



Voor de stabiliteit van een zeeschip is een juiste verdeling van het gewicht van belang.

VERLADER IS EINDVERANTWOORDELIJK

Zeecontainers wegen straks verplicht

Verladers zijn vanaf juli dit jaar verplicht om het gewicht van een beladen zeecontainer door te geven aan de rederij die de container vervoert. Het gewicht wordt bepaald door de container te wegen op een weegbrug of door het te berekenen. EVO organiseert informatiebijeenkomsten om de gevolgen van de nieuwe regels aan leden uit te leggen. 



Verladers moeten rederijen vanaf 1 juli informeren over het gewicht van hun containers.

Rederijen vervoeren jaarlijks ongeveer 130 miljoen containers over de wereldzeeën. In de meeste gevallen leveren deze transporten geen problemen op, maar het kan ook mis gaan: per jaar slaan gemiddeld zo'n 550 containers overboord. Als in de cijfers ook enkele zeer grote recente incidenten worden meegerekend, zoals het vergaan van de containerschepen Rena in 2011 en MOL Comfort in 2013, loopt dat aantal op naar bijna 1700 containers per jaar. Dat containers overboord slaan, heeft diverse oorzaken. Behalve de invloed van wind en golfbewegingen spelen onder meer de constructie van het schip en de onderhoudstoestand van de container een rol. Van groot belang is daarnaast het zogenoemde stuwageplan, dat door de reder wordt opgesteld. Hij doet dit op basis van de soort en massa van de lading en de herkomst en bestemming van de containers. Om de stabiliteit van zeeschepen te garanderen, is een juiste verdeling van het gewicht nodig. Omdat in sommige gevallen het werkelijke gewicht van een container afwijkt van wat er staat

vermeld op scheepsdocumenten, kunnen er problemen ontstaan. Stapels containers kunnen te zwaar zijn, containersjorringen kunnen het begeven.

Brutogewicht

In 2014 besloot de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), onderdeel van de Verenigde Naties, een wereldwijde weegverplichting van containers in te stellen om deze problematiek te tackelen. Concreet betekent dit dat verladers vanaf 1 juli 2016 het geverifieerde brutogewicht van de beladen container moeten doorgeven aan reders. De IMO heeft de precieze invulling van de richtlijn grotendeels overgelaten aan de lidstaten van de Verenigde Naties en aan de markt. Duidelijk is al wel dat het gewicht van de

container mag worden bepaald door weging met gecertificeerde apparatuur óf door middel van een berekening. Deze laatste wijze van gewichtsbepaling is echter uitsluitend toegestaan voor bedrijven die in het bezit zijn van bepaalde certificaten, zoals ISO- of AEO-certificeringen.

Over de nadere invulling van de weegverplichting zijn diverse belangenorganisaties, waaronder EVO, sinds 2014 in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de douane. Tijdens deze onderhandelingen heeft EVO zich hardgemaakt voor drie voorwaarden: de regels moeten praktisch en uitvoerbaar zijn en het werk van verladers niet remmen, er moet zo snel mogelijk duidelijkheid komen voor verladers zodat zij zich

Rekenmethode en toegestane marges verschillen per land



Lodewijk Wisse: 'Wij hebben ons hardgemaakt voor werkbare regels in Nederland.'

kunnen voorbereiden en er moet internationale afstemming komen, aangezien het in de meeste gevallen gaat om internationaal opererende bedrijven.

De onderhandelingen zijn afgerond en aan de drie voorwaarden is voldaan, zegt Lodewijk Wisse, beleidsadviseur zeevaart bij EVO. 'We zullen ons eraan moeten houden, maar feitelijk kent deze regeling alleen maar verliezers.' Zo vindt Wisse het vreemd dat de weegverplichting volledig op het bordje wordt geschoven van de verlader, terwijl die niet altijd kan weten hoe zwaar een container precies is. 'De verlader is straks eindverantwoordelijk. Hij moet ervoor zorgen dat de rederij de juiste gegevens krijgt over het brutogewicht. Dus ook het gewicht van pallets en verpakkingsmaterialen en het tarragewicht van de containers zelf tellen mee. Bovendien zijn deze materialen vaak niet van verladers zelf, maar van derden. Verladers krijgen er straks administratieve werkzaamheden bij om het gewicht van de containers te bepalen. Zij zullen dus de gegevens van derden moeten implementeren in hun administratiesoftware.' Dat brengt

ook de nodige kosten met zich mee. Eerder raamden verladers wereldwijd de totale extra kostenpost van deze nieuwe weegplicht op acht miljard euro.

Marge

Niet elke container heeft hetzelfde gewicht. Wisse: 'Die afwijking loopt op tot wel vijf procent, zo blijkt uit metingen. EVO heeft daarom bedongen dat er een marge wordt gehanteerd, waarin die afwijking wordt opgevangen. Overeengekomen is dat de toegestane afwijking tussen het opgegeven en het werkelijke gewicht van een container vijf procent mag bedragen, met een minimum van vijfhonderd kilogram. Containers die een grotere afwijking hebben of waarvan het geverifieerde brutogewicht niet aan de rederij is verstrekt, worden niet aan boord van het schip geladen.' Doordat de IMO de exacte invulling van de regels aan de afzonderlijke lidstaten heeft overgelaten, verschillen de rekenmethode en toegestane marges per land. De regels van het land waar de container is verzegeld, zijn leidend, aldus Wisse. ●●●

EVO-BIJEENKOMSTEN OVER DE WEEGVERPLICHTING

Verladers zijn vanaf 1 juli verantwoordelijk voor het aanleveren van het zogeheten geverifieerde brutogewicht van exportcontainers. Containers waarvan de gegevens niet kloppen, mogen niet aan boord. De weegverplichting gaat gelden voor alle exportcontainers wereldwijd. Het is dus belangrijk voor verladers om zich goed voor te bereiden op deze nieuwe verplichting, zodat ze inzicht krijgen in de gevolgen van de nieuwe regels voor hun logistieke processen.

EVO organiseert in februari en maart vier informatiebijeenkomsten waar verladers die hun goederen (gedeeltelijk) via containers over zee later vervoeren of van plan zijn dit te gaan doen, op de hoogte worden gebracht van de laatste stand van zaken rondom de regeling en aan welke verplichtingen zij moeten voldoen. Ook worden zij bijgepraat over de weegmethodes. Verladers kunnen verder vragen stellen over specifieke situaties binnen hun bedrijf. De vier workshops worden geleid door beleidsadviseur zeevaart Lodewijk Wisse en bedrijfsjurist Pieter Meijer. Meer informatie over de bijeenkomsten staat op www.evo.nl/wegen-containers.

EVO-EVENEMENTEN

Workshop Gezond en veilig magazijn	div. data	div. locaties
Voorlichtingsbijeenkomst Wegen van containers	div. data	div. locaties
Workshop Grip op uw magazijn	18 feb	regio Zuid-Nederland

Kijk op www.evo.nl/evenementen voor meer informatie over exacte data en locaties.