

Chefkonsulent Steen Møller Nielsen
Søfartsstyrelsen

30-08-2015

Høringssvar. Verificering af vægten på lastede containere

I vækstplan for Det Blå Danmark er det anført, at den daværende regering ”ville fortsætte den aktive indsats i IMO med at reducere administrative byrder”. Det falder godt i tråd med den nuværende regerings regeringsgrundlag. Kravet om obligatorisk vejning af containere er et eksempel på, at der vedtages ny lovgivning, hvor danske eksportører og de maritime aktører i stedet pålægges administrative byrder. I dette tilfælde må vurderingen være, at de nye administrative og logistiske besværligheder opvejes af en større sikkerhed til søs samt færre spild. Det fremgår ikke klart, hvor balancen er.

Der skal sikres verificeret vægt, og det bør ske i så god tid, at det ikke forhindrer en effektiv godshåndtering ved indgangen eller på terminalen. Hvad god tid er, kan være svært at give et entydigt svar på. På nogle terminaler er det dagen før afgang, på andre kan det være stort set op til afgang. Hvis tidsrummet forlænges, kan det være en hæmsko for vareejeren, ligesom det kan betyde ophobning af gods på terminalen. Hvordan det sker i praksis udestår fortsat, og Danske Havne skal opfordre til, at industrien gøres bekendt med disse krav.

Selvom Danske Havne finder, at det nye krav er endnu en sten i skoen for afskibere, transportører og havne, er Danske Havne tilfredse med, at der er to metoder til at opnå verificeret vægt. Det giver afskiberne mulighed for at vælge mellem to metoder. Omvendt gør det også andelen af udgående containere til længere international rejse mindre, og dermed kommer der formentlig en relativ lille andel containere, der skal vejes før transport. Det er derfor vigtigt, at der ikke stilles nye, skærpede krav til vægtene, da det vil fordyre vejning uforholdsmæssigt meget. Da det er op til nationalstaten at stille disse krav, er det et sted, hvor Søfartsstyrelsen aktivt kan arbejde for vækstplanens mål om ikke at pålægge erhvervet nye byrder.

Metode 1 kan jo forekomme ret ligetil. Containere vejes allerede i dag med reach stackeren, hvis en sådan benyttes. Der er dog ikke tale om verificeret vægt. Der



begynder så småt at komme styr på markedet, så der kommer udstyr, der kan benyttes til reach stackere, kraner, straddle carriers etc. og som opfylder IMO's krav. Standard betyder det med Sikkerhedsstyrelsens bekendtgørelse, at nøjagtighedsklassen skal være "IV Grov". Det skal, jv. § 1, stk. 4 betyde noget i stil med til "massegods, til fastsættelse af transportgebyrer, undtagen brevporto, og til vejning af køretøjer som grundlag for fastsættelse af bøder". Med hensyn til standarder skal vi selvfølgelig overholde IMO's retningslinjer, men der må ikke blive tale om en overimplementering. Krav til standard er fortsat svært gennemskuelig i praksis.

Vi har modtaget et eksempel på problemet med metode 2, sådan som forholdene er i dag. Godssystemet regner gennemsnitsvægt af paller. Sender en afskiber derfor 40 paller til en booking, vil hver palle systemmæssigt komme til at veje det samme. Der benyttes også en del tomme paller til afsprodsning, og de skal så tælles og tilføjes manuelt. Der vil altså også være udfordringer forbundet med at benytte metode 2, som skal overvindes.

En ting er, at bekendtgørelsen nu kommer på plads. Hvordan er det med praksis? Ved de forskellige parter, hvad der skal gøres, og hvordan det skal gøres?

Med venlig hilsen

Nete Herskind
Danske Havne