

Obowiązkowa weryfikacja wag kontenerów – skutki zmian Konwencji SOLAS w praktyce

W ostatnim numerze naszego Newslettera poruszaliśmy temat krajowych wymogów weryfikacji wagi kontenerów związanych ze zmianami Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) które weszły w życie w dn. 1 lipca 2016 roku. W związku z faktem, iż temat ważenia kontenerów jest tematem, któremu wciąż poświęca się dużo uwagi na forum właściwie wszystkich międzynarodowych organizacjach morskich, w niniejszym artykule pragniemy zwrócić uwagę na skutki, jakie zmiana Konwencji wywołuje w praktyce branży morskiej.

W pierwszej kolejności przypomnijmy, iż wprowadzone paragrafy 4-6 prawidła 2 części A rozdziału VI Konwencji SOLAS nakładają na nadawcę każdego kontenera (niezależnie od tego kto fizycznie zapełnił kontener), obowiązek sprawdzenia jego wagi i zadeklarowania jej przewoźnikowi morskiemu oraz terminalowi przed załadunkiem na statek. Jednocześnie w stosunku do przewoźników i terminali portowych sformułowano zakaz przyjmowania kontenerów, których masa nie została zweryfikowana przez nadawcę.

Ponadto, zmieniona Konwencja proponuje dwie następujące metody weryfikacji wagi: (1) ważenie zapełnionego kontenera przy użyciu certyfikowanego i skalibrowanego sprzętu; lub (2) ważenie wszystkich przedmiotów ładowanych do kontenera i dodanie do obliczonej w ten sposób wagi masy pustego kontenera, przy użyciu metody zaakceptowanej przez prawo kraju, w którym dokonuje się załadunku kontenera. W samej Konwencji nie wskazano jednak dopuszczalnego marginesu błędu jaki może wystąpić podczas ważenia. Kwestię tę pozostawiono do uregulowania krajom sygnatariuszom, podobnie jak wysokość i rodzaj sankcji za niestosowanie się do postanowień Konwencji, które to kwestie zostały szerzej omówione w poprzednim artykule.

W związku z powyższym, zdecydowana większość krajów uczestniczących w procesie międzynarodowego transportu morskiego opracowała obecnie własne wytyczne dotyczące procedury weryfikacji wagi kontenerów i jej skutków.

Analizując wytyczne różnych krajów i wprowadzane przez nie regulacje wewnętrzne, można dojść do wniosku, iż większość sygnatariuszy Konwencji wprowadza dość jednolite zasady dotyczące badania wagi kontenerów. W szczególności dopuszczalny margines błędu różnicy pomiędzy zadeklarowaną a faktyczną wagą kontenera został ustalony przez większość krajów na poziomie oscylującym około 5 % całkowitej masy kontenera, przy czym w niektórych krajach margines ten określany jest ilościowo. Przykładowo, w Polsce czy Kanadzie margines błędu wynosi 5 % wagi kontenera, w Hong Kongu 5 % dla kontenerów ważących powyżej 10 ton i 500 kg dla kontenerów ważących mniej niż 10 ton, a w Indiach i Chinach dopuszczalny margines błędu to 1 tona niezależnie od wagi kontenera. Takie regulacje wydają się uzasadnione, po pierwsze faktem, iż wagi kontenerowe działają z dokładnością na poziomie 1-2 % błędu pomiarowego, a po drugie, masa niektórych przewożonych towarów waha się w zależności od czynników zewnętrznych, takich jak ciśnienie atmosferyczne czy wilgotność powietrza.

Elementem, w którym występują z kolei zdecydowane rozbieżności w regulacjach krajowych poszczególnych sygnatariuszy Konwencji są sankcje za niestosowanie się do przepisów dotyczących ważenia kontenerów. O ile powszechny jest zakaz wprowadzania na statek ładunków których waga nie odpowiada wadze zadeklarowanej, o tyle kary pieniężne należą do rzadkości (przypominamy, iż w Polsce obowiązywać ma regulacja zgodnie z którą, karze

pieniężnej nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia, podlega ten, kto nie wykonuje obowiązków weryfikacji wagi lub nie przekazuje informacji o wadze, określa wagę kontenera różniącą się od masy rzeczywistej o więcej niż 5%, nie przekazuje dyrektorowi urzędu morskowego informacji o wykrytych różnicach w masie kontenera większych niż 5%, ładuje na statek kontener bez zweryfikowanej wagi). Niemniej jednak, należy zauważyć, że niezaladowanie kontenera na statek samo w sobie stanowi dla załadowcy karę wystarczająco motywującą do stosowania się do zaleceń Konwencji. Rozważane jest również rozwiązanie zgodnie z którym kontenery, które nie posiadają weryfikacji wagi, będą ważone na koszt załadowcy przez terminale przeładunkowe. Rozwiązanie takie zasługiwałoby na aprobacie, gdyż ten rodzaj sankcji nie opóźniałby procesu transportowego kontenera.

Niektóre kraje idą jednak krok dalej, niż nakazuje im Konwencja i wprowadzają własne rozwiązania do procedury ważenia. Przykładowo, w Indiach przyjęto obowiązek przekazywania wszelkich informacji dotyczących wagi kontenerów w formie elektronicznej dostępnej dla załadowcy, terminalu i kapitana statku przewożącego ładunek i całkowicie zrezygnowano z przekazywania tych informacji w formie pisemnej. Należy jednak zaznaczyć, że data wejścia w życie przepisów wprowadzających to nowatorskie rozwiązanie była zmieniana już kilkakrotnie, gdyż zarówno terminale jak i przewoźnicy mają problemy z dostosowaniem się do wskazanych regulacji (według indyjskiego rządu, tradycyjna forma dokumentów ma być honorowana do końca listopada 2016 roku).

Wśród organizacji, takich jak Global Shippers Forum, mówi się niestety również o praktykach podejmowanych przez niektórych przewoźników i spedytorów, polegających na wprowadzaniu dodatkowych opłat nieuzasadnionych przez warunki rynkowe. Według organizacji, pobierane są one pod pozorem m.in. czynności przekazywania informacji o wadze ładunków czy kosztów administracyjnych. Niektórzy przewoźnicy oraz terminale przeładunkowe stosują także kary pieniężne (nawet do 75% frachtowego) za niestosowanie się do postanowień Konwencji, a także podwyższają ceny za np. przekazanie informacji o wadze ładunku drogą inną niż elektroniczną (np. do 70 \$ za kontener). Jak wskazują organizacje, opisywane praktyki stosowane są głównie przez podmioty działające w Azji oraz północnej Afryce. Oczywiście, wszelkie te działania są zgodne z prawem i nieraz spowodowane nie chęcią zarobku, a koniecznością utrzymania sprawnego ruchu w portach, niemniej jednak dobitnie ukazują, iż wszystkie podmioty transportu morskiego, muszą podejść do nowych regulacji Konwencji z należytą rozwagą.



Autor:
Sebastian Kita



Autor:
Maciej Jaśkiewicz