten i containere, som blir stuet i cellulære seksjoner i skipet.

Celleskipene er konstruert med celler (skillevegger), der containere plasseres. Fordelen med dette systemet er at en unngår det store arbeidet med å surre fast containere (lashing).

Containerskip finnes i dag fra såkalte “feedere” fra 700 dwt opptil 157.000 dwt, med kapasitet på 15.000 TEUS (Twenty foot equivalent unit). Verdens største container rederi Maersk har de senere år ledet an i en forrykende utvikling av container skip og det ventes at container skip vil være de største laste skip på verdenshavene innen kort tid. I 2006 lanserte Maersk Emma klassen som var skip opptil 157.000 dwt. I 2013 lanserte de Trippel E klassen som vil ta 18.000 TEUS på 165.000 dwt. Tar du 18.000 TEUS på ett tog ville dette toget bli 110 km langt – eller stablet i høyden så ville du fått ett tårn på 47 km høyt. Containerskip har vanligvis ikke selv utstyr for lasting og lossing, men er helt avhengig av portalkranene (gantry cranes) på kaien. Containere er ISO-typen med mål 7,5 -8’’ bred, 8’, 8’6’’ eller 9’ høy og lengder på 20’, 30’, 40’ eller 45’. Brutto lastevekt 18-30 tonn.



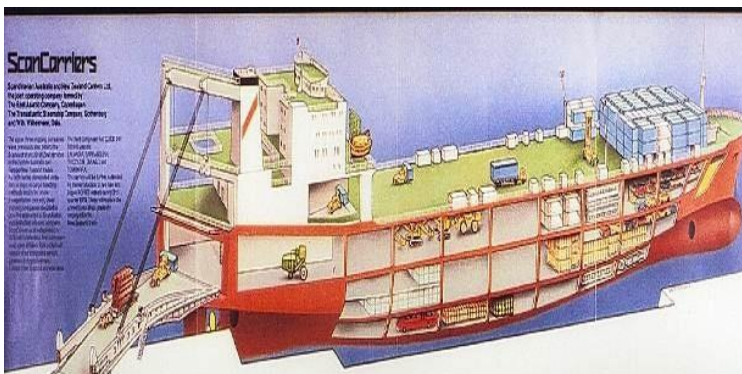
MS Ever Racer Containership, 4229 TEU

Med slike enheter og hurtigarbeidende kraner sier det seg selv at losse-/lastetiden for denne type skip er kort.

Containerskipene som betjener Nordsjøtrafikken er vesentlig mindre enn skipene i oversjøfart, men har hyppigere seilinger, ofte flere ganger pr. uke.

Ro/Ro- Skip

Ro/ro eller Roll on/Roll off er samme prinsipp som i alle år har vært benyttet ved bilfergetransport. Her kreves det at lasten er plassert på hjul, enten i vogntog, semitrailer eller i container o.l., på lave vogner i størrelsen 20'-40' (mafivogner), som trekkes ombord og i land av en spesialtraktor (tugmaster).



Scan Carriers Ro/Ro-Kombi Skip

Innkjøring går over rampe akter eller i baugen til hoveddekket, og derfra opp på værdekket med elevator. I større ro/ro-skip kan det også plasseres rullende last i underrommet (tanktoppen), og lasten kan enten kjøres ned eller tas med elevator. På noen skip kan lasten kjøres direkte opp på værdekket. I noen trades benytter en opptil 35 tonns trucker til å kjøre lasten om bord og i land.

Ro/ro-skipene kan ha sitt eget laste- og losseutstyr med seg, slik som; gaffeltrucker, mafivogner, tugmaster og diverse spesialutstyr for håndtering av nesten all slags last.

Tidligere var en avhengig av egne anlegg i havnen for dette systemet, men det er nå mange skip - ennå vanligvis bare store - som har rampe som kan legges skrått inn på en vanlig kai. De fleste ramper er fast skråttstilt, andre kan dreies i ca 45o slik at de kan legge hvilken som helst side til kai. Losse- og lastetiden er her også svært kort, men det kreves kostbart utstyr til operasjonene.

Paller

Det finnes et uttall av palletyper, både i størrelse og i utførelse. Rederiene har sine paller, mens den vanligste pallen i industrien og ved landeveis- og jernbanetransport er den såkalte lager- eller EUR-pall, med målene 80 x 120 cm. Skipspallene er større, og de såkalte stevedorspaller er enda større.

Last som plasseres på pall, må sikres, og til det finnes flere systemer. Det enkleste er å benytte tau rundt det øverste laget av gods på pallen. Det finnes plastbånd med egen

”lås” og ”strapping”-maskin. Det aller beste er krympefolie som trekkes over hele lasten og pallen. Da får vi en stødig enhet, som også tåler vær og vind. Det er viktig at når last plasseres på pallen, må hele pallens flate utnyttes. Hvis ikke, vil lasten forskyve seg under sjøreisen. For å unngå skader, må lasten aldri stikke ut over pallekanten.



EUR-pall, 1,2 x 0,8m

Engangspallen er mye brukt, og en får da en ubrutt kjede fra produsent, via transportør(er) og frem til mottaker. Prisen på paller avhenger av kvaliteten og varierer fra en enkel engangspall til ca. NOK 40,-, til en solid EUR-pall til ca. NOK 100,-.

Ved skipning av mindre emballasjetyper i containere bør det benyttes paller, også inne i containeren.

Det gjør at containeren kan fylles og tømmes hurtig. Ved slik transport må en

påse at en har en pall som passer i containeren, slik at den kan utnyttes fullt ut.

Lastingen og lossingen i containeren kan dermed foregå ved hjelp av jekktralle eller gaffeltruck.

ISPM 15

International Standards For Phytosanitary Measures No. 15 eller kalt ISPM 15 er en standard for trevirke over kontinent nedfelt gjennom International Plant Protection Convention (IPPC) som vedtar at all trevirke som brukes ved transport mellom kontinenter og som overstiger 6mm må være behandlet eller godkjent. Dette for å begrense transport og spredning av sykdom og insekter som kan påvirke lokale floraer. ISPM 15 omfatter all trevirke(paller, sikringsutstyret etc.) og krever at det er avbarket og varmebehandlet eller gasset med metyl bromide. Det skal også være stemplet og godkjent. (Se under). Dette betyr at alle i transportkjeden – avsendere, speditører, rederi og mottakere er ansvarlig for at dette er utført. Konsekvensen kan være at varer ikke godtas eller at containere blir gasset ved kontroll og må stå i karantene. I Norge er det Mattilsynet som er organ for oppfølging og opplysning av ISPM 15.



Trevirke med godkjent IPPC merking.

Containere/ Flak

Som tidligere nevnt, er det for det meste standardiserte størrelser når det gjelder lengde og bredde på containere (ISO), mens høyden varierer mellom 8', 8'6" og 9'.

Maksimal vekt og kubikkinnhold er anført på containeren, og det er viktig å kunne utnytte begge deler fullt ut. Et annet viktig forhold, er at containeren må lastes slik at vekten blir jevnt fordelt og at lasten inne i containeren blir forsvarlig sikret.

Det finnes et utall av containertyper, og her skal kun noen få nevnes; vanlige containere med dører (doble) i den ene enden, containere med dører i enden og på siden, åpen topp (presenningstak), bulkcontainere, tankcontainere, kjøle- og frysecontainere.

Lastebærere som ikke har faste vegger, kalles flak. Bredde/lengde på flak er de samme som for containere. Flak benyttes gjerne til grovere last som f.eks. maskingods, og det finnes også en rekke varianter av flak, fra de enkleste som bare består av en bunn, via flak med endevegger som kan slås ned, til spesialflak for forskjellige varetyper. En del linjer og rederier har egne containere og flak, som enten leies ut til, eller stilles til disposisjon for avsenderne. Det er imidlertid også vanlig at en leier slikt utstyr fra de store utleiefirmaene.

I de fleste havner har de store containerfirmaene egne depoter og driver utleie på kort eller langtidsbasis. Tilbakelevering foregår på bestemmelsesstedet i tilfelle det dreier seg om korttidsleie, f.eks. for én skipning. Ved langtidsleie er det leieren som må sørge for å returnere den ledige containeren til spesielt angitt depot.

Linjene og de store containerfirmaer har brosjyrer over sitt materiell, og ut fra brosjyrene kan en finne det som passer best til behovet. Det er viktig at leieren sørger for å få kvittering på at transportøren har mottatt containeren/flaket i uskadd stand, da det er leieren som er ansvarlig for utstyret i leietiden. Det finnes spesielle enkle og oversiktlige kvitteringsskjemaer ("Equipment Interchange Receipt"). Eksisterende skader må på samme måte anmerkes på kvitteringen.

Containertyper



40' Pallet wide 9'6 high container, spesialutstyr for Nordsjøtrafikk



40' flak, lastet med koppertråd



20' container

Dette er kun et lite utvalg av containere. De finnes i mange varianter og materialer; open top, curtain side, tank, half high, reefer etc. Oversikt over tilgjengelig materiell fås hos de respektive rederiene eller linjeagentene.

Skjema: Equipment interchange receipt

EQUIPMENT


Containers
40' Palletwide 9'6"

| | Height | Width | Length |
|---------------------|----------|--------|----------|
| Outside measurement | 2,92 m | 2,50 m | 12,192 m |
| Inside measurement | 2,71 m | 2,44 m | 12,045 m |
| Doors | 2,63 m | 2,44 m | |
| Payload | 26 tons | | |
| Tara | 4,2 tons | | |

40' Palletwide 8'6"

| | Height | Width | Length |
|---------------------|----------|---------|----------|
| Outside measurement | 2,59 m | 2,50 m | 12,192 m |
| Inside measurement | 2,38 m | 2,43 m | 12,074 m |
| Doors | 2,27 m | 2,438 m | |
| Payload | 26 tons | | |
| Tara | 4,4 tons | | |

40' Standard 8'6"

| | Height | Width | Length |
|---------------------|-----------|---------|----------|
| Outside measurement | 2,59 m | 2,438 m | 12,192 m |
| Inside measurement | 2,377 m | 2,336 m | 12,074 m |
| Doors | 2,27 m | 2,335 m | |
| Payload | 26,5 tons | | |
| Tara | 4 tons | | |

20' Standard 8'6"

| | Height | Width | Length |
|---------------------|-----------|---------|---------|
| Outside measurement | 2,591 m | 2,438 m | 6,058 m |
| Inside measurement | 2,377 m | 2,336 m | 5,9 m |
| Doors | 2,27 m | 2,335 m | |
| Payload | 27 tons | | |
| Tara | 2,35 tons | | |

Flatracks
40' Flats-not collapsable

| | Height | Width | Length |
|---------------------|-----------|--------|---------|
| Outside measurement | 1,98 m | 2,43 m | 12,1 m |
| Inside measurement | 1,96 m | 2,23 m | 11,83 m |
| Payload | 26,5 tons | | |
| Tara | 4,8 tons | | |

20' Flats-collapsible

| | Height | Width | Length |
|---------------------|----------|--------|--------|
| Outside measurement | 1,98 m | 2,43 m | 5,91 m |
| Inside measurement | 1,96 m | 2,23 m | 5,6 m |
| Payload | 22 tons | | |
| Tara | 2,7 tons | | |

Et utvalg av 20', 40' containere og flak. Det finnes et uttall av varianter, men de fleste er innenfor ISO standarden.



EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT

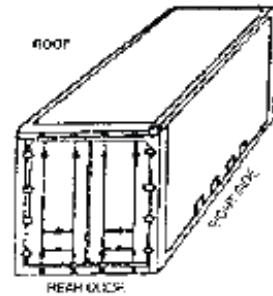
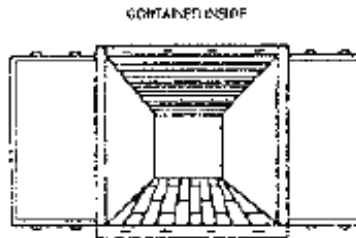
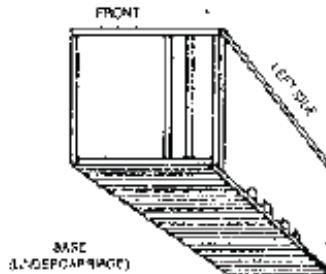
HEAD OFFICE:
 Lys-Line AS (Innbyggere) ASA, P.O. Box 205 Skøyen, N-0212 Oslo, Norway
 Phone: +47 22 12 20 00, Fax: +47 22 64 02 85, 1619, TOLLFREE: +47 22 64 02 81
 Enterprise no: NO 019409605 CVT

LOADING

DISCHARGING

TERMINALS:
Brakk Bulk Skut 71 Cronia, N-0203 Oslo, Norway
 Phone: +47 22 67 34 81, Fax: +47 22 67 34 15
Container Skut 82 Cronia, N-0217 Oslo, Norway
 Phone: +47 22 68 35 35, Fax: +47 22 68 31 52

PLEASE INDICATE CLEARLY. IF NO EXCEPTION, MARK O.K.



EQUIPMENT NUMBER

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

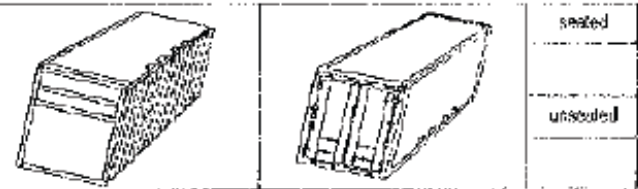
EQUIPMENT DESCRIPTION

20 40 Steel Alu

| | rust | scratch | dent | crack | hole | bent | missin g | tear | bulge | various |
|------------|------|---------|------|-------|------|------|----------|------|-------|---------|
| FRONT | | | | | | | | | | |
| LEFT SIDE | | | | | | | | | | |
| BASE | | | | | | | | | | |
| INSIDE | | | | | | | | | | |
| REAR DOOR | | | | | | | | | | |
| RIGHT SIDE | | | | | | | | | | |
| ROOF | | | | | | | | | | |
| OTHERS | | | | | | | | | | |

INDICATE DAMAGES ETC BY: X

INDICATE TEARS BY: X with approximate length.



| | | | |
|---|----------|---|--------|
| Loaded on M/V: Date: <input type="text"/> Condition as above: | sealed | Discharged from M/V: Date: <input type="text"/> Condition as above: | sealed |
| | Voy | | Voy |
| Surveyor: Driver: | unsealed | Surveyor: | |



| | | | | | |
|---|----------------------------|--------------------------------|--|----------------------------|------------------------------|
| Ex Gate at: Date: <input type="text"/> | Hour: <input type="text"/> | Surveyor: <input type="text"/> | Arr Gate/Depot Date: <input type="text"/> | Hour: <input type="text"/> | Driver: <input type="text"/> |
| | | | | | |

Sign

Tariffer – frakt-/terminaltariffer

Frakttariffer - linjefrakt

De forskjellige frakttariffer er forholdsvis likt oppbygd, både i oversjøisk fart og i Nordsjøfarten. Det vil si at ved fastsettelse av en tariff-frakt er varens kubikkinnhold pr. tonn en viktig faktor, men også andre forhold spiller inn (f.eks. varens spesielle egenskaper, lukt, form, eventuelt spesielle krav til behandling og stuing etc.). Fraktene noteres normalt pr. 1.000 kg eller pr. kubikkmeter, og det er vanlig at skipet kan velge om raten er pr. tonn eller pr. m³. Ved spesielt kostbare varer, som f.eks. gull og andre edle metaller, noteres raten i prosent av verdien - ”*ad valorem*”-rater - men det hender ikke ofte.

I ro/ro- og containerfart i Nordsjøen opereres det med enhetspriser pr. trailer og container, mens ratene i kystfarten kan være fastsatt ut fra m³ pr. 1.000 kg. Vi snakker gjerne om 1:1 (ett tonn = 1 m³) eller 1:3 (ett tonn = 3 m³).

Speditørkommisjon er vanlig i utlandet, men det er ennå ikke fullt ut akseptert i Norge. Enhver speditør må spørre om speditør- eller bookingkommisjon ved anmeldelse (booking) av lasten. I containerfarten er det forskjellige typer frakttariffer. Noen linjer opererer med en rate (lumpsum) pr. 20’ eller 40’ container, andre med fraktrate etter vekt, volum og varetype. Det blir mer og mer vanlig med beregning av frakten helt frem til mottaker (inkl. landtransport), og når man aksepterer last fra avskiper helt frem til mottakerstedet, kalles det ”*door to door*” eller ”*house to house*”.

Det er viktig å være oppmerksom på at det til oversjøiske havner ofte er spesielle tillegg til den vanlige frakten. Det kan f.eks. være tillegg for lang ventetid i havnen ”*congestion surcharge*”, kanalavgifter, spesielle havneavgifter på varene som skal innkasseres av linjen osv.

Dertil finnes det også tillegg som ”*currency adjustment factor*” - CAF - i tilfelle store kursforandringer i utenlandsk valuta, fordi fraktene ofte noteres i US dollar, tyske mark o.l. Når prisen på bunkersolje forandrer seg mye, fremkommer det også et tillegg som ”*bunker adjustment factor*” - BAF. Det må derfor alltid innhentes opplysninger om det kreves tillegg til selve sjøfrakten.

Befraktning av skip i løsfart

(Se også avsnittet ”Certeparti (C/P)”)

Til større laster og hele skipslaster kan det befraktes (”leies”) et eget skip for reisen. Fraktene blir da avtalt for hver enkelt gang, og vil svinge opp eller ned etter markedssituasjonen. Det er vanligvis to måter å avtale frakten på... Avtales frakt pr. tonn last, må en være oppmerksom på forskjellige befraktningsmåter som FIO (*free in and out - fritt inn og ut*) og FIOS (*free in and out, stowed - fritt inn og ut, stuert*). Dette vil si at i tillegg til selve frakten, kommer alle omkostninger med lasting, stuing og lossing.

Skipet kan også befraktes til et beløp pr. dag eller til en lumpsum for hele reisen. Også i slike tilfeller kommer losse- og lasteomkostninger i tillegg, og ved sistnevnte slutningsmåte, også havneutgifter for skipet. En må få greie på alle utgifter som kommer i tillegg til frakten før en avslutter en befraktningsavtale, og her kommer skipsmegleren inn som bindeleddet mellom skip og lasteier.

Terminalavgifter

Sjøfrakten i linjefart er etter ”*liner terms*”-prinsippet og går ut på at skipets tjenester, som dekkes av frakten, begynner når lasten passerer rekken ved lasting og avsluttes når lasten passerer rekken ved lossing.

Alle omkostninger som påløper fra lasten er levert til skipsagenten på lastestedet, til den passerer skipets rekke og fra den har passert rekken ved lossingen, er inkludert i terminalavgiftene.

Først og fremst er dette utgifter til selve laste- eller losseoperasjonen mellom kai og skip, inkludert bruk av utstyr som gaffeltrucker o.l, terminalbehandling, skurleie, lagring innen visse tidsfrister, vakthold etc. etc. Derimot er avgifter til offentlige instanser, som til havnemyndigheter, vanligvis ikke inkludert i terminalavgiften. Lagring utover bestemte tidsperioder kommer i tillegg.

Da terminalavgiften dekker forskjellige omkostninger, som dessverre ikke er de samme i forskjellige havner verken i Norge eller ute i verden, må det undersøkes nøye hva som kommer i tillegg, før priser oppgis til kunden. I kystfarten er nå terminalutgiftene vanligvis inkludert i frakten, men en må være oppmerksom på at i de fleste havner krever

havnemyndighetene inn en "vareavgift", som da kommer i tillegg. Terminalavgiften må betales på avsenderstedet, selv om frakten skal betales på mottakerstedet.

Avgiftene er ofte redusert for palletisert last, men ellers er tariffen som regel bygget opp etter det fraktregulativ som gjelder for den respektive linje. Av- og pålasting til vareeiers bil er vanligvis inkludert, forutsatt at lasten er slik at den kan behandles med gaffeltruck. Utgifter ved av- og pålasting, der det er nødvendig å bruke kran, er ikke inkludert i terminalavgiftene.

Andre avgifter

Som tidligere nevnt, er det en del offentlige avgifter som påløper ved eksport og import. Utenom tollavgifter er det avgifter til havnemyndighetene. Sendes varene med jernbane til havnen, kan det være aktuelt å måtte betale skifteavgift. Da avgiftsopplegget er forskjellig i de fleste havner, er det ikke mulig å oppgi størrelsen på det vi kan kalle "andre avgifter", men en må via agent/speditør kontakte havnemyndighetene på stedet i denne forbindelse.

Kyst- og linjefart

Rederi og linjer

I linjefarten snakker vi om "*short sea trade*" = kyst- og *Nordsjøfart* og "*deep sea trades*" = *oversjøisk linjefart*.

Rederiene har, helt til etter siste verdenskrig, drevet linjene i egen regi, med egne Kyst og linjefart skip og med en organisasjon som består av så vel uavhengige agenter, som agenter helt eller delvis eiet av rederiene.

I de senere år har imidlertid tendensen vært at flere rederier slår seg sammen for å drive en linje. Dette gjøres f.eks. ved en samseiling, hvor rederiene blir enige om et felles ruteopplegg, felles fraktrater og felles agenter osv.

En annen form er at flere rederier slår seg sammen og danner et nytt, selvstendig selskap som driver linjen under et felles navn - som f.eks. "LASER LINES", en linjeservice mellom Europa og Latin- Amerika. For de samarbeidende enkeltrederiene er det vanlig at de driver sin egen markedsføring, en såkalt "*split marketing*", gjennom sine individuelle agenter (hvis de da ikke har etablert et felles agentnett). Formålet med slike sammenslutninger er, for det første, å samarbeide i stedet for å konkurrere og dessuten koster et moderne skip i dag så mye at et enkelt rederi alene ikke har muligheter for å klare de store investeringer som er nødvendig for å skaffe tilstrekkelige mange skip i en linje.

I linjefarten er rederiagentenes rolle på de respektive steder meget viktig, for de har direkte kontakt med kundene i sitt område og driver i tillegg det salg og den PR som i dag er absolutt nødvendig for å hevde seg i konkurransen om lasten.

Innenriks sjøtransport

Sjøtransporten langs kysten har alltid vært av stor betydning i innenriks varetransport, og er det ennå, men veitransport overtar stadig mer.

Det vi kaller løsfart eller fraktofart, står for den største delen av transportmengden, ca. 90 % av den samlede innenlandske sjøtransporten.

Mens fraktofartøyene tidligere var mindre og til dels meget enkelt utstyrte skip, er de i dag stort sett meget moderne skip med utstyr på høyde med skip i rutefart. Skipene er også betraktelig større enn tidligere.

Fraktofarten er først og fremst en transportform for større laster fra fabrikk til grossist, og rederne er organisert i *Fraktofartøyenes Rederiforening*, som også er det organ som diskuterer fraktratene med transportbrukerne.

I rutefarten har man sett store forandringer i de siste ti år. Før var det mange kystrederier som ofte seilte på de samme strekninger, i hard konkurranse med hverandre, men i dag dominerer rederisammenslutninger bildet. Bakgrunnen for dette er at kystgodsrutene hadde meget dårlig inntjeningsevne og dermed vanskeligheter med å fornye flåten til moderne tonnasje for å konkurrere med andre transportmidler.

Kystgodsrutene mottar ikke subsidier, men fraktratene må godkjennes av myndighetene. Det samme gjelder for fraktofarten. Derimot gis det til dels betydelige subsidier til lokal- og fergefarten. Sjøtransporten innenlands er av aller største betydning for samfunnet, og er også den rimeligste transportmåten i kroner og øre. Dessuten er sjøtransport miljøvennlig.

Frakttariffen i rutefart er bygget på de samme prinsipper som i den oversjøiske linjefarten. De aller fleste skipene er i dag moderne stykkgodsskip med sideporter, palleheiser og tungløftskraner for håndtering av containere og tungløft generelt. En del har også baugog/eller hekkport for ro/ro-opplegg, og ro/ro-ramper blir nå bygget i mange havner, også i Nord-Norge.

Det finnes nå utelukkende palletransport, containertransport eller annen unitisert transportform i den rutegående kysttransport og med det store og gode ruteopplegget som eksisterer, står sjøtransporten meget godt rustet til å påta seg enhver transport, enten det gjelder en enkelt kasse eller store partier.

Skipsagent – Linjeagent - Ekspeditør

Dette er tre benevnelser på samme funksjon, selv om benevnelsen ekspeditør vanligvis brukes på en som kun representerer kyst- og/eller lokalfart. I norske havner kan agenten også være stevedore og stå for lossing, lasting og terminalbehandling av lasten. Dette er ukjent i havner utenfor Norge, der det er et markert skille mellom agenten og stevedoren. Sistnevnte er som oftest et eget firma, selv om det i noen havner er agenten som også eier stevedorefirmaet.

En klareringsagents oppgave er vanligvis å arrangere lossing eller lasting av skip i løsfart, mens linjeagenten er linjens representant i havnen og dermed har andre oppgaver, i tillegg til å organisere selve anløpet. Kontakten med avskipere og mottakere og salg av linjens tjenester, er i dag det viktigste så vel for kyst- og Nordsjø-, som for oversjøiske linjer. Det er agenten kundene har kontakt med, og det er agentens service i alle ledd som vanligvis avgjør om en vareeier skiper sin last med en bestemt linje.

Det er også utstrakt kontakt og samarbeid mellom linjens agenter i de forskjellige anløpshavner, spesielt i forbindelse med salg av tjenester og tilrettelegging av skipningene. Oversjøisk linjetrafikk til og fra Norge foregår som kjent i dag nesten utelukkende via de store havnene på kontinentet, eller over Gøteborg. Deltransporten til og fra norsk havn/mottaker/avskiper (on-carriage/pre- carriage) skjer med lokalbåt (feeder), vei- eller jernbanetransport.

Skipsmegleren

Meglerens oppgave er å være en mellommann, f.eks. mellom en vareeier som ønsker tonnasje, og et rederi som har ledig tonnasje og ønsker oppdrag. Mange meglere forestår også kjøp og salg av skip. Med sitt store nett av kontakter rundt om i verden spiller megleren en svært viktig rolle i skipsfarten.

I linjefart derimot, er meglerens rolle som mellommann mellom vareeier og linje av mer beskjedent format, men derimot får han oppgaver når en linje ønsker å innbefrakte tonnasje i linjen, enten det er for kort eller lang tid. I Norge er det vanlig at skipsagenten også er megler, men kanskje i noe mindre format. En del av de store rederiene har imidlertid opprettet egne meglerfirmaer som arbeider helt selvstendig.

Havnen

Skipsfarten er avhengig av gode havner med moderne utrustning, og som har det nødvendige utstyr og mannskap. Havnene er vanligvis eiet, og blir drevet av offentlige myndigheter, enten det er kommunale eller statlige. I noen få land finnes det privateide havner, men dette er unntakene når en ser bort fra industribedrifter som har sin egen havn, kun til eget bruk for eksport og/eller import av egne varer.

Det har vært vanlig at hver by og/eller kommune har bygget havn og installasjoner, i konkurranse med naboer som bare ligger en halvtimes seilas borte. I de senere år har en vært vitne til at havner som ligger få kilometer fra hverandre, har bygget ro/ro anlegg for millioner av kroner.

Det vanlige mønster i havneforvaltningen er at den offentlige havnemyndighet står for utbyggingen og driften av selve havnen, mens havnevirksomheter som lossing, lasting og terminaldrift blir drevet av private firmaer. Inntektene til havnen kommer fra de avgifter som blir pålagt skip og last offentlige havneavgifter. Størrelsen på avgiftene er forskjellig i forskjellige havner, og spesielt i utlandet er det på avgiftssiden havnene konkurrerer.

Losse- og lastearbeiderne

Systemet for denne kategori arbeidstakere er forskjellig, ikke bare fra land til land, men også fra havn til havn. En har hele spekteret, fra å være ansatt i stevedorselskaper, til en arbeidspool, drevet av arbeidsgiveren. Bruken av losse- og lastearbeidere for å ekspedere skipene har stadig minket etter at den mekaniserte lasthåndtering startet. Der det for konvensjonelle skip var nødvendig med 40-50 mann på 50-tallet, bruker en i dag ved f.eks. ro/ro og lo/lo, 3-5 mann for samme lastmengde, samtidig som losse- og lasteoperasjonen bare tar timer, der en før brukte dager.

Det sterke skillet mellom losse- og lastearbeider, terminalarbeider og truckfører er nå på vei til å viskes ut i mange havner, og en har fått en "havnearbeider" som utfører alt arbeid. Det vil imidlertid ta lang tid før dette er blitt vanlig praksis rundt om i verdenshavnene.

The International Ship & Port Facility Security Code - ISPS

ISPS- koden ble vedtatt av SOLAS (Safety of Lives at Sea) 12. desember 2002, og det ble bestemt at koden skulle gjøres gjeldende for alle skip på 500 bruttotonn eller mer, i internasjonal fart, fra 1. juli 2004. Koden ble også gjort gjeldende for alle havner som anløpes av skip engasjert i internasjonal fart, og gir retningslinjer for obligatoriske sikkerhetsforanstaltninger for skip og denne type havner.

Koden skulle egentlig ikke innføres før 2007, men som følge av hendelsene i New York 11. september 2001, ble det satt fartgang i utviklingen og implementeringen av koden.

Både skip og havner må ha et "International Ship/Port Security Certificate" og dette oppnås etter at myndighetene har godkjent "Ship/Port Security Plan" og etter at denne er implementert og revidert i denne rekkefølgen:

- Vurdering av sikkerhetsrisiko, skip og havn
- Utarbeide Ship/Port Security Plan basert på ovennevnte.
- Godkjenning av planene.
- Implementering av planene om bord og i havnene, inkludert installering av tekniske hjelpemidler.
- Utdanning av Company Security Officer (CSO), Ship Security Officer (SSO) og Port Facility Security Officer.
- Sertifiserings revisjon med øvelse.
- Utstedelse av International Ship/Port Security Certificate (IS/PSC).

De viktigste områdene som dekkes av koden og som må være ivarettatt ved sertifiseringen er:

- Defineringsnivå (1-2-3), hvor 1 er normal operasjon.
- Adgangskontroll til skip og havn.
- Områder med adgangsbegrensning (restricted areas) om bord og i land.
- Lastehåndtering.
- Levering av - og behandling av gods og forsyninger til skipet.

- Behandling av uledsaget bagasje.
- Overvåking av sikkerheten ombord og i land.
- Viktige operasjoner (lasting/lossing)
- Øvelser
- Oppbevaring av dokumenter.

Havnestatsmyndighetene er satt til å kontrollere at koden overholdes ved såkalte Port State Controls, og hvis man ikke oppfyller kravene for skipenes vedkommende, kan resultatet bli tilbakeholdelse, bøter, fengsel for kapteiner eller pålegg om ny og fullstendig gjennomgang av planene.



SIKKERHETSAVTALE MELLOM OPERATØR OG HAVN

1. Parter i avtalen

Denne avtale er dags dato inngått mellom

Operatør :
og
Oslo Havn KF

når det gjelder operasjon på Oslo havn.

2. Formål med avtalen

Sikkerhetsavtalen beskriver tiltak operatøren normalt uten forutgående sikkerhetskontroll, må iverksette for å til tilfelle til å motta last som skal transporteres over Oslo havn KF.

Operatør skal ved behov, på eget initiativ, iverksette ytterligere sikkerhetstiltak enn de som er beskrevet, dersom han anser dette for å være nødvendig.

3. Krav til personelladministrative sikkerhetstiltak

Operatøren har ansvar for at egne medarbeidere og innleid personell er kompetente og skikket til å utføre sikkerhetsrelatert arbeid for Oslo Havn KF. Operatøren skal kunne verifisere personellens identitet. Personellet skal være kjent med, og etterleve de krav som stilles i denne avtale. Under disse forutsetninger kan personell gis adgang til havnens ISPS-område.

Det skal gjennomføres nødvendig opplæring med nye medarbeidere og nye innleid personell for ISPS-relatert arbeid innledes. Opplæring skal være i henhold til Security Planene for Oslo Havn KF.

Operatører med sikkerhetsavtale skal utpeke sikkerhetskontakt i egen virksomhet som skal ha den formelle kontakt med Oslo Havn KF i sikkerhetsmessige anliggender.

Operatøren er ansvarlig for at sikkerheten ivaretas under pakking, plombering, transport og lagring.

Personell med sikkerhetsoppgaver skal godtgjøre at de er skikket til å ha slike oppgaver, og dessuten inneha nødvendig kompetanse.

Adgangsautorisasjoner skal til enhver tid holdes oppdatert. Ved fratredelse/ kontraktoppbør skal operatør påse at alle sikkerhetsrelaterte autorisasjoner, tilganger og fullmakter relatert til ISPS opphører, og at ID-kort, nøkler og annen eiendom/dokumentasjon blir returnert operatøren.

4. Krav til områdesikkerhet

Områder og lokaler som operatøren benytter til pakking og lagring, skal være oversiktlige og under kontinuerlig oppsyt av operatøren mens ISPS relatert virksomhet pågår.

Last på Oslo havn skal oppbevares i kontrollert område inntil lasting kan finne sted og lasten sikres mot uautorisert adgang.

5. Krav til adgangskontroll

Uautorisert personell har ikke adgang til terminalene

Personell som arbeider for operatøren skal til enhver tid kunne legitimere seg med godkjent identitetskort med bilde.

Ukjent personell skal fremvise gyldig legitimasjon og oppdragsgiver får de gis adgang til kontrollert område. Som gyldig legitimasjon regnes førerkort nyere enn 1992, pass og bankkort med bilde. (Personell ansatt til kjent virksomhet kan identifisere seg med virksomhetens eget ID-kort med bilde.

Det skal foretas registrering av besøkende til kontrollerte områder. Besøkende skal ikke gis innsyn i andres besøksdata.

Registreringsdata skal oppbevares tilgjengelig for uvedkommende og lagres i minimum 30 dager.

OSLO HAVN KF



6. Krav til kontroll av forsyninger og materiell

Forsyninger og materiell skal kontrolleres visuelt før det pakkes. Hvis visuell kontroll ikke er mulig, skal annen egnet kontroll benyttes.

Leveranser fra annen leverandør som ankommer havnen i plumbert stand, kan nottas hvis den annen leverandør er klarert som avsender og plomberingen er i henhold til sikkerhetserklæringen.

Hvis "Sikkerhetserklæring for klarert avsender" ikke er inngått, skal det gjennomføres sikkerhetskontroll før godset

tillates inn i ISPS-området. Last fra leverandør uten sikkerhetsavtale og som ikke kan sikkerhetsklareres, skal avvises.

7. Sikkerhetserklæringer

Operatøren er ansvarlig for å opprette "Sikkerhetserklæring - godkjent transportør/distributør" eller "Sikkerhetserklæring - klarert avsender" med faste transportører/distributører/avsendere.

8. Uoverensstemmelser

Ved uoverensstemmelser er Security Plan for Oslo havn KF overordnet denne avtale.

Date: ____/____/____ (dd/mm/åå)

Før Lys-Line AS

 (Sign)

 (Navn)

 (Tittel)

 (Pers.nummer)

Før Oslo Havn KF

Anne Signe Flåmran
 _____ (Sign)
 Anne Signe Flåmran
 _____ (Navn)
 Havnedirektør
 _____ (Tittel)
 050659 43648
 _____ (pers.nummer)

Denne avtalen gjelder inntil den blir avløst av eventuell nasjonal, internasjonal eller ny standard.

Sikkerhetserklæring - klarert avsender

OSLO HAVN KF



Dette skjema skal kun fylles ut
en gang for hver terminal på
Oslo havn.

SIKKERHETSERKLÆRING – KLARERT AVSENDER

DENNE SIKKERHETSERKLÆRING GJELDER FOR VARER OVER OSLO HAVN KF

Undertegnede forsikrer herved at:

- Vårt firma har etablert kundeforhold med _____
- Våre ansatte som håndterer godset er pålitelige medarbeidere som er kjent med innholdet i denne erklæring og som forstår viktigheten av riktig sikkerhetsmessig håndtering av forsendelsene.
- Uvedkommende har ikke adgang til våre forsendelser under behandling, lagring, pakking og egentransport.
- Tilhørende dokumentasjon er i overensstemmelse med alle forhold vedrørende våre forsendelser.
- I de tilfeller vi arrangerer transport fra oss til speditør/agent eller lignende, velger vi transportør som er godkjent av ekspediteren.
- Dersom vi benytter en "ikke-godkjent" transportør, er vi inneforstått med de sikkerhetskrav som stilles og at godset da vil bli behandlet som "unsecured".
- Våre forsendelser inneholder ikke våpen eller gjenstander som kan utgjøre en fare for sikkerheten.
- Ved forsendelse av farlig gods, er godset merket og deklarerert i henhold til gjeldende bestemmelser vedrørende transport av farlig gods.
- Ved forsendelse av containere, er disse forseglet, og forseglingsnummer påført fraktdokumentene.
- Våre forsendelser kan bli utsatt for gjennom søking med røntgenutstyr, sniffere eller annet teknisk utstyr eller ved manuell sikkerhetskontroll når frakten ikke behandles i samsvar med denne erklæring eller ved et høyere sikkerhetsnivå enn normalt. Vi er inneforstått med at dersom denne kontrollen ikke kan gjennomføres på grunn av forsendelsens beskaffenhet, kan det medføre at godset blir avvist for transport med skip, eller at godset blir forsinket.
- Dersom avvik fra denne erklæring skulle forekomme for våre forsendelser leveres til speditør, vil vi gi skriftlig informasjon om dette til speditøren.
- Dersom det skjer en omorganisering i vår bedrift som påvirker vår frakthåndtering eller dersom andre forhold hos oss skulle kreve det, vil vi underskrive en ny sikkerhetserklæring.

Firma

Besøksadresse- og postadresse

Sted/dato

Navnstilling i firmaet

Signatur/stempel

Denne avtalen gjelder inntil den blir avløst av eventuell nasjonal, internasjonal eller ny standard.

ISPS Sikkerhetsdeklarasjon

OSLO HAVN KF



Dette skjema skal fylles ut og
følge enheten.

ISPS - SIKKERHETSDEKLARASJØN

Enhets nr.: _____

Enhetsens oier / Linje: _____

Forseglingsnr. 1: _____

Forseglingsnr. 2: _____

Booking nr.: _____

Fartøy / Avgangsdate: _____

Avsender: _____

Pakkeansvarlig: _____

Pakkedno: _____

Jeg erklærer herved at innholdet i denne enhet er helt og fullt klassifisert, pakket, merket og stuert i henhold til vedlagte fraktbrev, i samsvar til nasjonale og internasjonale ISPS-kode regler.

Jeg påtar meg å holde både transportør, agent og terminaloperatør helt skadesløs for et hvilket som helst tap, skade eller økonomiske utgifter dersom ovennevnte regler ikke er fulgt.

Sted

Dato

Navn

Tittel

Signatur

OSLO HAVN KF



Dette skjema skal kun fylles ut
en gang for hver terminal på
Oslo havn.

SIKKERHETSERKLÆRING - GODKJENT TRANSPORTØR/DISTRIBUTØR

Erklæring avgitt til: _____ (operatørnavn)

Instruks for transportører og distributører
som transporterer gods til skip som ligger i et ISPS-havnomsråde.

Undertegnede forsikrer herved at:

1. Våre ansatte er pålitelige medarbeidere som er kjent med innholdet i denne erklæringen, og forstår viktigheten av riktig sikkerhetsmessig håndtering av alle forsendelser.
2. Vår sjåfører vil være utstyrt med ID-kort med bilde. ID-kortet vil bæres synlig.
3. Uvedkommende ikke har adgang til forsendelse under lasting, lagring og lossing.
4. Tilhørende dokumentasjon er i overensstemmelse med alle forhold vedrørende forsendelsene.
5. Transporten til terminalen vil så langt det lar seg gjøre, skje uten stans, og sjøretøy som ikke kan plomberes/låses, vil ikke bli forlatt uten tilsyn.
6. Ved tegn på at noen ulovlig har hatt tilgang til lasterommet og/eller frakten, så vil dette bli meldt fra både til operatør og avsender.
7. Under transporten vil ikke personer som ikke er godkjent av transportøren, følge med i bilen.
8. Når det gis adgang til et ISPS-område, så kjenner sjåføren til og vil følge de bestemmelser som gjelder for adgang og ferdsel på dette området.
9. Sjåførene har kunnskap om og gjennomfører transporten i henhold til denne avtalen. Kopi av erklæringen skal være tilgjengelig i de bilene som brukes for transport av frakt som skal leveres til terminaler innenfor et ISPS-område.
10. Sjåføren kjenner til at stedlig havn/base-er kan gjennomføre uanmeldte inspeksjoner, og skal da ha adgang til bilen.
11. Endringer hos transportøren som påvirker denne erklæring vil bli meddele operatør.

Transportfirma _____

Besøksadresse- og postadresse _____

Telefon _____

Daglig leder _____

E-post _____

Dato _____

Signatur _____

Denne avtalen gjelder inntil den blir avløst av eventuell nasjonal, internasjonal eller ny standard.

Dokumenter i linjefart

Fraktbrev

I kystfart er det for det meste fraktbrevet som blir benyttet, det så kalte fellesfraktbrevet. Det brukes også ved vei- og jernbanetransport. Fraktbrevet er i sett à fire eksemplarer og fylles ut av den som sender lasten. Det er anledning til å sende lasten i ubetalt frakt fra de fleste anløpssteder, m.a.o. at mottakeren skal betale. Men dersom lasten må lastes om og sendes videre, f.eks. med rutebil til innenlandske destinasjoner fra skipets lossehavn, må frakten forutbetales. Opplysninger om slike forhold fås hos alle skipsekspedisjoner. Det er viktig at alle rubrikker på fraktbrevet blir korrekt utfylt. Spesielt gjelder dette rubrikkene mottaker, adresse, merke, vekt, mål og antall kolli. En må være oppmerksom på at det ikke er anledning til å anføre forskjellige oppdrag i fraktbrevet som ekspedisjonen på mottakerstedet skal utføre. Om en likevel gjør det, er ekspeditør og/eller rederi ikke ansvarlig.

Ønsker en spesielle oppdrag utført, må en adressere fraktbrevet til skipsagenten og anmode denne om å få utført oppdragene for avsender/ekspeditør.

Skal mottaker for eksempel betale fakturabeløpet i bank før utlevering, bør fraktbrevet adresseres til den banken som skal stå for oppdraget, og ikke til skipsekspeditøren. I spesielle tilfeller kan en benytte kystkonnossement (B/L), som er et omsettelig dokument mottaker må innlevere original av, før han kan få utlevert varene.

Tøm skjema

1 Utleveringssted **FRAKTBREV**

| | | | |
|--------------------------|-----------------|---|---|
| 1 Senders navn/kode | | Sendingsnummer i strekkode og tall | |
| 2 Adresse | | 15 Senders kundenr. hos transportøren | 17 Utstedelsesdato |
| 3 Stedsnr. | Sted | 16 Senders referanse | 18 Booking referanse |
| 4 Mottakers navn/kode | | 19 Annen fraktbetalers navn/kode | 20 Kundenr. |
| 5 Adresse | | 21 Adresse | |
| 6 Stedsnr. | Sted | 22 Stedsnr. Sted | |
| 7 Leveres til: navn/kode | | 23 Mottakers kundenr. hos transportør | 25 Mottakers referanse |
| 8 Leveringsadresse | | 24 Vareforsikringsverdi -kategori | 26 Polisenr. Skal forsikres <input type="checkbox"/> |
| 9 Stedsnr. | Utleveringssted | 27 Leveringsbetingelse | |
| 10 Transportør | | 28 Frakt og omkostninger | |
| 11 Over | | Belastes: <input type="checkbox"/> Sender <input type="checkbox"/> Mottaker <input type="checkbox"/> Annen fraktbetaler | |
| 12 Utlevsl. paller | 13 Andre paller | 29 Transpoort A B C D E F G H I K L M | |

[Se hele dokumentet](#)

Konnossement

(Du får mer informasjon om *Konnossementet som omsettelig dokument* i temaet Transportrett)

I dagligtale omtales konnossementet som B/L (en forkortelse for engelsk Bill of Lading); det viktigste dokument i linjefarten. Det er et omsettelig dokument, og mange varer blir solgt og kjøpt, kun på basis av dette dokumentet. Det gjelder de varer som er under skipning, og som blir videresolgt før lossing på bestemmelsesstedet har funnet sted. B/L-formularet er i dag heldigvis standardisert så vel i "layout" som i format for de aller fleste linjer.

Utfyllingen av B/L foretas av linjeagenten, speditør eller avskiper selv, og det skal stilles store krav til korrekt utfylling. Et feilaktig utfylt konnossement vil kunne utløse et betydelig ansvar for utstederen og/eller transportøren. Det er dette som i lovens forstand betegnes som beskrivelsesansvaret eller konnossementansvaret, med henvisning til beskrivelse av lasten, dens art, vekt og mengdeangivelse.

En må være oppmerksom på at under "Port of discharge" er det skipets lossehavn som skal anføres, ikke varens bestemmelsessted.

Eksempel:

Lossing Rotterdam - varen bestemt for Delft.

Dateringen av B/L er skipets lastedato, ikke dagen når en skriver ut dokumentet. Antall eksemplarer er forskjellig for de respektive linjer og kan variere fra gang til gang. Det må derfor i hvert enkelt tilfelle, undersøkes hvor mange eksemplarer linjen selv skal beholde.

I rubrikken "No. of B/L" er det antall originaler som skal anføres. En mottaker eller avskiper ønsker ofte to eller flere originaler av B/L, som eventuelt skal sendes forskjellige veier. Ved mottakelse av varene i lossehavn er det tilstrekkelig å levere ett originalt konnossement for å få lasten utlevert. Når ett eksemplar av original B/L er innlevert, er de øvrige satt ut av gyldighet. Foruten ansvarsbestemmelsene som finnes i Sjøloven og Konnossementkonvensjonen, har de fleste rederier en mengde klausuler, trykt i konnossementet.

De fleste konnossementer er såkalte "mottakskonnossementer" (Received for shipment), men en ser også "ombordkonnossementer" (Shipped on board). Om det er den ene eller annen type, vil fremgå av fortrykket tekst. Forskjellen er at etter mottakelsen av et ombordkonnossement, er en garantert at lasten er skipet, mens en ved mottakskonnossementet kun har en bekreftelse på at lasten er mottatt for skipning med det navngitte skip eller et tilsvarende skip. Skal varene betales gjennom bank, forlanges det vanligvis alltid et ombordkonnossement,

og benytter ikke linjen dette i sine trykte formularer, må påtegningen ”actually on board” føres inn. Denne påtegningen må dateres og attesteres av linjeagenten.

Way Bill

Konnossementsystemet er ofte tungvint i moderne og hurtig linjefart, og en del linjer har innført Waybill, som er et ikke omsettelig dokument. Det er rett og slett et fraktbrev, tilpasset både ”short sea”- og oversjøisk trafikk. I de tilfeller hvor varen skal sendes direkte til en mottaker for utlevering - og det gjelder de fleste sendinger - er dette dokumentet det enkleste. I ”deep sea”-trafikk kan dokumentet gis forskjellige benevnelser (som *Express Cargo Bill* eller *Liner Waybill*, alternativt *Non-Negotiable Waybill*). Ordet ”*Non-Negotiable*” er som regel fortrykket på dokumentet.

Lasteseddel

Dette skjemaet fylles ut av avsenderen og er leveringsdokumentet som følger lasten til terminalen. Ett eksemplar benyttes ofte som bilag til tollvesenet, som stempler det med tillatelse til eksport. På terminalen får avsender/leverandør kvittering på lasteseddelen for at lasten er levert. Noen linjer skriver selv ut lasteseddelen på basis av mottatt B/L. I *Waybill* kan lasteseddelen være en del av settet.

Mate’s receipt (Styrmannskvittering)

Mate’s receipt brukes som (en foreløpig) kvittering for at vareleverandøren har levert lasten for skipning, som avtalt.


En slik kvittering, som avlasteren etter loven kan forlange, benyttes i dag vanligvis i begrenset omfang, men er ofte aktuell i de tilfeller hvor vareleverandøren er en annen enn avskiper i B/L. Vareleverandøren kan da benytte *Mate’s receipt* mot avskiper, for betaling av vareverdien.

I siste instans utsteder linjen konnossement mot innlevering av *Mate’s receipt*. En styrmannskvittering er imidlertid ikke et negotiabelt dokument, kun et bevismiddel.

En eventuell skade eller mangel ved lasten bør alltid påføres kvitteringen.

| | | | |
|--|--|-------------------------------|--|
| RECEIVED FROM: | | | |
| ON BOARD THE: | | | |
| DESTINED TO: | | ORIGINAL MATE'S RECEIPT | |
| ON THE CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE BILLS OF LADING OF THE | | | |
| | | | |
| BILLS OF LADING WILL BE DELIVERED IN EXCHANGE FOR THIS RECEIPT BY: | | AS AGENTS | |

Styrmannskvittering

| | | | |
|--|--|--|----------------------|
| Shipper (full Name and Address are essential) | | W/B No. | <input type="text"/> |
| <input type="text"/> | | | |
| Receiver (full Name and Address are essential) | | <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>WAYBILL (NON-NEGOTIABLE) for Port to Port Shipment</p>  <p>NORDSJØFEEDER A.S. ESBJERG - DANMARK</p> </div> | |
| Notify Address (full Name and Address are essential). Carrier not to be responsible for failure to notify | | | |
| <input type="text"/> | | | |
| Vessel | Port of Loading | | |
| Port of Discharge | | | |
| Marks & Nos | Number and Kind of Packages. Description of Goods. | Gross Weight | Measurement |
| <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

[Lenke til hele dokumentet](#)

SCHENKERocean

**Non-Negotiable SEA WAYBILL
 for Combined Transport**

| NON-NEGOTIABLE SEA WAYBILL | | |
|--|-------------------------------------|--|
| (1) Shipper/Exporter | (4) Waybill No. | |
| | (5) Reference Nos.: | |
| (2) Consignee | (6) | |
| (3) Notify Party | (7) For Delivery of Goods apply to: | |
| (8) Vessel/Voyage (see clause 16.1 of the SCHENKERocean Bill of Lading terms) | | (11) Place of Receipt (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) |
| (9) Port of Loading | (10) Port of Discharge | (12) Final Destination (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) |
| Below Particulars Furnished by Shipper – carrier not responsible – For Merchant's use only and not Part of the Bill of Lading Contract | | |
| (13) Kind of packages; description of goods; marks and Numbers; Container No./Seal No. | (14) Gross Weight | (15) Measurement |
| <h1>Non-Negotiable SEA WAYBILL</h1> | | |
| Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by the Carrier (see clause 8). | | |
| (16) Carrier's Receipt (see clauses 1 and 8 of the SCHENKERocean Bill of Lading terms) Total number of containers or packages received by Carrier: | | The particulars given above as stated by the merchant and the weight, measure, quantity, marks, contents and value of the Goods considered unknown by the Carrier. RECEIVED by the Carrier from the shipper, as far as ascertained by reasonable means of checking in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number of quantity of Containers or other packages or units indicated in the box above entitled "Carrier's Receipt". This contract is subject to the terms and conditions, including the law & jurisdiction clause and limitation of liability & declared value clauses, of the current SCHENKERocean Bill of Lading, which are applicable with logical amendments (mutatis mutandis). To the extent necessary to enable the Consignee to sue and be sued under this contract, the Shipper on entering into this contract does so on his own behalf and as agent for and on behalf of the Consignee and warrants that he has authority to do so. The Shipper shall be entitled to change the Consignee at any time before delivery of the goods provided he gives the Carrier reasonable notice in writing. Delivery will be made to the Consignee or his authorized agent on production of reasonable proof of identity (and, in the case of an agent, reasonable proof of authority) without production of this Waybill. The Carrier shall be under no liability whatsoever for misdelivery unless caused by the Carrier's negligence. |
| (17) Freight and Charges | (18) Prepaid | |
| (20) Declared Cargo Value (see clause 7.3 of the SCHENKERocean Bill of Lading terms): | | (22) Place and Date of issue of Waybill: |
| (23) Issued as agents for SCHENKERocean as Carrier by: | | |

CONDITIONS OF CARRIAGE

1. Paramount Clause

- (a) The contract evidenced by this Waybill is deemed to be a contract of carriage as defined in Article 1(b) of the Hague Rules, Hague Visby Rules and the US COGSA. However, this Waybill is a non-negotiable document. It is not a bill of lading and no bill of lading will be issued. However, it is agreed that the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment which would have been applicable in this Waybill if it were a bill of lading shall apply to this Waybill. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply in exactly the same way.
- (b) In countries where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall also apply to this Waybill.
- (c) It is agreed that whenever the Hague Rules and the Hague-Visby Rules or statutes incorporating same use the words "Bill of Lading" they shall be read and interpreted as meaning "Waybill".

2. Incorporation

- (a) Unless otherwise set out on the face and back thereof, the Containers and Goods contained therein shall be carried and the contract evidenced by this Waybill subject to:
 - (i) The terms and conditions provided for in the Carrier's applicable Bill of Lading, and the terms and conditions of the Carrier's applicable tariff, both of which are deemed to be incorporated in this Waybill and which may be inspected or a copy obtained at the Carrier's offices or at those of his authorised agents and every reference therein to the words "Bill(s) of Lading" shall be read and construed as a reference to the words "non-negotiable Waybill(s)" and the terms and conditions thereof shall be read and construed accordingly; and
 - (ii) The CMI Uniform Rules for Sea Waybills ("the Rules") excluding only Rule 4 (iii), which are available at the Carrier's offices or at those of his authorized agents.
- (b) In the event of any inconsistency between terms and conditions mentioned under (i) above or otherwise set out in this Waybill and the Rules, then the terms and conditions mentioned under (i) above or otherwise set out in this Waybill shall prevail.
- (c) The Shipper accepts the terms and conditions on its behalf and on behalf of the Consignee and owner of the Goods.

3. Delivery

- (a) Unless otherwise specified in this Waybill delivery of Goods will be made only to the Consignee named on the face hereof or its authorised agents, on production of proof of identity. In presenting this Waybill or by requesting delivery of the Goods, the Consignee undertakes all liabilities of the Shipper without prejudice to the Shipper's own liability.
- (b) In respect of Goods for Carriage to Port(s) of Discharge or Place(s) of Receipt in the United States of America, clause 3(a) shall not apply. The procedure relating to the release of Goods applicable to any particular port or place in the United States of America is set out in Carrier's published tariff. Provided that the said procedure(s) is/are followed, Carrier shall be deemed to have exercised reasonable care in relation to the release and delivery of Goods, and shall not be liable to Merchant in respect of any claim for misdelivery or wrongful release and/or delivery of the Goods. Merchant expressly acknowledges and accepts that such procedures will or may provide for the delivery of Goods to any person who presents shipment particulars to the terminal. If this sub-clause 3(b) is held invalid or inapplicable in any court of competent jurisdiction, the terms of clause 3(a) shall nevertheless apply.
- (c) If the Shipper requires delivery at a place elsewhere than at the Place of Delivery or Place of Receipt as shown on the face hereof and should written instruction accordingly be given by the Shipper to the Carrier or his agents, Carrier may, at its discretion, deliver the Goods at such other place.
- (d) If the Consignee requires delivery elsewhere than at the Place of Delivery or the Place of Receipt shown on the face hereof and should written instruction be given reasonably in advance by the Shipper or its agent, Carrier may at its discretion, without any notice to the Shipper deliver Goods at such other place PROVIDED ALWAYS that the right of control has been transferred to the Consignee in accordance with CMI Uniform Rule 6 (ii).

Lastens gang i havnen

Ved levering til kai - terminal - blir lasten tatt imot av terminalens folk, som vanligvis lossrer bilen eller jernbanevognen med gaffeltruck og kjører lasten inn på skuret for lagring og/eller terminalbehandling, hvis det er nødvendig. Samtidig blir lasten kontrollert mot skipningspapirene - lasteseddelen - og eventuelle anmerkninger blir gjort. Når skipet er klart til lasting, blir lasten til containerbåter kjørt fram til kaikant/kran i god tid før lasting.

Til Ro/Ro båter kjøres lasten direkte om bord i båten. For sideport og konvensjonelle båter kjøres lasten fram til kaikant. Last til første lastehavn lastes sist om bord. Ved lossing skjer det hele i omvendt rekkefølge. Konvensjonell last kjøres til skur/lagerplass, mens containere settes i stabler og trailere parkeres. Alt skjer etter sikre systemer som gjør utlevering enkelt og oversiktlig.

Opplasting på mottakers bil eller jernbanevogn foretas vanligvis av terminalens folk, og omkostningene er inkludert i terminalgebyret.



Her ser vi aktivitetene ved lasting/lossing av et sideport skip.

Sideporten benyttes til lasting av papir og andre partilaster, mens vi også ser lasting av containere. Sikkerheten er meget godt ivaretatt og disse aktivitetene foregår ikke samtidig. (Bildet er arrangert).

Dokumentenes gang

Innenriksfart

Fraktbrevet følger lasten til kai. Når lasten er levert til rett plass, mottar avsender/leverandør kvittering med eventuelle anmerkninger på fraktbrevet, som deretter leveres til fraktekspedisjonen for fraktberegning og betaling. Avsender får tilbake et eksemplar, som da er påført kvittering for rett mottakelse og kvittering for betalt frakt.

Ved mottakelse av last er det vanlig at ekspeditøren/skipsagenten postlegger mottakers eksemplar av fraktbrevet, som en melding om at varene er kommet, eller han bruker telefonen hvis det haster. Skal frakt eller andre omkostninger betales på mottakerstedet, må dette gjøres før varene kan hentes på terminalen. I dag er det vanlig at ekspedisjonen ligger på selve terminalområdet.

Utenriksfart

Først må lasten anmeldes (bookes) for skipning i god tid på forhånd. Utfylt B/L, eventuelt sammen med lasteseddel, leveres til linjeagenten, som stempler lasteseddelen og returnerer to eller flere eksemplarer til leverandøren. B/L blir beholdt for kontroll, stempling, fraktberegning etc. Etter at en har tollklarert varen og har fått Tollvesenets godkjennelse for eksport, leveres lasten mot kvittering. Den kvitterte lasteseddelen returneres til linjeagenten, som utleverer konnossementet i signert stand. Dette må da sendes enten direkte til mottaker, eller via bank i tilfelle det er nødvendig.

Skal konnossementet sendes direkte til mottaker, er det en fordel på de korte

Nordsjørutene å la det følge med skipet, da det vanligvis er en hurtigere sendemåte enn posten. Ønsker en denne fremsendingsmåte, utskrives en konvolutt som leveres til linjeagenten med beskjed om å sende B/L som skipspost. Mange Nordsjø-rederier benytter nå ”Sea Waybill”, et ikke-negotiabelt transportdokument. Ønsker avskiper et negotiabelt transportdokument, må det utstedes linjekonnossementer eller FIATA-konnossementer. Ved inngående last sender agenten en melding til mottaker om at lasten er kommet, eller beregnes å komme den og den dato. Skipets losse plass blir gjerne oppgitt, og også frakt og omkostninger som skal betales. Før lasten kan hentes, må original B/L innleveres og omkostninger betales. Har en ikke mottatt original B/L, men ønsker lasten utlevert, er det vanligvis kun en bankgaranti som blir godtatt.

Bankgarantien må byttes om så snart B/L er mottatt.

Bookingbekreftelse

Bookingbekreftelse

Booking bekreftelse skjer i dag på mange forskjellige måter.

Moderne teknologi har gjort tidligere rutiner enklere.

I dag gjøres de fleste bookinger via telefax eller E-mail, når kunde ønsker bekreftelse.

Vedl. Eksempel fra Hevold Shipping.

To: Gard Shipping AS
Telefax no: 23 11 60 01 / 23 11 60 48
Att: Inger Elisabeth Dahlmann
From: Heidi Bakken
Date: 30. mars 2000
No of pages: 1 incl. this cover page.



Booking bekreftelse 1x20'DC Agnefest - Bahrain

Ref din fax. Vi takker for bookingen, og bekrefter skipningsopplegg som følger:

2x20'DC ankommer til terminal Lyngdal begynnelsen av uke 14

Utskipning fra Agnefest 6-APR-2000 per "Gardsky"
ETA Rotterdam 10-APR-2000.

Levering: ECT Delta Terminal/ DDE
Shipment ref: 2707153

"Heidelberg Express" voy 61EE16 seiler fra Rotterdam 20-APR-2000
og har forventet ankomst Bahrain 9-MAY-2000

Vennlig hilsen
Hevold Shipping AS



Heidi

Speditørens forhold til sjøtransport

En norsk speditør er et ektefødt barn av norsk shipping.

Speditørnæringen er sprunget ut fra linjeagentene rundt norskekysten, som i sin kunderservice etter hvert måtte tilby kundene tilleggsytelser utover det å motta og levere ut last. Ut fra dette utviklet det seg spedisjonsavdelinger i shippingfirmaene. Med tiden er speditørens rolle totalt endret. Fra å kun være et serviceledd i transportkjeden og en formidler av transporttjenester, er den moderne speditør blitt markedsfører og selger av totale transportløsninger fra produsent til forbruker. Speditøren er blitt transportens hovedredaktør, som påtar seg ansvar overfor vareeier og bruker de fysiske transportører som underentreprenører i sitt transportopplegg.

Speditørene i dag kan være alt fra en "liten" husspeditør – uten egen trafikk – til store aktører i markedet, med et anselig transportvolum. I tillegg har speditørene utviklet seg til å bli logistikkoperatører og er i stor grad en strategisk samarbeidspartner med sine kunder på logistikksiden.

Fra å være en servicefunksjon for rederiene, har speditørene i dag en posisjon, hvor de faktisk er mange rederiers viktigste kunder. Et godt eksempel på dette er Nordsjørederiene, som har størst andel last kontrollert av speditørene.

Oversjørederiene som representerer "deep sea trades" har også et meget nært samarbeid med speditørene. Også her representerer speditørenes andel et stort volum for rederiene.

Speditøren kjøper ofte plass til et antall enheter (containere eller trailere) av rederiene, utfører selv samlasting og konsolidering av last og transporterer dette i eget navn og i form av fraktfører. Han betaler frakt for en container/trailer og selger frakter pr. forsendelse av den konsoliderte lasten. Han kjøper engros og selger i detalj.

Det er viktig for speditørene å stå fritt i valg av transportmiddel. Speditøren skal legge opp til de beste løsningene for sine kunder, samtidig som de skal ha fornuftige bidrag til egen bedrift. Dette er nok også en av grunnene til at de tidligere konferanserater etc. er mer eller mindre borte, med unntak av frakter til og fra USA.

Utviklingen fortsetter og speditøren vil i fremtiden kontrollere enda større deler av transportmarkedet, bl.a. fordi de er fleksible og kan tilpasse seg endringer i markedet relativt raskt. Eksempel på dette er tredjeparts logistikk og kundenes outsourcing av oppgaver de tidligere selv utførte.

Systemet med moderne speditører som tar hånd om stykkgodsmarkedet har endret rederienes holdning til speditørene. Det er nødvendig med et nært samarbeid mellom linjerederiene og speditørene, og flere linjer er gått over til bare å akseptere speditørlast, dvs. fulle containere eller lastede trailere.

CERTEPARTI (C/P)

(Kun informasjonsstoff)

(Se også avsnitt ”Befraktning av skip i løsfart”)

Det dokument som bekrefter en avtale om befraktning (charter, leie) av et skip eller del av et skip, kalles certeparti. Det kan dreie seg om følgende avtaletyper:

1. Reisebefraktning - når skipet befraktes for en bestemt reise (hel- eller delbefraktning)
2. Tidsbefraktning - når skipet befraktes for et bestemt tidsrom
3. Helbefraktning - når hele skipet befraktes
4. Delbefraktning - når bare en del av skipet befraktes

To spesielle varianter av reisebefraktning kommer til uttrykk i certepartiet for konsekutive reiser og i den såkalte kvantumskontrakt: Det første gjelder to eller flere påfølgende reiser, det andre en avtale om transport av store mengder last over en lengre tidsperiode. En kvantumskontrakt (volume contract of affreightment) er ikke knyttet til bestemt(e) navngitt(e) skip.

Et såkalt ”Bareboat C/P” dokumenterer befraktning av selve skipet, eller ”det nakne skip”. Ved en slik befraktningsavtale påtar normalt befrakteren seg alle rederens økonomiske forpliktelser mht. forsikring, bemanning, drift og vedlikehold, mot at han selv kan disponere skipet for egen regning innenfor avtalens rammer. Befrakteren betaler leie pr. løpende måned.

Sjøloven av 1994 inneholder regler om befraktningsavtaler ved alle nevnte certepartityper, unntatt ”Bareboat C/P”.

Utgiftsfordeling ved reise- og tidsbefraktning

A. Ved reisebefraktning skal bortfrakteren normalt bære alle utgifter som direkte vedrører selve transporten av lasten, også de spesielle utgifter som er knyttet til den eller de reiser som C/P avtalefester. Dette gjelder skipets kapitalkostnader, forsikring, utgifter til vedlikehold - og eventuelle reparasjoner, lønn og sosiale utgifter for mannskapet, skipets forbruk av proviant, smøreoljer, maling, reservedeler og rekvisita av forskjellig slag som er nødvendig for skipets drift. I tillegg må altså bortfrakteren også normalt bære de ”reiseavhengige” utgifter som havne- og kanalutgifter, laste/losse- og stuasjeutgifter og bunkers. Som nevnt tidligere (under ”Befraktning av skip”), kan det i certepartiet avtales at befrakteren i tillegg til frakten, skal betale for lasting og lossing, eventuelt også stuasje. Vi har da å gjøre med slutninger (et annet ord for inngåelse av C/P-avtaler) på FIO/FIOS-betingelser.

B. Ved tidsbefraktning vil (tids-)befrakteren overta mange av de funksjoner og utgifter som ved reisebefraktning faller på bortfrakteren. Selv om de forskjellige tidscertepartier kan variere noe mht. fordelingen av utgifter, er hovedprinsippet at bortfrakteren dekker utgifter og kostnader for å holde skipet i stand til å utføre de ordrer som befrakteren kan gi iht. avtalen. Dette omfatter kapitalkostnader på skipet, alle mannskapsutgifter og utgifter til vedlikehold og reparasjoner, inkludert eventuelt klassifisering under C/P-perioden. Befrakteren på sin side skal dekke alle utgifter som er knyttet til de ordrer han gir, m.a.o. utgifter ved havneanløp, lasting og lossing (eventuelt også overtid til mannskapet i disse sammenhenger) og rene reiseutgifter som for bunkers, kanalpassering etc.

Grovt sagt dekker tidsbortfrakteren de ”faste utgifter” mens tidsbefrakteren dekker de ”reisevariable utgifter”. Norsk Sjølov av 24.6.1994 (gjeldende fra 1.10.1994), inneholder forøvrig prinsipielle regler for utgiftsfordelingen og partenes plikter i den sammenheng. Sjøloven har, i kapittel 14 om ”Befraktning av skip”, også disse definisjoner av uttrykk som benyttes i C/P-sammenheng:

Bortfrakter: den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen
(befrakteren) Avlaster: den som leverer godset til lasting

Reisebefraktning: befraktning der frakten skal beregnes pr. reise

Konsekutive: reiser et visst antall reiser som utføres etter hverandre i henhold til en befraktningsavtale for et bestemt skip

Tidsbefraktning: befraktning der frakten skal beregnes pr. tidsenhet

Delbefraktning: befraktning som gjelder mindre enn et helt skip eller en full last når certeparti anvendes

(NB! "Avlaster" defineres i Sjølovens kapittel om Stykkgodstransport som: Den som leverer godset til transport).

Linjefart på basis av certeparti

Gjelder leieavtalen et skip som blir satt inn i linjetrafikk, vil det bli utstedt konnossementer til avskiperne, og den som leier skipet vil kunne kalle seg NVOC

- Non Vessel Operating Carrier - i likhet med f.eks. speditører som markedsfører sin "egen" trafikk som container- og containersamlastoperatør. Man skal være oppmerksom på at hvis et konnossement refererer til et certeparti, vil konnossementet bli avvist av bankene ved en rembursforretning, med mindre rembursens betingelser klart angir at et såkalt certeparti-konnossement enten ønskes eller tillates.

Iht. UCP 600 (1993-revisjonen av "Uniform Customs and Practice for Documentary Credits") er forøvrig forholdet mellom remburs, certeparti og konnossement strengt regulert, med klare betingelser for når en bank vil akseptere et såkalt certeparti-konnossement. Bankene forholder seg først og fremst til rembursens betingelser.



| SHIP MANAGEMENT AGREEMENT | | THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT CODE NAME: "SHIPMAN 98" PART I | |
|--|--|--|--|
| 1. Date of Agreement | Name of Vessel | | |
| 2. Owners (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) | 3. Managers (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1) | | |
| Name | Name | | |
| Place of registered office | Place of registered office | | |
| Law of registry | Law of registry | | |
| 4. Day and year of commencement of Agreement (Cl. 2) | | | |
| 5. Crew Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.1) | 6. Technical Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.2) | | |
| 7. Commercial Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.3) | 8. Insurance Arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.4) | | |
| 9. Accounting Services (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.5) | 10. Sale or purchase of the Vessel (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.6) | | |
| 11. Provisions (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.7) | 12. Bunkering (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 3.8) | | |

[Se hele dokumentet](#)

Konnossementet

Konnossementet som omsettelig dokument

Sjøloven (i kapittel 13 ”Stykkogodstransport”), inneholder en rekke regler om konnossementet, både innhold, bruk og betydning som verdipapir.

Det er i alminnelighet to hovedtyper av B/L:

1. Konnossement for transporter utført i henhold til certeparti, hvor certepartiet (evt. deler av det) anses som inkorporert i konnossementets betingelser. Vi snakker i denne sammenheng om et trampkonnossement (omtalt i Sjølovens §325).
2. Konnossementer for linjefart (linjekonnossement).

De forskjellige former for linjekonnossementer er omtalt tidligere.

Vi skal her se litt på konnossementet som omsettelig dokument (negotiabelt dokument).

Betingelsen for at konnossementet er negotiabelt, er at det er utstedt ”til ordre”.

Teksten ”*To order*” eller ”*Order of*” er ofte en del av den fortrykte teksten i konnossementet. Skal konnossementet utstedes ”til ordre”, anføres vanligvis ”*Ordre*” eller ”*Order*” i tillegg, for å utelate enhver tvil. Det kan derfor faktisk stå ”*Order of order*” når ”*Order of*” er fortrykket. Man skal være oppmerksom på at til bl.a. USA og Canada, vil gods bli utlevert til den som står som mottaker i konnossementet, uten at det innleveres originalkonnossement, dersom det ikke er et ordrekonnossement.

Den norske Sjøloven sier imidlertid i §292 bl.a.:

”Et konnossement kan utstedes til en bestemt person, til en bestemt person eller ordre, eller til ihendehaveren. Et konnossement som er utstedt til en bestemt person, anses som et ordrekonnossement med mindre det er tatt forbehold ved uttrykket ”ikke til ordre” eller liknende”.

Kort sammenfattet er det følgende typer av negotiable konnossementer:

Order bill of lading

Endosseres av avskiperen, enten in blanco eller til ordre av tredjeperson, det vil si at avskiperen påfører konnossementet sitt stempel og underskrift på ”baksiden” av konnossementet (som forøvrig betegnes side nr.1). Skal konnossementet endosseres til tredjeperson, må igjen ordet ”ordre” skrives før navnet på den person konnossementet skal endosseres til.

Bill of lading to order of shipper

I realiteten det samme som et “Order Bill of Lading”, se pkt. 1. Det skal da etter “Order of” stå “shipper”. Forøvrig er endosseringsprosedyrene de samme som for “Order Bill of Lading”.

Bill of lading to order of consignee

Etter “Order of” anføres mottakers navn og adresse, og det er mottaker som skal endossere konnossementet.

Bill of lading to order of (f.eks. bank)

Her anføres f.eks. bankens navn og adresse etter “Order of”, og det er da banken som skal endossere konnossementet.

Bill of lading to bearer (ihendehaverkonnossement)

Et konnossement blir et ihendehaverkonnossement når avskiper, mottaker, bank eller ”tredjeperson” har endossert konnossementet ”in blanco”. Enhver som kommer i rettmessig besittelse av et slikt konnossement, kan få godset utlevert.

Konnossementet som verdipapir

Et eksemplar (av flere) er et adkomstokument. Et fullt sett originalkonnossementer utgjør et ”verdipapir”.

Dette med bakgrunn i det faktum at den som først presenterer et originalkonnossement på lossestedet, og forøvrig kan legitimere seg som rettmessig innehaver, vil få lasten utlevert.

De øvrige originaler vil da tre ut av kraft.

Forlanges godset utlevert i en annen havn enn

den som er oppført som lossehavn, må alle originalkonnossementene innleveres.

På de følgende sider er det vist en del forskjellige typer av linjekonnossementer.

FIATA Bill of lading (FBL)

Denne Bill of lading flytter ikke lasten. Med det mener vi at dette kun er et avtaledokument mellom to FIATA parter eller en transportavtale mellom en speditør og hans kunde. Det må alltid brukes et fraktbrev for de respektive transportformer (CMR, B/L osv) for at lasten skal bli flyttet fysisk.

FBL er et omsettelig dokument.

Du får vite mer om om FIATA FBL og andre FIATA dokumenter i temaet Transportrett.

| Marks and numbers | | Number of pigs and description of pigs and goods | Gross weight | Measurement |
|--|-------|--|-------------------------|-------------|
| <p>Respective of any quotation/bookings/contracts made whether firm or provisional, rate alterations decided upon because of variations in rates of exchange as published by the International Monetary Fund shall come into effect immediately and will not be subject to any quotation period.</p> | | | | |
| Freight at | | | | |
| Bunkercharge | | | | |
| Charges | | | | |
| Bill of lading | | | | |
| Total | | | | |
| Terminal fee | | Freight and charges payable at | Place and date of issue | |
| Charge sheet | | Number of original B/L | For the master | |
| | | Accepted as to all the terms and conditions hereof | | |
| | | Shipper | As agent | |

Continued on next page

BILL OF LADING
for Combined Transport or
Port to Port Shipment

BL No. _____
Reference No. _____

W&W
WALLENIUS WILHELMSEN LINES AS
www.wglobal.com

Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition in/less otherwise noted herein the total number of containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages" received by the Carrier for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. Before the Carrier accepts delivery of the Goods and original Bill of Lading duly indorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier at the Port of Discharge or at some other location acceptable to the Carrier. In accepting the Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all the terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.

Shipper: _____

Consigned to order of _____

Notify address _____

| | | | | |
|-------------------|-----------------|---------------------|-------------|----------------|
| Vessel/Trayage | Port of loading | FREIGHT AND CHARGES | | |
| | | Origin | Destination | Basic |
| Port of discharge | | Zone charge | Zone charge | Service charge |

| | | | |
|----------------------------------|---|--------------|-------------|
| Merks and Nos. Container No. # + | Quantity and type of packages, Description of goods | Gross weight | Measurement |
|----------------------------------|---|--------------|-------------|

Particulars declared by the Shipper:

As far as this Bill of Lading covers Combined Transport, it is subject to the provisions of the B/L No. 1-Eb - 02/00.

* Total No. of Containers/packages received by the Carrier: _____

Place of Receipt + _____

Place of delivery + _____

In Witness of the Contract herein contained _____ original(s) have been issued, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Place and date of issue _____ for the Carrier Wallenius Wilhelmsen Lines AS

+ Applicable only when document is issued as Quoted by request. BL Place of delivery always to be as advised if Party address not applicable.
+ Container No(s) to be issued only in respect of containers supplied by or on behalf of the Carrier.

Printed and set by Madsen & Jensen A/S, Norway.


SCHENKER*ocean*

ORIGINAL
Ocean or Combined Transport Bill of Lading


| | | |
|---|-----------------------------|---|
| (1) Shipper/Exporter | | (4) B/L No. |
| | | (5) Reference Nos.: |
| (2) Consignee | | (6) |
| (3) Notify Party | | (7) For Delivery of Goods apply to: |
| (8) Vessel/Voyage (see clause 16.1 of the Bill of Lading terms) | | (11) Place of Receipt (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) |
| (9) Port of Loading | (10) Port of Discharge | (12) Final Destination (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) |
| BELOW PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER – CARRIER NOT RESPONSIBLE – FOR MERCHANT'S USE ONLY AND NOT PART OF THE BILL OF LADING CONTRACT | | |
| (13) Kind of packages; description of goods; marks and Numbers; Contalner No./Seal No. | | (14) Gross Weight (15) Measurement |
| ORIGINAL | | |
| Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by the Carrier (see clause 8). | | |
| (16) Carrier's Receipt (see clauses 1 and 8) Total number of containrs or packages received by Carrier: | | RECEIVED by the Carrier in external apparent good order and condition unless otherwise stated the number of containrs, packages or other customary freight units to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading either written, printed or stamped or otherwise incorporated by which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading. The particulars given above as stated by the Merchant and the weight, measure, quantity, marks, condition, contents and value of the Goods considered unknown by the Carrier. In witness whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void. |
| (17) Freight and Charges: | (18) Prepaid (19) Collect | |
| | | (20) Declared Cargo Value (see clause 7.3): (21) Number of Original Bills of Lading: |
| | | (22) Place and Date of Issue of B/L: |
| (23) Signed and issued as agents for SCHENKERocean as Carrier by: | | |
| | | ORIGINAL |

05/09


BILL OF LADING NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER **WORLD-WIDE SERVICES**

| | | | | |
|---|-------------------------------|--|--------------------------|--|
| Shipper | | Reference No. | Bill of Lading No. | |
| Consignee (If «To order» so indicate) | |  Wilhelmsen Agencies | | |
| Notify Party | | Place of Receipt | | |
| Precarrying Vessel(s) / Postcarrying Vessel(s) | | Place of Delivery | | |
| Ocean Vessel(s) / Voyage No(s) | | For delivery, please apply to | | |
| Port of Loading | Port of Discharge | | | |
| Ports of Transhipment | | | | |
| Marks and Numbers | No of Pkgs. or Shipping Units | Description of Goods and Pkgs. | Gross weight Measurement | |
| | | | | |
| SHIPPER'S DECLARED VALUE (REFER TO CLAUSE 6 (4) ON REVERSE SIDE): | | | | |
| Daily demurrage rate (refer to Clause 21) | | <p>RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.</p> <p>The particulars given above as stated by the Shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.</p> <p>In witness whereof the number of original Bills of Lading stated below have been issued one of which being accomplished the other(s) to be void.</p> | | |
| Freight details, Charges etc. | | | | |
| Freight payable at | | | | Date and place of issue |
| Number of original Bs/L | | | | Signed for WILHELMSSEN AGENCIES AS as Carrier |
| Commodity Code | | | | |

[Lenke til dokument Bill of lading](#)

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|------------------|--|--|
| 1. Shipper Name, Address and Phone | | B/L NO. | | | | | |
| 2. Consignee Name, Address and Phone | |  中远集装箱运输有限公司 COSCO CONTAINER LINES TLX: 33057 COSCO CN FAX: +86(021) 6545 8984 ORIGINAL Port-to-Port or Combined Transport BILL OF LADING | | | | | |
| 3. Notify Party Name, Address and Phone <small>(To be agreed to at our responsibility, subject to Article 16, the Carrier is not responsible for failure to notify)</small> | | | | | | | |
| 4. Combined Transport* Pre-carriage by | | 5. Combined Transport* Place of Receipt | | RECEIVED in external apparent good order and condition except as otherwise noted. The total number of packages or units stuffed in the container, the description of the goods and the weights shown in this Bill of Lading are furnished by the Merchant, and which the carrier has no reasonable means of checking and is not a part of this Bill of Lading contract. The carrier has issued the number of Bills of Lading stated below, all of the same tenor and date, one of the original Bills of Lading must be surrendered and endorsed or signed against the delivery of the shipment and whatsoever any other original Bill of Lading shall be void. The Merchant agrees to be bound by the terms and conditions of this Bill of Lading as it reads hereon unless otherwise stated in this Bill of Lading. (Terms contained on the back hereof, please read carefully) * Applicable Only when Document Used as a Combined Transport Bill of Lading | | | |
| 1. Ocean Vessel Yes/No | | 7. Port of Loading | | | | | |
| 6. Port of Discharge | | 9. Combined Transport* Place of Delivery | | | | | |
| Marks & Nos. Container, Seal No. | | No. of Containers or Packages | Description of Goods or Dangerous Goods. See Clause 20) S.T.C. | | Gross Weight kgs | Measurement | |
| Particulars Furnished by Merchants | | Description of Contents for Shipper's Use Only (Not part of This B/L Contract) | | | | Shippers load stow count and seal | |
| | | 10. Total Number of containers and/or packages (in words) Subject to Clause 7 Limitation | | | | | |
| 11. Freight & Charges | | Reserve Tons | Rate | Per | Prepaid | Collect | |
| Declared Value Charge | | Prepaid at | | Payable at | | Place and date of issue | |
| Ex. Rate: | | Total Prepaid | | No. of Original B(s)/L | | Signed for the Carrier, COSCO CONTAINER LINES As Agent | |
| | | | | 3 / THREE | | | |
| LADEN ON BOARD THE VESSEL | | | | | | | |
| DATE | | BY | | | | | |
| as agent for the carrier | | COSCO CONTAINER LINES | | | | | |

[Lenke til Combined Transport BL](#)

| | | | | |
|---|-----------------------------|---|--------------|-------------|
| Consigner | |  FBL | | NO |
| Consigned to order of | | NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING <small>Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication #51)</small> | | |
| Notify address | | | | |
| | Place of receipt | | | |
| Ocean vessel | Port of loading | | | |
| Port of discharge | Place of delivery | | | |
| Marked numbers | Number and kind of packages | Origin and weight | Gross weight | Measurement |
| according to the declaration of the consignor | | | | |
| Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2) | | Declared value for reimbursement according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8) | | |
| <input type="text"/> | | <input type="text"/> | | |
| The goods and instructions are accepted and taken with respect to the Standard Conditions printed overleaf. | | | | |
| Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods, in witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this kind and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the others to be void. | | | | |
| Freight amount | Freight payable at | Place and date of issue | | |
| <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy | Number of Original FBLs | Name and signature | | |
| The delivery of goods please apply to: | | | | |

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zürich-Switzerland 0192

[Lenke til FIATA FBL/dokumenter](#)

Ansvar

Når det gjelder ansvarsperioden sier Sjølovens § 274 bl.a.:

”Transportøren er ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen”.

Uttrykkene ”i laste-/lossehavn” må i denne sammenheng forstås som innenfor avgrenset/avstengt havneområde.

Transportørens ansvar begynner når han overtar godset, og varer uavbrutt til godset leveres til rettmessig mottaker i lastehavn. Transportørens ansvarsperiode kan imidlertid godt tenkes å strekke seg utover denne periode, både på laste- og lossesiden (hvis fraktavtalen innebærer forog/eller ettertransport). Ansvaret vil da kunne reguleres av andre bestemmelser enn Sjølovens.

Når det gjelder ansvar for lasteskade sier Sjøloven i § 275 bl.a.:

”Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt, eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt ombord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for”.

Sjøloven har videre en regel (§ 278) om transportørens ansvar for forsinkelse. Der heter det bl.a.: *”Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er utlevert i den lossehavn som følger av transportavtalen innen avtalt tid, eller dersom ingen frist for utlevering er avtalt, innen den transporttid som det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør”.*

Ved ”non-delivery” etter 60 dager kan det kreves erstatning som for totaltap.

Ansvarsfraskrivelse

Sjølovens § 276 sier at transportøren ikke er ansvarlig dersom han kan bevise at tapet er som følge av (bl.a.):

1. Feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste, eller
2. Brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv.

Transportøren er heller ikke ansvarlig for tap som følge av tiltak for å redde liv eller rimelige tiltak for å berge skip eller annen eiendom til sjøs.

Videre kan feil og forsømmelser, mislighold av opplysningsplikt vedrørende lasten etc. fra avlasterens (senderens) side - eventuelt også fra den legitime lasteeiers side - fritta transportøren for ansvar.

Sjølovens § 276 gjelder ikke ved avtale om sjøtransport i innenriksfart i Norge.

Ansvarsbegrensning

Erstatning etter Sjølovens § 279 fastsettes med utgangspunkt i verdien av gods av samme slag, på det sted og på det tidspunkt hvor det i henhold til transportavtalen ble utlevert, eller skulle ha vært utlevert. Børs- eller markedsverdien vil normalt være bestemmende.

Erstatningen skal dog ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller annen enhet av godset, eller 2 SDR for hvert kg av bruttovekten av det gods som er tapt, skadet eller forsinket.

Den av ansvarsgrensene som gir det høyeste ansvar, skal anvendes.

Ved avtale om sjøtransport i innenriksfart i Norge, er transportørens ansvar begrenset til 17 SDR for hvert kilo av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet. Ansvar for forsinkelse i innenriksfart i Norge skal ikke overstige den samlede frakt etter transportavtalen.

(SDR = Special Drawing Right, tilsvarende ca. NOK 11,50)

Om ansvarsgrensen ved enhetslastet gods gjelder følgende når kollo-begrensingsregelen anvendes:

Brukes container, pall eller liknende transportinnretning for å samle godset, skal hvert kollo eller annen enhet som i konnossementet eller fraktbrevet angis å være pakket i innretningen ansees som ett kollo eller én enhet.

Hovedregelen ved fastsettelse av kollo-antallet er altså at konnossementets (eller fraktbrevets) tekst er avgjørende. Står det f.eks. ”one container shoes”, ansees det for ett kollo eller én ansvarsenhet. Sier B/L derimot ”one container said to contain 400 cartons shoes”, blir det 400 kolli/ ansvarsenheter.

Dette illustrerer viktigheten av korrekt, fullstendig utfylling av B/L (fraktbrevet).

Ved overenskomst mellom bortfrakteren og avlasteren, kan det fastsettes høyere grense for bortfrakterens ansvar.

Dersom avlasteren har gitt opplysning om godsets art og verdi, og opplysningene uten forbehold er tatt inn i konnossementet eller fraktbrevet, gjelder denne verdi som grense for bortfrakterens ansvar, hvis det medfører et høyere ansvar enn reglene og verdien anses å være godsets verdi, om ikke annet bevises.

Bortfrakteren (transportøren) har ikke rett til å begrense ansvaret etter Sjølovens § 275 dersom det bevises at han selv eller noen han svarer for har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt, med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli forvoldt.

Hvis (eller når) ansvarsbegrensningen etter Hamburg Rules (se nedenfor), kommer til anvendelse, ligger ca. 25 % høyere, altså til skadelidtes fordel.

Reklamasjonsfrister

Sjølovens § 288 sier følgende:

”Er godset utlevert uten at mottaker har gitt transportøren skriftlig melding om tap eller skade som mottakeren hadde oppdaget eller burde ha oppdaget, og om hva slags tap eller skade det gjelder, anses alt gods for utlevert i slik stand som beskrevet i transportdokumentet når annet ikke godtgjøres.

Var tapet eller skaden ikke synlig ved utleveringen, gjelder det samme dersom skriftlig melding ikke er gitt senest tre dager etter utleveringen. Skriftlig melding trengs ikke for tap eller skade som er fastslått ved felles besiktigelse av godset. Transportøren er ikke ansvarlig for tap som følge av forsinket utlevering med mindre det er gitt skriftlig melding innen 60 dager etter at godset ble overlevert til mottakeren. Melding kan gis til den undertransportør som har utlevert godset, eller til transportøren”.

Foreldelse

Foreldelsesfristen for fordring på erstatning for tap eller skade på eller vedrørende gods, eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement, er ett år fra den dag da godset ble utlevert eller skulle ha blitt utlevert.

For fordring på erstatning for tap ved at gods er utlevert, uten presentasjon av konnossement, eller er utlevert til feil person, er foreldelsesfristen ett år fra den dagen godset skulle ha vært utlevert, eller fra den dagen det ble utlevert, om dette skjer på et senere tidspunkt.

Ansvarsforholdet transportør/undertransportør

Dette er først og fremst regulert i Sjølovens §§ 285-288. Hovedregelen i § 285 sier at den kontraherende transportør forblir ansvarlig etter alle paragrafer i Sjølovens kapittel 13 ”Stykkogodstransport”. En viss moderasjon av denne strenge regelen finnes riktignok i 2. ledd, hvor transportøren kan forbeholde seg ansvarsfrihet ved tap, skade eller forsinkelse som har sin årsak i hendelse som inntreffer mens godset er i undertransportørens varetekt. Den mulighet transportøren her har til ansvarsfraskrivelse, er imidlertid betinget bl.a. av at det dreier seg om en uttrykkelig avtale om at en bestemt del av transporten skal utføres av en navngitt undertransportør, som på sin side skal kunne stilles til ansvar for sin del av transporten.

§ 286 i Sjøloven gir svar på spørsmålet; ”hvilket ansvar har den utførende transportør overfor vareeieren?”, den utførende transportør her i betydningen undertransportør eller ”sub-contractor” (”actual carrier” i Hamburg Rules). Undertransportøren er ansvarlig for den del av transporten som han utfører, og etter samme regler som gjelder for transportøren.

Claims under konnossement

Ved et fremsatt krav om erstatning som knytter seg til lasten, må bl.a. følgende momenter vurderes og ses i forhold til hvilken rolle en selv har hatt i utførelsen av transportoppdraget:

- transportansvaret ifølge B/L eller fraktbrev
- konnossementansvaret generelt
- ansvar for forsinkelse, forsinket utlevering
- undertransportørs (sub-contractors) eller andre ”servants” feil og forsømmelser (”errors & omissions”)
- kommer f.eks. Hague-Visby Rules eller Hamburg Rules til anvendelse?

Det må videre bringes på det rene om det er én eller flere som er ansvarlig og om det er grunnlag for regresskrav mot en annen part. Alle relevante opplysninger må skaffes til veie snarest mulig, og alle forhold dokumenteres skriftlig. Muntlige utsagn og beskjeder har ingen verdi i ettertid.

Hvis ansvaret på den ene eller annen part er uomtvistelig, blir spørsmålet for transportøren (fraktføreren) først og fremst om han kan påberope seg ansvarsbegrensning og hvilke erstatningsbeløp skadelidte har krav på.

For skade/tap på lasten og for forsinkelse eller forsinket utlevering, vil normalt konnossementet, Hague-Visby Rules eller Hamburg Rules gi svar på dette.

Konnossementet og Hague-, Hague-Visby, Hamburgreglene

Normalt kommer utstedelsen av B/L som en følge av forutgående avtale med, og instruks fra, en avskiper. Avtalen vil på sin side bygge på gjensidig aksept av tidligere gitt frakt/transporttilbud.

Konnossementbetingelsene, inkludert alle klausuler på side 1, må da anses å være akseptert av avskiper (sender) selv om man i praksis sjelden eller aldri berører innholdet i B/Ls mange klausuler når transportbetingelsene diskuteres og avtales mellom transportør ("Carrier", fraktfører, rederi, linje eller en agent for denne) og en avskiper ("Shipper", sender, avlaster).

Oppstår en disputt under konnossementet, som søkes løst ved rettsavgjørelse, vil selvfølgelig B/ Ls betingelser gjelde, men ikke ubetinget i alle tilfeller. Hvis ikke konnossementet gir svar på alle spørsmål, vil lovverket legges til grunn - og det kan gi ulike svar, avhengig av hvor disputten søkes løst.

Ved de aller fleste sjøtransporter under konnossement vil i dag en av følgende tre konnossementkonvensjoner komme til anvendelse:

1. Hague Rules (International Convention for the Unification of certain rules of law relating to Bills of Lading, vedtatt 1924).
2. Hague-Visby Rules (The Hague Rules as amended by the Protocol signed at Bruxelles on 23rd February 1968).
3. Hamburg Rules (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, adopted at Hamburg on 31st March 1978).

De fleste land har i dag ratifisert en av disse konvensjonene, og ved lovvedtak gjort deres bestemmelser gjeldende som lov innenfor de respektive lands sjørett.

Norge er f.eks. i dag bundet av Hague-Visby Rules, hvis og når disse kommer til anvendelse, men derimot ikke av Hamburg Rules (selv om det trolig bare er et tidsspørsmål om når så vil skje, og da som en avløser for H-V Rules).

Mange land, i første rekke utviklingsland, har ratifisert Hamburg Rules, mens de opprinnelige Hague Rules i stor utstrekning er avløst av Hague-Visby Rules i andre land. Ved disputer som blir løst ved domstol i USA, vil landets egen "Carriage of Goods by Sea Act" av 1936 komme til anvendelse.

Gjennom nasjonale lovvedtak vil disse regelsettene derfor i visse tilfeller kunne overstyre konnossementets klausuler/betingelser, men i prinsippet bare i den grad det er motstrid mellom konnossementet og konvensjonen(e)s bestemmelser.

Selv om Norge, som sagt, ennå ikke har ratifisert Hamburg Rules, har den nye norske Sjølov av 1994 på flere punkter nærmet seg bestemmelsene i Hamburg Rules, for eksempel når det gjelder transportansvarets utstrekning. I Hague-Visby Rules følger dette "tackle-to-tackle"-prinsippet, mens det i Hamburg Rules (og i Sjøloven) er utvidet til å omfatte den tid transportøren har lasten i sin varetekt, fra mottak i lastehavn til utlevering i lossehavn.

Hamburg Rules kan generelt sies å være mer transportbrukervennlig enn Hague-Visby Rules, med tilsvarende svekkelse av transportørens rettigheter og muligheter for ansvarsfraskrivelse.