



NSOCC Green Card 2011 – *Svensk översättning*

Detta dokument utgör en översättning till svenska av NSOCC Green Card 2011 (publicerat av North Sea Operator's Claims Conference). NSOCC Green Card 2011 innehåller riktlinjer för reglering av skador som uppstår då North Sea Standard Conditions of Carriage ("Transportörens standardvillkor") är tillämpliga. Översättningen är framtagen av HANSA Destinations AB och syftar endast till att underlätta förståelsen av den engelska originallydelsen. Vid motstridigheter mellan den svenska översättningen och den engelska originallydelsen ska således den sistnämnda ha företräde.

Riktlinjer för skadereglering i fråga om transportenhet som transporterats i enlighet med Transportörens standardvillkor för godstransport.

Denna sjätte utgåva av dessa riktlinjer har givits ut i syfte att för handeln peka på de parametrar som genom åren har överenskommit mellan transportörer och Protection & Indeminty (P&I)-klubbar, i fråga om reglering av krav gällande skador på Transportenheter och liknande som transporterats i enlighet med Transportörens standardvillkor för godstransport.

Dessa riktlinjer har inte på något sätt en ändrande eller prejudicerande verkan på parternas respektive rättsliga positioner i enlighet med Transportörens standardvillkor.

Transportenhet inkluderar, såvida inte annat angivits, varje form av fordon, container, flat rack-container, lastpall, släpvagn, TUV-certifierade enhet, transportabel tank och/eller andra liknande föremål som används för att sammanföra gods, samt flyttbara anläggningsmaskiner.

Trailers och liknande vägfordon ska efterleva den internationella standarden ISO 9367-1 liksom ISO 9367-2, beträffande "Lashing and Securing arrangements on road vehicles for sea transportation on ro/ro ships".¹

Särskild uppmärksamhet påkallas beträffande Transportörens standardvillkor för godstransport och att ingenting i dessa riktlinjer ska tolkas som en eftergift av eller undantag från Transportörens rättigheter eller ansvarsbegränsningar. Transportören ska inte påta sig ett större ansvar eller fler skyldigheter än de som återfinns i nyss nämnda standardvillkor.

Normalt bruksslitage och handhavandeskada

Påstådd skada på Transportenhet befinns ofta, vid inspektion, bestå av bruksslitage.

Transportenhet är mottaglig för skada trots att tillbörlig omsorg har iakttagits vid lastning, hantering, stuvning, lagerhållning och lossning, samt vid terminaloperationer.

¹ Dessa motsvarar svensk standard (SS) Vägfordon - Säkring av fordon för sjötransport på Ro/Ro-fartyg - Allmänna krav - Del 1: Tunga fordon och fordonskombinationer exklusive påhängsvagnar (ISO 9367-1:1989), resp. Vägfordon - Säkring av fordon för sjötransport på Ro/Ro-fartyg - Allmänna krav - Del 2 Påhängsvagnar.

Transportörer ska inte acceptera sådant bruksslitage och sådan "handhavandeskada" som ett ersättningsgillt krav.

Reglering av krav

Avsikten med dessa riktlinjer är att skapa förutsättningar för en vänskaplig uppgörelse av krav som uppstår till följd av förlust av och skada på en Transportenhet som påstås ha inträffat under den tid den varit i Transportörens förvar.

Förenklade förfaranden har tagits fram för skadereglering av ersättningsgilla krav avseende Transportenheter.

Med undantag för när skadat material är mindre än tre månader gammalt, ska varje skadereglering vara föremål för en reduktion, i enlighet med branschstandard för att återspegla värdeminskning för bruksslitage (W&T Clause). I det fall det skadade materialet bevisas vara mindre än tre månader gammalt, ska förlusten eller skadan bli ersatt till fullo (Material Lifetime Clause).

Ersättningsgilla krav

Krav ska endast accepteras då:

- 1) det tydligt kan fastställas att försluten eller skadan uppstod då Transportenheten var i Transportörens förvar; och
- 2) förlusten eller skadan orsakades uppsåtligen eller genom vårdslöshet på Transportörens sida, dennes underleverantörer, anställda, uppdragstagare eller agenter; och
- 3) detta stöds av skriftlig bevisning, i synnerhet:
 - a) Kopia på faktura på eller uppskattning av kostnaden för reparation eller utbyte.
 - b) Skriftlig bekräftelsen om att inte någon annan har krävts på eller betalat den betalade kostnaden.

Den som kräver ersättning förutsätts alltid begränsa skadan.

I det fall någon av de specificerade uppgifterna som behandlas i punkt A till E nedan ingår i ett större krav, kan reglering utan tillämpning av de angivna begränsningarna i A till E övervägas.

SOM EN ALLMÄN PRINCIP SKA TRANSPORTÖREN INTE ACCEPTERA ANSVAR FÖR FÖLJANDE:

A. Skada på delar som inte syntes vid avlämnade genom skäliga inspektionsmetoder, såsom **videokontroll vid gate ("video gates")** och visuella manuella avlämnandekontroller (beroende på hamnens utrustning).

B: Taksador utom då skada uppstår genom yttre påverkan medan Transportenheten var i Transportörens förvar och då endast om skadan är tydligt och uppenbart synlig från marknivå eller, då kajutrustning finns tillgänglig för "riktig och erforderlig" takskadebesiktning, såsom därigenom dokumenterad.

C: Dekaler, logotyper och marknadsföringsmaterial, utom för reparation eller utbyte i det direkta skadeområdet.

D: Trailers (efterfordon) och liknande föremål

D1: Varje skada orsakad av att gods förskjutits inne i eller ovanpå Transportenheten.

D2: Kapell och gardinsidor utom hål och revor i kapell och/eller gardinsidor (enheter vilka inte är underkastade W&T-klausulen) där sådana är omfattande och orsakats av rivning eller skavning mot yttre objekt under tiden då Transportenheten var i Transportörens förvar.

Exempel på situationer då ansvar inte accepteras är hål och revor som ett resultat av:

- a) Reva från eller skav mot del av eller föremål inuti Transportenheten.
- b) Reva eller skav mot gods inuti Transportenheten, spänning i presenning på grund av lämmar, sidostöttar/stolar eller last som skjuter utanför lastytan.
- c) Knivrevor och presenningsskador orsakade av fripassagerare.

Såvida inte reparationskostnaden överstiger utbyteskostnaden så kommer inte hål och revor accepteras såsom rättfärdigande av fullständigt utbyte av kapell och/eller gardiner även om skadan äventyrar giltigheten av en certifiering (såsom, med inte begränsat till, ett TUV-certifikat).

Om det i undantagsfall är motiverat med ett fullständigt utbyte av kapell så kommer skaderegleringen reflektera kapellets och/eller gardinens med åldersavdrag reducerade ersättningsvärde vid tidpunkten då skadan inträffade.

D3: Stötfångare, sidoskydd och lyftanordningar för gods kommer i kontakt med pollare och andra föremål. Alla relaterade mindre skador ska anses utgöra acceptabelt bruksslitage, såvida de inte är fullt infällda och säkrade innan de överlämnas för skeppning.

D4: Gummibuffertar som vanligtvis monteras för att skydda Transportenheten, eller någon del därav, mot upprepad kontakt med hårda föremål. All skada på dessa ska anses vara acceptabelt bruksslitage.

D5: TIR-linor, öglor och gardinspännerna överskrider Transportenhetens vidd och är utsatta för skada vid normal användning. All skada på dessa och andra sådana delar ska anses vara acceptabelt bruksslitage.

D6: Däck

Lufttomma däck, punkteringar eller skada på däcksmonstring.

Skada kommer endast ersättas där det finns klart synlig skada på däckets sidvägg och då endast i enlighet med följande kriterier:

- a) Om det återstående mönsterdjupet är känt så beräknas ersättningen pro rata per millimeter.
- b) Om det återstående mönsterdjupet är okänt så är ersättningen högst 50 %.

Inget ansvar ska dock accepteras för däck vars mönsterdjup understiger 4 millimeter eller där slitbanan lossnar från däckstommen.

D7: Reservhjulshållare och förvaringslådor är ofta placerade nära marken och all skada ska anses orsakas av inneboende egenskaper på grund av dessas placering

D8: Fälgar

Alla skador.

D9: Luftfjädringsbälgar och tillhörande komponenter

Alla skador, med undantag för när det tydligt kan visas att skadan uppstod när Transportenheten var i Transportörens förvar.

D10: Stänkskydd och anti-sprayutrustning är naturligt känsliga för kontakt med främmande föremål. All skada ska anses vara acceptabelt bruksslitage, såvida det inte tydligt kan visas att skadan uppstod när Transportenheten var i Transportörens förvar.

D11: Lös utrustning

Förlust av eller skada på lampor, ljusskydd, reflektorer och annan lös utrustning, såsom, men inte begränsat till, avtagbara belysningspaneler, reservdäck, vevhandtag, kopplingsdelar till bromssystem, verktyg, presenningar, spännband, mm

D12: Stödben och parkeringsstöd förutom när det genom yttre påverkan böjts i sådan utsträckning att det inte längre kan uppfylla sitt avsedda syfte.

D13: Stödhjul/stödbenshjul och stödbensfötter

All skada på dessa delar, med beaktande av dessas funktion och den hårda belastning de återkommande utsätts för, men med undantag för när det tydligt kan visas att de genom yttre påverkan skadats i sådan utsträckning att det inte längre kan uppfylla sitt avsedda syfte.

D14: Sideläms- och dörrgångjärn samt lås

Sideläms- och dörrgångjärn samt lås slits ut genom normalt användande samt korrosion.

D15: Sidelämningar och karosseripåbyggnader

Skav, buckling, sprickor i sidolämningar (täckta sidolämningar är inte underkastade W&T-klausulen) och karosseripåbyggnader, med undantag för när det tydligt kan visas att skadan uppstod när Transportenheten var i Transportörens förvar.

D16: Baklämningar och bakdörrar

Skav, buckling, sprickor i baklämningar och bakdörrar, med undantag för när det tydligt kan visas att skadan uppstod när Transportenheten var i Transportörens förvar.

D17: Aluminium och andra lättviktskonstruktioner med undantag för skada på chassi och karosseram som uppstått genom yttre påverkan när Transportenheten var i Transportörens förvar.

D18: Spännanordning för gardinsidor, med undantag för när skada uppstått genom yttre påverkan när Transportenheten var i Transportörens förvar och det orsakat funktionsfel i systemet.

E: Box-, Bulk-, Kyl- och Tank-containerar

Bucklor, repor och andra kosmetiska skador på yttermaterial, skal, paneler, stomme, hörnstolpar, och containerhörn, när det vanliga användandet av enheten inte hindras (Kosmetisk Skade-klausul)

Funktionsfel i temperaturmätare, ventilskydd, skåpsluckor m.m.

Skada på stegar och gångbanor som inte påverkar möjligheten att nyttja dem säkert. Temperaturinställningar eller funktionsfel i termostater, värme- eller kylenheter.

Krav relaterade till tank-containerar ska vara underkastade rätt till inspektion av skadan och all skadereglering kommer reflektera tank-containerernas med åldersavdrag reducerade utbytesvärde vid tidpunkten då skadan inträffade.

Lastsäkring i fordon och transportenheter för sjötransport.

Målet med multimodala transporter är att transportera gods från platsen där sammanföring sker till den slutliga destinationen utan störning under transporten.

Det ligger i alla involverade parterns intresse att godset anländer till mottagarens lokaler i gott skick och det är därför av avgörande betydelse att godset redan från början har stuvats och säkrats ordentligt inne i Transportenheten. Underlåtenhet att göra det kan vara olagligt och även orsaka försening och extra kostnader för avlastaren, samt utgöra livsfara.

Det är därför av avgörande betydelse att godset blir ordentligt stuvat och säkrat inne i Transportenheten, i syfte att skydda godset och Transportenheten från omständigheter orsakade av såväl naturliga händelseförlopp som av mänskligt handlande som kan uppstå under transport. Avlastare måste efterleva riktlinjer och standarder för stuvning (liksom varje ändring av dessa) som har utarbetats av olika organisationer genom åren, innefattandes men inte begränsat till:

- The European Standard EN 12195-1 as approved by CEN members (Comité Européen De Normalisation) on 1 September 2003.
- The manual "Loading and securing Cargo on Load Carriers" published by the Transport Research Institute (TFK), Stockholm, Sweden.
- Securing of loads on road vehicles. (VDI manual Securing of Loads), VDI 2700 published 2004-11.
- The British Merchant Shipping Notice no.M.1445 of April 1991. It's associated "Roll On /Roll Off Ships Stowage and Securing of Vehicles Code of Practice" (ISBN 0 11 550995 X) issued by the Department of Transport, Marine Directorate, London, is published by Her Majesty's Stationary Office and contains lists of related publications.
- The IMDG Code Supplemental (Amdt. 34-08) titled "Guidelines for the packing of cargo, other than bulk cargo, into or onto cargo transport units (CTUs) applicable to transport operations by all surface and water modes of transport".