



CHALMERS



Uppföljning av de nya VGM- direktivens implementering och dess effekter hos berörda aktörers verksamheter

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

Johan Ljung
Victor Bylin

RAPPORTNR. SoL-17/204

Uppföljning av de nya VGM-direktivens
implementering och dess effekter hos berörda aktörer

Johan Ljung
Victor Bylin

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2017

Uppföljning av de nya VGM-direktivens implementering och dess effekter hos berörda aktörers verksamheter.

A study of the implementation of the new VGM-regulations and its impact on operations of concerned actors.

Johan Ljung
Victor Bylin

© JOHAN LJUNG, 2017.
© VICTOR BYLIN, 2017.

Rapportnr. SoL-17/204
Institutionen för sjöfart och marin teknik
Chalmers tekniska högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:
[Containerfartyg vid kaj under lastoperation]

Tryckt av Chalmers
Göteborg, Sverige, 2017

Uppföljning av de nya VGM-direktivens implementering och dess effekter hos berörda aktörers verksamheter.

Johan Ljung

Victor Bylin

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

Sammanfattning

Feldeklarerade containervikter har länge varit ett utpräglat problem inom sjöfarten. Till följd av att olyckor till sjöss inträffat, där inkorrekta lastvikter bedömts varit en starkt bidragande faktor, har FN:s sjöfartsorgan IMO utformat nya tillägg till den redan befintliga SOLAS-konventionen. Tillägget innebär att en verifierad bruttovikt ska deklarerars för varje container innan den lastas ombord på fartyget. De nya VGM-direktiven (Verified Gross Mass) implementerades den 1 juli 2016 i alla länder som ratificerat konventionen, däribland Sverige. Dessa nya direktiv är de första reglerna från IMO som riktar sig direkt mot avlastaren där också ansvaret läggs på denna part. Syftet med direktiven är att öka säkerheten både till sjöss samt och vid lasthanteringen.

Målet med denna rapport är att utreda om syftet med de nya direktiven i SOLAS uppnåtts i Sverige, och hur de nya reglerna påverkat de verksamma aktörerna i branschen. Det som utretts är hur aktörerna tvingats anpassa sig till de nya reglerna, hur deras arbetsprocesser förändrats samt deras inställning till utfallet av implementeringen av reglerna i Sverige. Vidare har författarna även undersökt hur den svenska implementeringsprocessen gått till samt hur reglerna tolkats och utformats i svensk lag.

Författarna grundar rapporten på data från intervjuer med erfarna personer hos olika aktörer inom transportkedjan, som är verksamma inom Göteborgsregionen. På detta sätt har författarna erhållit aktuell och detaljerade primärdata att analysera för att sedermera kunna diskutera och dra en slutsats från, med god anknytning till den verkliga praktiken.

Rapporten kommer visa att de nya VGM-direktiven har tvingat aktörerna i branschen att anpassa sina verksamheter och arbetsprocesser. Den generella inställningen till de nya reglerna inom branschen är positiv, även om många aktörer ställer sig kritiska till hur den svenska implementeringen och utformningen av reglerna sett ut.

Nyckelord: IMO, SOLAS, VGM, avlastare, implementering, direktiv, Transportstyrelsen, container, containerrederi, speditör, terminaloperatör

Abstract

Misdeclaration of container weights have long been a pronounced problem within the maritime shipping industry. As a result of accidents that have occurred at sea, where inaccurate cargo weight declaration has been deemed a strong contributing factor, the UN:s maritime body, the International Maritime Organization (IMO), has established new amendments to the already existing SOLAS- convention. The amendments states that a verified gross mass (VGM) value must be declared for every container being loaded on to a ship. The new VGM-directives were implemented on the 1st of July 2016 in all the countries which have ratified the convention, among those Sweden. These new directives are the first issued by the IMO which are aimed at the shipper directly. The purpose of the new regulations is to increase the maritime safety at sea and during cargo operations.

This report aims to investigate if the purpose behind the new amendments has been achieved in Sweden, and how the new regulations have affected the operations of concerned actors in the container shipping industry. It has been investigated how, and to what extent, the actors of the industry have been forced to adapt their operations to the new regulations, how their work routines has changed and their opinion of the outcome of the implementation of the new regulations in Sweden. Furthermore, the authors have investigated how the Swedish implementation process was performed and how the international regulations have been interpreted and established in Swedish law.

The authors base the report primarily on interviews with individuals with several years of experience and with a considerable foundation of knowledge. These individuals are all parts of different actors along the transport chain, who operates in the Gothenburg area. Based on this method of gathering data, the writers have gained both up to date- and detailed primary data which they have used as a foundation when writing this report. This data is furthermore the source for what they have based their discussion part on, and later made the conclusions based on this information.

The report will assess the current business environment of the concerned actors, and how these new regulations have forced the commercial actors to adapt their businesses and change their everyday work routines. Furthermore, the report will show that the overall opinion regarding these new regulations have been positive, even though the majority of the actors have had some concern and criticism directed towards the responsible governmental body and the way they have handled the implementation of the new regulations in Sweden.

Förord

Författarna av denna rapport skulle vilja tacka först och främst Daniel Eriksson för den expertis och engagemang han åtagit sig för att underlätta författarnas arbete. Han bistått med tankar, erfarenhet och stöd vilket underlättat författarnas övergripande arbetsprocess.

Vidare skulle författarna vilja tacka de respondenter som tagit sig tiden att bli intervjuade, där de bistått med betydande information vilket bidragit i stor utsträckning till rapportens validitet. Dessa åtaganden har varit oerhört viktiga för rapportens uppbyggnad och utfall, då egentligen hela rapportens syfte besvarats med hjälp av dessa intervjuer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
Abstract	ii
Förord	iii
Figurförteckning	vi
1 Inledning	1
1.1 Syfte	1
1.2 Frågeställning	2
1.3 Avgränsningar	2
2 Bakgrund	3
2.1 Containersjöfartens historia	3
2.2 Skeppning av container	5
2.3 Involverade aktörer	7
2.3.1 Speditörer	7
2.3.2 Containerrederi	7
2.3.3 Göteborgs hamn och containerterminal	8
2.3.4 Transportstyrelsen	9
2.4 Olyckor kopplade till feldeklaration av containervikter	9
2.5 IMO och SOLAS konventionen.....	10
2.5.1 VGM-direktiven i SOLAS	11
2.5.2 Svenska implementeringen av VGM-direktiven.....	12
3 Metod	13
3.1 Litteratursökning.....	13
3.2 Intervjumetod	13
3.3 Urval.....	14
3.4 Presentation av intervjuade respondenter	15
4 Resultat	15
4.1 Kommersiella aktörerna.....	16
4.1.1 Förändring av arbetsprocesser till följd av VGM-direktiven	16
4.1.2 Informationshantering	18
4.1.3 Ekonomiska faktorer och ansvarsfördelning.....	20
4.1.4 Implementeringsprocessen och utfallet.....	22
4.2 Myndigheten	24

4.2.1	Myndighetens roll	24
4.2.2	Myndighetens arbete med implementeringen	25
4.2.3	Myndighetens utvärdering av utfallet	26
5	Diskussion	27
5.1	<i>Metoddiskussion</i>	31
6	Slutsats	33
6.1	<i>Förslag till vidare forskning</i>	34
	Referenser	35

Figurförteckning

Figur 1: Illustrations by Kathy Tomandl, Port of Tacoma. Graphics provided by Port of Tacoma.....	6
--	----------

1 Inledning

När containern infördes revolutionerade den marknaden och har i dag nått en vid utsträckning bland marknadens aktörer. Containertransporter har under de senare årtiondena plockat allt mer marknadsandelar gentemot dennes konkurrenter, där trenden visar att allt fler använder sig av detta alternativ av transport. Det beroende på att denna typ av transport ökat effektiviteten av transport genom intermodala transporter (Rodrigue, Cotois & Slack, 2017). I dagsläget transporteras hela 175 miljoner TEU's, (Twenty-foot Equivalent Units) varje år till sjöss (United Nations Conference on Trade and Development, 2016), som sedermera lastas ombord fartyg som klarar av att transportera oerhört stora mängder. Dessa fartyg är byggda för att på ett så effektivt sätt som möjligt transportera stora mängder containrar för att på så sätt uppnå skalfördelar (Stopford, 2009). Vad som kommer som ett resultat av detta är att de transporterar stora godsvolymer vilket ställer stora krav på säkerheten och stabiliteten hos fartygen. Fartygen har förbestämda begränsningar för hur mycket vikt de får lasta ombord samt även begränsningar i avseende för antalet containrar som går att ta med. Däremot är containrarna utvecklade på ett sätt där standardiserade mått samt volymer redan är förutbestämda, men det betyder inte att godset inuti containern behöver vara lastat tillfullo och upp till dessa standardiserade max-mått.

Problematiken som detta lett till är att när "kunderna" lastat dessa containrar för export och sedan angett en ungefärlig vikt för den aktuella containern, som sedan använts i lastplanerna för fartygen, så har de vikterna som angetts i många fall inte stämt överens med vad de i verkligheten väger (MSC.1/Circ.1475). Vilket inneburit att de lastplaner som upprättats inte stämmer överens med det verkliga utfallet och det kan i vissa fall bli direkt farligt att manövrera fartygen på grund av detta. Efter att en rad olyckor inträffat till grund av denna problematik, så har nu FN:s sjöfartsorgan agerat. Det genom en regeländring av SOLAS-konventionen (International Convention for the Safety of Life at Sea) där avlastaren av godset skall ange en verifierad vikt för containern, som sedan anges till rederiet för att eliminera de felaktigheter som tidigare uppstått för lastplanerna och stabilitetsplanerna hos fartygen. Denna regeländring trädde ikraft den 1 juli 2016 och avsikten med denna rapport är att utvärdera samt fastställa om det bakomliggande syftet som FN:s sjöfartsorgan strävat efter med denna konvention har uppnåtts. Vidare även hur denna implementering faktiskt har sett ut i realiteten, och hur detta nya upplägg påverkat aktörerna i branschen i dess vardagliga arbete.

1.1 Syfte

Syftet med denna rapport är att undersöka och utvärdera huruvida det bakomliggande syftet med de nya VGM-direktiven (Verified Gross Mass) har uppnåtts, efter det att de implementerats den 1 juli 2016. Vidare kommer rapporten beskriva hur de olika aktörerna inom branschen arbetar för att upprätthålla de nya lagkraven, hur deras arbetsprocesser förändrats och hur detta har påverkat deras övergripande verksamheter. Därutöver kommer rapporten beröra utfallet kring den svenska implementeringen och den uppfattning berörda aktörer haft till detta åtagande.

1.2 Frågeställning

Hur har aktörernas arbetsprocesser förändrats och hur har de anpassat sina verksamheter?

Aktörernas inställning till om syftet med regeländringen uppnåtts?

Hur har aktörernas inställning varit till den svenska implementeringen av de nya direktiven?

1.3 Avgränsningar

Arbetet bakom de nya VGM-direktiven som behandlas i denna rapport har utarbetats av FNs internationella sjöfartsorgan IMO, och har implementerats världen över bland majoriteten av världens sjöfartsnationer. För att kunna presentera en tydlig och välarbetad rapport har författarna valt att avgränsa sig till att fokusera arbetet inom Sverige och Göteborgsregionen. Då tidigare forskning som gjorts inom ämnet är skriven innan de nya VGM-direktivens ikraftträdande den 1 juli 2016 kommer denna rapport främst att angripa ämnet inom tidsperspektivet från och med ikraftträdandet till skrivandets stund. Rapporten kommer att fokuseras kring ett begränsat antal aktörer som är verksamma inom Göteborgsregionen.

2 Bakgrund

I detta kapitel kommer rapportens författare presentera relevant fakta för att läsaren skall få en övergripande och tillräcklig kunskapsbas för att vidare förstå sammanhanget i rapporten.

2.1 Containersjöfartens historia

Anledningen till containerns och containersjöfartens stora genomslagskraft grundar sig egentligen i att det dåvarande komplementet vid denna tidsepok, som var tramp-sjöfarten, blivit allt för inkompatibel med de rådande ekonomiska förhållandena (Stopford, 2009). Det beroende på att världsekonomin helt förändrades efter det andra världskriget, där denna typ av sjötransport var mycket arbetskrafts-orienterade, samtidigt som kostanden för arbetskraft skjutit i höjden (Stopford, 2009). Då lastoperationerna vid denna tidpunkt både var kostsamma och tidskrävande resulterade detta i trängsel och ”kö-bildning” i hamnarna, vilket ledde till långa transit tider. Skeppningar över Atlanten kunde ta månader innan de anlände till den tänkta destinationen där dessa bakomliggande faktorer tillsammans öppnade upp affärsklimatet för effektivare substitut. Produktiviteten som containersjöfarten förde med sig växte under denna perioden fram som en mer betydande faktor än den flexibilitet som tidigare erbjudits genom trampsjöfarten. Tidigare hade cargo-liners varit allra mest framstående, som då hade som styrka att kunna transportera både general cargo samt bulk-laster ombord (Stopford, 2009).

Då ekonomin blomstrade under efterkrigstiden sökte aktörerna efter allt mer effektiviserade och pålitliga transportalternativ. En man som även han hade lokaliserat samma problematik och var i desperat behov av att optimera detta var amerikanen Malcolm McLean (World Shipping Council, 2017a). Han var i grunden en åkeriarbetare som själv upplevt den ineffektiva proceduren i hamnarna. Vad denna man kom att presentera som lösning var något som egentligen använts tidigare, bara inte i den utsträckning McLean skulle komma att föreslå. För boxar som liknar dagens containrar hade använts i Amerika under kriget för transporter på järnväg etc., för att just underlätta lastnings- och lossningsoperationerna. Vad McLean då gjorde var att han införskaffade sig ett fartyg för att således kunna skeppa dessa ”intakta” lastbilssläp. Detta skulle då skulle vara mycket mer effektivt, att enkelt föra över denna lastbärare från ett trafikslag till ett annat istället för att lasta i och ur innehållet vid varje gränssnitt. Idén grundade sig då i vad man idag kallar intermodala transporter, där samma lastbärare kan transporteras världen över utan att behöva stuffas om. Där möjligheten finns att transportera lastbäraren med hjälp av olika typer av transportslag, som det sedermera skall vara enkelt att genom effektiviseringar förflytta enheten emellan (World Shipping Council, 2017b).

Innovationen och idén möttes sedermera med viss skepticism, men vad man var överens om var att systemet behövde en standardiserad lastbärare som skulle fungera för alla inom branschen. Flertalet andra alternativ undersöktes innan man tillslut beslöt sig för containern (Stopford, 2009). Nästa steg var sedan att få fram standardmått på dessa containrar. Innan hade ett vitt spektrum av mått använts för containrar men för att skalfördelar samt operationella fördelar skulle uppnås var man tvungen att sätta upp riktlinjer för detta, vilket sedermera gjordes år 1961 av organisationen “International Organization of Standarization” (ISO) (World Shipping Council, 2017c).

Övergången till detta tillvägagångssätt var sedermera inte helt smärtfritt då stora investeringar krävdes för den tillkommande specificerade utrustningen som krävdes och det i form av de nyutformade containerfartygen samt den kompabilitetsutrustning som krävdes iland. Emellertid sågs ändå den potential denna innovation hade och det i form av skalfördelar samt avsevärt kortare transittider, vilket då ledde till att många fler resor kunde utföras etc. Därmed, till grund av den ökade produktiviteten och effektiviteten i kedjan, dröjde det inte länge innan containersjöfarten slagit igenom på riktigt. Då transportererna genom dessa åtaganden blivit allt mer standardiserade kunde man sedermera upprätta tariffer för kostnaderna vid specifika rutter. Detta underlättade för transportköparna som då fick en mer överskådlig bild över dels kostnaderna men även tiden för de tänkta transportererna, som i sin tur öppnade upp för möjligheten att kunna effektivisera sina egna verksamheter (Stopford, 2009).

Vad detta nya tillvägagångssätt även förde med sig var att nya affärsmöjligheter öppnade upp sig för de berörda aktörerna och det som tidigare bara rört sig om transport från hamn till hamn kunde nu förlängas till dörr till dörr (Stopford, 2009). Genom att ha underlättat överföringen mellan de olika transportslagen i form av den kompatibla utrustningen iland och på terminalerna, gick det nu att förlänga och utvidga sin verksamhet. Denna utveckling lever kvar än idag och har format världsekonomin avsevärt. Det är vad vi idag kallar intermodala nätverk vilket vuxit sig fram till den första egentliga globala industrin, åtminstone av denna betydande omfattning (World Shipping Council, 2017b). Men containerns och de intermodala transporterernas genomslagskraft hade inte kunnat stå sig utan informationsteknologin samt den globala kommunikationen, vilket växte sig fram med stormsteg under 1960-talet och då låg helt rätt i tiden med containerns implementering.

Containersjöfarten är idag en av de viktigaste grundstenarna till den utbredda globaliseringen. Den har betytt avsevärt för den globala ekonomin genom att den binder samman länder, marknader, företag och personer på ett sätt som aldrig setts förut (World Shipping Council, 2017b). Även om containersjöfarten fortfarande spelar en lika stor roll för världsekonomin och globaliseringen så har de agerande aktörerna idag det inte lika lätt. Även fast man kan se en ökning av transporterad mängd gods som uppgår till hela 1687 miljoner ton för år 2015 (United Nations Conference on Trade and Development, 2016), så har den betydande överkapaciteten i fråga om tonnage gjort att fraktraterna sjunkit avsevärt. Detta har resulterat i att containerrederierna överlag haft stora problem sedan krisen 08/09 (More Than Shipping, 2016). Kapaciteten av flottan ligger i dagsläget på hela 1.6 miljoner TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) samtidigt som orderboken för nybyggnation fortsätter växa, vilket skapar ett ännu större gap mellan tillgång och efterfrågan (United Nations Conference on Trade and Development, 2016). Därför ser containersjöfartens framtid något oviss ut, inte i fråga om dess existens då den är av allra viktigaste grundstenarna för världsekonomin, utan istället när det kommer till de verksamma aktörernas ekonomiska situationer.

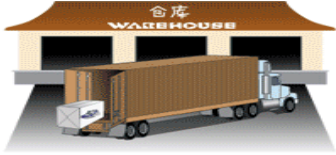
2.2 Skeppning av container

Förfarandet vid skeppning av en container skiljer sig något beroende på vart i världen containern avser att transporteras, men huvudprinciperna är ändå desamma. I nedan figur ser man de huvudsakliga särdragen som alltid gäller för transport av en container. Vad som inte är utförligt beskrivet är de diverse obligatoriska dokumenten som krävs för denna typ av transport, med vissa undantag för specifika regioner och dylikt. Utöver de tulldokument som krävs, behöver det även upprättas ett så kallat "Bill of Lading" som är ett krav för sjötransporter då detta dokument uppfyller en rad olika funktioner. Det fungerar för det första som ett kvitto på att lasten faktiskt lastats ombord på fartyget och skall transporteras till den utsatta lossningshamnen, samt även som en kvittens, så att mottagaren faktiskt kan hämta ut lasten när den anlärt (United Nations Development Programme, 2008). Andra dokument som krävs är bland annat invoice/faktura för det transporterade godset samt speditörens kvitto, försäkrings dokumentation och "packing lists" för att nämna några (United Nations Development Programme, 2008).

Utöver dessa dokument som då krävs in och även i vissa fall utfärdas av avlastaren, så finns det även en deadline för när både dessa skeppnings instruktioner och den fysiska containern skall infinna sig i hamn respektive hos rederiet. Tillhanda havs inte dessa i tid så kommer inte skeppningen gå med den tänkta avgången. En straffavgift åläggs då enligt respondent A (personlig kommunikation, 14 februari 2017) aktören som inte lyckats förmå att förse rederiet med denna information. Det som har tillkommit sedan den 1 juli 2016 är att även den så kallade VGM-vikten måste anges inom ett visst tidsspektrum, för att då rederiet i fråga skall kunna använda denna information i sina lastningsplaner etc. Görs inte detta i tid kommer regeln "NO VGM-NO LOAD" att appliceras och containern blir således inte lastad ombord på det tänkta fartyget (International Maritime Organization, 2017a). Sedermera sker transporter i enighet med figuren nedan, för att tillslut nå slutkund vid dennes verksamhet.



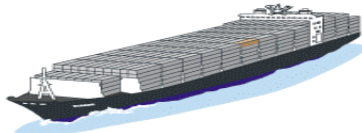
1 An athletic supply store is running low on the season's hot, new shoes, which are manufactured in northern China. The store places an order for 500 pairs. The shoe company works with a freight forwarder to arrange transport from the Chinese factory for the shipment of shoes.



2 A trucking company arrives at the Chinese factory, loads the order, along with orders from many other retailers, into a 40-foot container, which is bolted shut and fitted with a high-security seal. The container will not be opened again until it arrives at a distribution warehouse in the destination country, unless customs officials decide to open and inspect it.

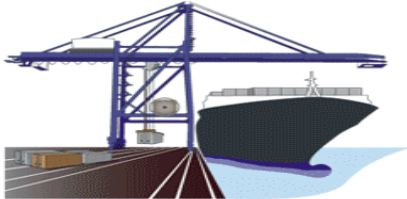


3 The freight forwarder determines it is most economical to truck the container to the Port of Tianjin. The freight forwarder has contracted with a container shipping line, which must submit documentation about the shipment to government authorities in the exporting and importing countries. This "manifest data" includes information such as exact contents, the exporter, the importer and who is transporting the cargo.



4 Now loaded onto a container ship, the container of shoes is bound for a discharge port on another continent far away.

5 A few days before the ship is scheduled to arrive at the destination port, the captain of the vessel provides a report to the government of the destination country that contains information about the ship, its crew and its cargo.



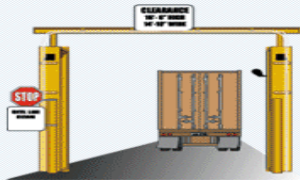
6 Having received proper clearance to arrive at the port, the container vessel docks at a berth adjacent to large cranes that will be used to unload the containers of cargo.



7 Many dockworkers - sometimes more than 100 per vessel - arrive to work the ship. They include crane operators, lashers, clerks and cargo equipment operators.



8 Customs officials, armed with a careful evaluation of each container's documentation, may select specific containers for further inspection.



9 Once cleared by customs, workers load the container onto a special truck trailer or chassis. Now the container of shoes can be trucked to the distribution center. Containers are often transported by train when the destination is a long distance from the port.



10 The truck arrives at an import distribution center located not too far from the port, where the container is opened and the orders by individual stores are separated and prepared for shipment. The next day, the athletic supply store receives its 500 pairs of the season's most popular athletic shoes.

Figur 1: Illustrations by Kathy Tomandl, Port of Tacoma. Graphics provided by Port of Tacoma.

Ovan figur illustrerar förfaranden vid skeppningar av containrar.

2.3 Involverade aktörer

För att läsaren skall få en godare förståelse över vilka parter inom transportkedjan som påverkas av de nya direktiv som implementerats, kommer författarna i detta underkapitel presentera alla de berörda parterna.

2.3.1 Speditörer

Skillnaden mellan en transportör och en speditör är förenklat att en speditör är ansvarig för att förmedla en lämplig transport, medan transportören är ansvarig för själva transporten. En speditörs huvuduppgift kan därför beskrivas som att för annans räkning men i eget namn ombesörja en varutransport genom att förmedla transporter och hantera det administrativa mot myndigheter och transportörer (Lumsden, 2012). Däremot är det i dagsläget även vanligt att speditörer tar på sig utökat ansvar och själva agerar som transportörer. Detta gör att det är viktigt vid ansvarsfrågor att utreda vilken roll speditören åtar sig då ansvarsfördelningen ser olika ut för rollen som förmedlare och transportör (Ihre, 2012).

I rollen som förmedlare eller mellanhand avtalar speditören med en lastägare om att ombesörja en varutransport. På lastägarens vägnar ingår då speditören transportavtal med en eller flera transportörer samt sköter export- och importdeklarering mot myndigheter (Ihre, 2012). Speditörens uppgifter kan även vara att konsolidera och sampacka gods, lagra gods och med hjälp av egna transportfordon avlämna godset till transportören, till exempel avlämning till containerterminal i hamn (Lumsden, 2012).

Ansvarsfördelning för spedition regleras inte direkt i lag utan svenska speditörer arbetar enligt Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser (NSAB 2000) (Ihre, 2012). NSAB 2000, 2§, innehåller de bestämmelser som ligger till grund för att utreda vilken roll samt ansvar speditören kan anses ha i ett specifikt speditörsavtal (Nordiskt Speditörsförbund, 1998). Vad gäller ansvar för korrekt informationsutbyte mellan parterna i ett speditörsavtal åligger det båda parterna lika ansvar att man förser varandra med nödvändig information för att uppdraget ska kunna genomföras samt att informationen är korrekt (Ihre, 2012).

2.3.2 Containerrederi

Ett containerrederi, även kallat linjerederi, är ett rederi som äger och opererar containerfartyg och erbjuder transporter av gods lastat i containrar (Stopford, 2009). Majoriteten av transporter utförs enligt bestämda rutter och tidtabeller världen över med stopp i flera olika hamnar under resans gång. Priset för transport av en container sätts enligt fasta tariffer. Detta innebär att det i dagsläget är förenklat och än mer överskådligt att skeppa en container och samtidigt veta när den kommer vara framme samt även vad transporten kommer att kosta (Stopford, 2009).

Ett containerfartyg transporterar ofta ett stort antal containrar vid varje avgång och då varje container kan innehålla gods från en mängd olika kunder innebär det att varje resa utförd av rederiet innefattar transport för en omfattande mängd kunder. Detta resulterar i att varje resa

kräver väldigt mycket administrativt arbete då varje kundbokning måste hanteras (Stopford, 2009). Containerrederier har således ofta en stor landbaserad personalstyrka, delvis för att kunna hantera den administrativa belastningen.

Containerrederier erbjuder oftast globala tjänster men då containerfartygen ofta anlöper samma hamnar enligt en bestämd tidtabell har rederiet ofta ett lokalt kontor i de strategiskt viktigaste hamnarna som sköter de lokala bokningarna och det operationella arbetet (Stopford, 2009). Kontoren är vanligtvis organiserade enligt liknande modeller världen över där arbetet brukar fördelas på fyra huvudavdelningar. En av dessa avdelningar sköter det fartygsoperationella och logistiska arbetet, detta innebär att de arbetar med det operationella kring fartygen som sker i anknytning till fartygets anlop. Detta innefattar bland annat att sköta kontakten med hamnterminaler, fartygen, samt upprätta preliminära last-listor. De sköter även den logistiska hanteringen av rederiets containrar. Kundtjänstavdelningen sköter det administrativa dokumentationsarbetet kring transportbokningarna både för import och export sändningar. Här bokas även i många fall vidaretransporter från hamn till slutkund. Sedan finns det ofta en lokal försäljningsavdelning som arbetar med att underhålla befintliga kunder likväl som att hitta nya kunder. Utöver de tidigare nämnda avdelningar återfinns det allt som oftast en ekonomiavdelning som hanterar och överser det berörda kontorets resurser (Stopford, 2009).

2.3.3 Göteborgs hamn och containerterminal

Göteborgs hamn är i dagsläget Skandinaviens största hamn som är fördelaktigt beläget till regionens stora industrier. Hamnen erbjuder sjötransport för segmenten RORO (roll-on, roll-off), container, passagerare, oljeprodukter med flera, där de framstående transporterade godsslagen är stål, fordon, träprodukter samt pappersmassa. Bland annat transporterar ca 798 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), 246 000 bilar och 23.7 miljoner ton olja årligen ut från denna hamn (Göteborgs hamn, 2017a). Göteborgs hamn är därmed oerhört betydande för Sveriges näringsliv och totalt passerar och förmedlas hela 30% av Sveriges utrikeshandel via hamnen. Grunden till hamnens starka position är dennes belägenhet samt det faktum att hamnen hålls isfri året runt, vilket kan vara ett dilemma för de hamnar som är belägna runt om Östersjöområdet. Dessutom har man byggt upp ett betydande linjenätverk med direktanlop vid 130 destinationer världen över (Göteborgs hamn, 2017a). Vidare har man effektivt upprättade förbindelser med annan typ av trafik, exempelvis väg och järnväg, vilket dels stärker hamnens position och även underlättar för de andra aktörerna.

Hamnen grundades år 1620, då vid namn Stora hamnkanalen, och har med åren som gått samt med den utvecklingen dels landet haft men även den globala ekonomin, lyckats växa sig fram till en stark aktör på den nordeuropeiska marknaden (Göteborgs hamn, 2017b). Hamnen har utvecklats och flertalet olika terminaler och kajer har upprättats för att möta den diversifierade last som kommer och går på daglig basis.

I Göteborgs hamn återfinns Skandinaviens största containerhamn där man hanterar ca 50% av Sveriges import och export för detta specifika godsslag. Företaget som opererar denna terminal är APM Terminals som är ett globalt företag och som opererar flertalet containerterminaler

världen över (APM Terminals, 2017). Inom hamnområdet erbjuder man även en rad olika värdeadderande tjänster så som depåer, omlastning- och lagringsmöjligheter samt även vägning av containrar för att nämna några (Göteborgs hamn, 2017c). Hamnen är den enda i regionen som tillgodoser "deep-sea" trafik där de stora oceanfartygen kan anlöpa och har totalt ca 20 anlöp i veckan av Oceanfartyg. Idag finns det ca 40 olika containerrederier som erbjuder service till och från denna hamn varje vecka (Göteborgs hamn, 2017d).

Göteborgs containerhamn är således en väldigt viktig aktör för svenskt näringsliv, då man sammanbinder Sverige och dess grannländer med omvärlden. Denna position är något som terminaloperatören APM Terminals hoppas att stärka övertid. Detta tyder på att tillväxten runt om i regionen kommer att växa de kommande åren. Det sker även i takt med att hamnen i övrigt kommer expandera framöver, då nya logistikcentraler upprättats samt då byggnationen för en helt ny hamn i Arendal snart ska inledas (Göteborgs hamn, 2017e). Alla dessa åtaganden görs följaktligen för att stärka Göteborgs hamn som Skandinavians största gods nav.

2.3.4 Transportstyrelsen

Den 1 januari 2009 slog man samman de olika myndigheter relaterade till de fyra transportslagen och bildade Transportstyrelsen. Transportstyrelsen lyder under Näringsdepartementet och är en icke affärsmässig myndighet som ansvarar för all trafik i Sverige. Tanken bakom sammanslagningen var att samspelet mellan de olika trafikslagen skulle förbättras och att verksamheten på så sätt skulle effektiviseras (Transportstyrelsen, 2017a). Myndighetens uppdrag är att utveckla hela transportsystemet med hänsyn till effektivitet, miljö, hälsa och säkerhet (Transportstyrelsen, 2017b). Inom Transportstyrelsen finns det nio olika avdelningar med olika ansvarsområden. De fyra transportslagen regleras främst av "Sjö- och luftfartsavdelningen" och "Väg- och järnvägsavdelningen". Dessa avdelningar för statistik, utformar regler, prövar och ger tillstånd samt ansvarar för tillsynen av efterlevnad av svenska regler (Transportstyrelsen, 2017c). Sjö- och luftfartsavdelningen sköter de ärenden som tidigare var ålagda Sjöfartsregistret inom Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen (Ihre, 2012). Förutom tidigare nämnda uppgifter arbetar Sjö- och luftfartsavdelningen även med frågor rörande utbildning av sjöfolk, bemanning och cabotageregler (Ihre, 2012).

Som den myndighet som ansvarar för utformning av regler samt kontroll av efterlevnad var det Transportstyrelsen som var ansvarig för att informera och genomföra implementeringen av de nya VGM-direktiven i Sverige. Likaså har de fortsatt ansvaret för att kontrollera att sjöfartsnäringen arbetar i enlighet med de nya direktiven.

2.4 Olyckor kopplade till feldeklaration av containervikter

För att belysa problematiken kring feldeklarerade lastvikter samt anledningen till varför VGM-direktiven utformats, så presenteras nedan exempel på olyckor där inkorrekt containervikter ansetts vara en bidragande faktor.

Under sin resa i engelska kanalen den 18 januari 2007 stötte det 275 m långa och 38 m breda containerfartyget MSC Napoli på hårt väder. Efter ett par hårda våg-stötar meddelades kaptenen om läckor i skrovet och att fartyget tog in vatten. Kaptenen insåg snabbt att situationen var mycket allvarlig och tvingades beordra besättningen att överge fartyget (Marine Accident Investigation Branch, 2008). Besättningen räddades senare av engelska räddningshelikoptrar och ingen besättningsman miste livet vid olyckan. Försök gjordes att bogsera fartyget men skadan i skrovet var för omfattande vilket gjorde att man medvetet strandade henne i Branscombe Bay två dagar efter olyckan (Marine Accident Investigation Branch, 2008).

Efter utredningen av olyckan lyftes de faktorer fram som bedömts främst bidragit till olyckan. En av dessa faktorer var att säkerhetsmarginalen mellan skrovets designade lastkapacitet och skrovets verkliga hållfasthet var för dålig (Marine Accident Investigation Branch, 2008). Under utredningen kontrollerade man även de lastade containrarnas vikter och kom fram till att den verkliga lastvikten var större än den deklarerade. 660 containrar kontrollerades i utredningen av de totalt 2318 containrar som fanns ombord vid olyckan. För 137 av dessa var skillnaden mellan den deklarerade vikten och den verkliga vikten mer än 3 ton och den största skillnaden som upptäcktes var 20 ton. Resultatet blev att de 137 containrarna vägde 312 ton mer än vad som var deklarerat i lastmanifestet (Marine Accident Investigation Branch, 2008).

I utredningsrapporten lyfts det även fram att resultatet från kontrollvägningen av de 660 containrarna indikerar att skillnaden mellan den totala lastvikten och den deklarerade lastvikten ombord var av omfattande skala och därmed en bidragande faktor till olyckan (Marine Accident Investigation Branch, 2008). Vidare lyfts här även fram att feldeklarerade containervikter är ett stort problem generellt inom branschen. Rapporten uttrycker att några orsaker till att containervikter feldeklareraras är att det saknas utrustning och rutiner för containervägning i samband med lastning, att avlastaren medvetet feldeklarerar för att betala lägre tullavgifter samt att vikterna ska vara tillräckligt låga för att klara restriktionerna för andra transportslag vid vidaretransporter (Marine Accident Investigation Branch, 2008).

Problemet med feldeklarerade containervikter visar sig också tydligt vid lastnings- och lossningsoperationer i hamn där det utgör en fara för hamnarbetare samt kan resultera i godsskador. En incident inträffade i Darwin Port, Australien, där ett containerlyft misslyckades då containern lossnade från kranens lyftanordning och landade på kajen bredvid två hamnarbetare. Containern som skulle lastas hade en deklarerad vikt av 4 ton men den verkliga vikten var 28 ton vilket överskred kranens lyftkapacitet (DSC 17/INF.5, 2012).

2.5 IMO och SOLAS konventionen

The International Maritime Organization (IMO) är en mellanstatlig FN-organisation som ansvarar för att utforma regelverk och rekommenderade standarder för den internationella sjöfarten (International Maritime Organizations, 2017b). Organisationen har 172 medlemsstater (International Maritime Organization, 2017c) och dess syfte är att genom internationellt samarbete verka för en säker och miljöfrämjande sjöfart (Stopford, 2009). För att regelverk och

standarder ska gälla internationellt utformas de i konventioner som sedan kan ratificeras av medlemsstaterna som då alltså godkänner och implementerar dessa i nationella regelverk.

En av de viktigaste av IMO:s konventioner är ”The International Convention for the Safety of Life at Sea” (SOLAS) vilken ratificerats av länder vars sammanlagda tonnage står för 99 procent av världstonnaget (Stopford, 2009). Syftet bakom SOLAS konventionen är att förbättra säkerheten inom sjöfart genom att reglera och sätta tekniska standarder för främst fartygskonstruktion, utrustning, lasthantering men även navigation och framförande av fartyg. Konventionen reglerar bland annat krav på fartygsstabilitet, brandsäkerhet, radio- och navigationsutrustning (Stopford, 2009).

2.5.1 VGM-direktiven i SOLAS

Den 21 november 2014 antogs tillägg till SOLAS konventionen vilket utökade kraven på den lastinformation som ska deklarerars. Kraven specificeras i resolution MSC.380(94) och innebär att en containers bruttovikt måste verifieras av avlastaren innan den lastas på fartyget. Verifieringen av bruttovikten ska göras genom en av två metoder. Den första metoden kräver att den lastade containern vägs med hjälp av certifierad och godkänd utrustning. Den andra metoden kräver att allt gods som lastas i containern vägs separat, inklusive pallar och emballage, för att sedan summeras och adderas tillsammans med containerns egenvikt (tarevikt). Direktiven i SOLAS uttrycker tydligt att det ska vara avlastarens ansvar att detta görs på korrekt sätt med någon av dessa två metoder. Det specificeras inga krav på hur tillvägagångssättet för metod två ska gå till mer än att det ska vara certifierat och godkänt av ansvarig nationell myndighet. Vidare definieras heller inte kraven på vägutrustning för någon av metoderna och även detta ligger på ansvarig nationell myndighet att bestämma och kontrollera (MSC.380(94)).

Det ligger på avlastarens ansvar att verifiera att bruttovikten är korrekt. Detta ska göras med personlig signatur av någon befullmäktigad person hos det avlastande företaget (MSC.380(94)). Det finns ingen specificerad deadline för när avlastaren måste förse fartygets befälhavare/rederiet eller dennes representant och terminalen med lastinformationen, men det ska ske i tillräckligt god tid för att kunna användas vid lastplaneringen. Om befälhavaren eller terminalen upptäcker att den verifierade bruttovikten av containern inte är korrekt eller då de inte erhållit någon verifierad bruttovikt av avlastaren ska enligt direktiven containern inte under några omständigheter lastas ombord på fartyget (MSC.380(94)). Det är befälhavaren som är ytterst ansvarig för fartyget, dess sjöduglighet och följaktligen hur det är lastat vilket innebär att det är befälhavarens ansvar att containrar utan VGM inte lastas.

Slutligen när det kommer till kontrollen av efterlevnad av dessa nya VGM-direktiv är det upp till länderna som ratificerat desamma att se till att reglerna efterlevs (MSC.1/Circ.1475). Som hamnstater bär länderna ansvar för att se till att dessa SOLAS-direktiv implementeras i nationell lag och att bestämmelser utformas på ett sådant sätt att efterlevnad kan verkställas. Påföljder för överträdelser i de fall VGM uppgifter inte rapporteras i tid eller är inkorrekta ska vara att containern inte lastas ombord på fartyg. Alla kostnader som uppstår till följd av detta ska på

kontraktsmässiga grunder mellan olika aktörer och avlastaren, åläggas avlastaren (MSC.1/Circ.1475).

2.5.2 Svenska implementeringen av VGM-direktiven

De nya SOLAS-direktiven har implementerats i svensk lag genom ett tillägg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2010:174). Det fanns här sen tidigare redan bestämmelser som säger att det är befälhavarens ansvar att säkerställa att han i god tid har nödvändig dokumenterad information om lasten vilket innebär beskrivning av lasten, lastens totalvikt samt om lasten har några speciella egenskaper. Vidare skulle befälhavaren om praktiskt möjligt kontrollera att lastens verkliga totalvikt stämmer överens med dokumentationen (TSFS 2010:174).

I tillägget som implementerar de nya VGM-direktiven och trädde i kraft den 1 juni 2016 framgår det att det nu även är befälhavarens ansvar att säkerställa att alla containrar som lastas ombord har VGM dokumenterat. Befälhavaren ska även försäkra sig om före lastningen att bruttovikten stämmer med vad som dokumenterats (TSFS 2016:52). Denna skyldighet att kontrollera att vikten stämmer överens med vad som finns angivet i lastinformationen ska göras genom antingen kontrollvägning eller kontroll mot uppgifter som transportköparen styrker. Befälhavaren kan alltså uppfylla sin skyldighet att kontrollera containerns vikt genom att kontrollera avlastarens verifierade bruttovikt (VGM) (TSFS 2016:52).

Transportstyrelsen har även utfärdat en bilaga till tillägget som beskriver tillvägagångsättet vid fastställande av VGM via metod ett eller två. Där fastställs att metod ett innebär att hela den packade container vägs som en enhet för att ta reda på totalvikten. Kravet på vägningsutrustningen är att vågen ska vara i den noggrannhetsklassen som är lämplig för ändamålet. Fram till den 1 juli 2017 får vägningsutrustning med en noggrannhet på +/- 1 ton användas (TSFS 2016:52).

För metod två, som innebär att alla i containern ingående delvikter vägs separat för att sedan summeras tillsammans med containers egenvikt, presenteras fem steg som skall genomföras. All dessa steg ska dessutom vara beskrivna i ett kvalitetsledningssystem som avlastaren arbetar enligt och detta system ska vara certifierat av ett certifieringsorgan (TSFS 2016:52). I det första steget ska viktuppgifter för varje delenheter som ska lastas i containern produceras. Vidare i steg två ska viktuppgifter om alla förpackningar produceras. I nästa steg ska viktuppgifter om alla pallar och lastsäkringsmaterial produceras och i steg fyra ska containerns egenvikt tas fram. Steg ett till fyra skall göras antingen via vägning med en noggrannhet som lämpar sig för ändamålet. Alternativt kan informationen erhållas från leverantören eller från databaser så länge denna informationen i sin tur är säkerställd med stöd av ett kvalitetsledningssystem. Slutligen i steg fem ska alla viktuppgifter i steg ett till fyra summeras för att produceras den verifierade bruttovikten (TSFS 2016:52).

3 Metod

För att uppnå syftet med rapporten och svara på de aktuella frågeställningarna har författarna genomfört en litteratursökning samt intervjuat relevanta personer som arbetar på containerrederier, speditörsföretag, containerterminal i hamn samt hos ansvarig myndighet. Källorna som använts i litteratursökningen kommer vara tidigare studentarbeten på kandidatnivå och andra akademiska publikationer och texter. Då ämnet vi behandlat är mycket aktuellt och omtalat har vi även behandlat artiklar och texter publicerade av branschorganisationer, företag och myndigheter erkända inom området.

På grund av rapportens tidsperspektiv har största delen av den data som erhållits under litteratursökningen främst använts för att beskriva hur branschen fungerar som helhet samt till bakgrunden av rapportens syfte och frågeställningar. Detta beror på att det idag inte finns någon akademisk litteratur skriven inom samma tidsperspektiv som rapporten behandlar. För att erhålla data som kan användas för att besvara frågeställningen i denna rapport har författarna genomfört semistrukturerade intervjuer med personer från rederier, speditörsföretag, containerterminal i hamn samt hos den myndighet som varit ansvarig för implementeringen av de nya VGM-direktiven i Sverige. Syftet med intervjuerna har varit att samla in kvalitativ data vilket har gett en bild av hur verkligheten ser ut i dagsläget. Författarna har sedan analyserat denna data och diskuterat kring denna utifrån rapportens syfte.

3.1 Litteratursökning

För att erhålla god uppfattning om bakgrunden till ämnet samt för att kunna beskriva bakgrunden till rapportens syfte undersöktes först tidigare akademiska verk som behandlar ämnet. I Chalmers databaser söktes tidigare arbeten för att undersöka vilken forskning och vilka frågeställningar som tidigare gjorts "inhouse". Chalmers biblioteks databas tillsammans med sökmotorer som Google Scholar användes för att hitta akademiska publikationer på internet. Författarna använde sig också av sökmotorn Google Search för att söka aktuella artiklar, lagtexter och andra bestämmelser på internet.

3.2 Intervjumetod

Eftersom rapportens frågeställningar är komplexa och bland annat berör arbetsprocesser och flöden inom och mellan aktörerna i branschen beslutade författarna att den intervjumetod som vart bäst lämpad för att erhålla aktuell kvalitativ data var semistrukturerade intervjuer. Som sedan kunde användas på ett vettigt sätt för att analyseras och resultera i substantiella slutsatser. Till att börja med upprättade författarna intervjuguider. Tanken med detta var att alla intervjuer skulle ledas på samma sätt för att först och främst relevant data samlas in men även för att kunna jämföra resultatet mellan de olika intervjuerna.

Beslutet att genomföra semistrukturerade intervjuer grundade sig i att författarna ville att respondenten skulle ges frihet att med egna ord utveckla och fördjupa sina svar. Detta ansåg författarna var en viktig del av insamlandet av data eftersom det gav mer verkliga och rättvisande svarsresultat under intervjuerna. För att intervjuerna skulle bli så effektiva och

givande som möjligt skickades diskussionsfrågorna till respondenterna i förhand för att de skulle ha en idé om vad intervjun skulle komma att handla om och tänka till kring ämnet.

Innan varje intervju startade frågade författarna efter respondenternas medgivande att spela in ljud under intervjuerna så att det i efterhand kunde transkriberas. Författarna försäkrade respondenterna som ställt upp att ljudmaterialet behandlas konfidentiellt och varken respondenterna eller dess företag nämns uttryckligen någonstans i rapporten som ett resultat av detta. Detta anser författarna bidrar till kvalitén av data då respondenterna gavs frihet att svara ärligt utifrån egna kunskaper och erfarenheter utan att oroa sig för att hängas ut. Huvuddelen av intervjuerna gjordes i person där författarna besökte respondenten på dess arbetsplats och intervjun utfördes i enskilt konferensrum med endast författarna och respondenten närvarande. I två fall utfördes intervjun via telefon på grund utav respondentens geografiska placering. Även i dessa två fall spelades telefonintervjun in med respondentens medgivande.

Efter att alla intervjuer genomförts och transkriberats analyserade författarna den intervjudata som erhållits genom att jämföra material från de olika intervjuerna. Under denna analys lyftes den data fram som hade stöd i flera av intervjuerna och vidare även den data som särskilde sig. Författarna valde sedan att dela upp den data som erhållits utefter vilka frågeställningar den ämnade att besvara. Vidare valde författarna att diskutera den data som erhållits från intervjuer med de kommersiella aktörerna först för att sedan gå vidare till att diskutera den data som erhållits från intervjun med myndigheten. Skälet till detta är att myndighetens roll och uppdrag skiljer sig så pass mycket från de kommersiella aktörernas. Valet motiverades även av att detta möjliggjorde en jämförelse mellan de kommersiella aktörerna och sedan dessa gentemot myndigheten. Slutligen diskuterade författarna den data som bearbetats och avslutade med att dra egna slutsatser utifrån detta i samma struktur som frågeställningen i rapportens inledning presenterats.

3.3 Urval

Urvalet av respondenter gjordes utefter författarnas egna bedömning med syfte att erhålla så kvalitativ och rättvisande data som möjligt. Författarna har goda kunskaper om de verksamma aktörer och branschorganisatorer inom branschen från arbetslivet och tidigare utbildning. Eftersom resultatdelen baseras på den data som erhållits under intervjuerna var det viktigt att respondenterna var personer som var väl insatta i ämnet och varit delaktig i deras organisations interna arbete kring detta. För att försäkra sig om detta inför urvalet utredde författarna vilken person hos organisationen som bär ett större ansvar och har lång erfarenhet inom organisationen och i branschen. Detta gjordes genom att kontakta organisationerna i fråga. Organisationerna valdes även dem utefter författarnas egna bedömning i de fall det fanns flera aktörer som delade samma roll.

Vilka typer av aktörer som författarna var intresserade av att samla data ifrån grundades på att de ville få med hela containerns transportkedja från avlastare till det att den står lastad på fartyget. De kommersiella aktörer som då ansågs vara viktigast att utreda för att kunna svara på rapportens frågeställning var speditorsföretag, containerrederier och containerhamnsterminalen. Därmed togs inte slutkunden eller åkeriet med i detta urval då

omfattningen på rapporten skulle bli av för stort mått, med tanke på tidsaspekten för arbetet. Med tanke på att Sveriges egen tolkning av direktiven och sedermera landets implementering av densamma, vände sig även författarna till den ansvariga myndigheten för att ta in dennes åsikter och aspekter.

3.4 Presentation av intervjuade respondenter

Nedan presenteras kort de utvalda respondenternas bakgrund och erfarenhet. Alla har varit involverade och haft ansvar kopplat till det interna arbetet med de nya VGM-direktiven inom sin organisation.

Respondent A – Intervjuad 14 februari 2017

Har arbetat på containerrederi i över trettio år och har erfarenhet från chefsbefattningar både på customer service- och fartygsoperationella avdelningar. För nuvarande anställd på ett globalt containerrederi och arbetar på deras lokala kontor i Göteborg.

Respondent B – Intervjuad 5 april 2017

Har arbetat i containerbranschen i mer än tjugofem år varav de senaste sexton åren på containerrederier med ansvar för bland annat fartygsoperationella- och logistikavdelningar. Arbetar för tillfället på ett globalt containerrederi och är placerad på deras lokala kontor i Göteborg.

Respondent C – Intervjuad 15 februari 2017

Har arbetat på speditjonsföretag i över tio år och arbetat med sjöimport, produktfrågor samt inköp och avtal. I skrivande stund anställd på ett globalt speditjonsföretag och arbetar på deras lokala kontor i Göteborg med ansvar för arbetssystem och processer.

Respondent D – Intervjuad 4 april 2017

Har jobbat på containerterminal i över tio år och under de senaste åren främst arbetat med utvecklingsprojekt som berör kopplingen mellan infrastruktur, system och logistik.

Respondent E – Intervjuad 21 februari 2017

Har tolv års erfarenhet från varvsverksamhet i Sverige. Vidare arbetat med kvalitetssäkring i tolv år för att sedan gå vidare till att arbeta på Transportstyrelsen med regelgivning rörande frågor om sjöfart och fartygssäkerhet.

4 Resultat

I resultatkapitlet kommer författarna presentera en sammanställning av informationen insamlad från intervjuerna. Denna data kommer sedan att struktureras i olika delfrågor, där

även distinktionen kommer göras mellan de kommersiella aktörerna och den myndighet som intervjuats. Detta för att på ett enklare sätt kunna överskåda och jämföra hur dessa nya regler påverkat de olika aktörerna.

4.1 Kommersiella aktörerna

Nedan redogörs resultatet från intervjuerna med respondenterna från de kommersiella aktörerna som fortsättningsvis refereras till enligt nedan.

Respondent A – Rederi

Respondent B – Rederi

Respondent C – Speditör

Respondent D – Terminaloperatör

4.1.1 Förändring av arbetsprocesser till följd av VGM-direktiven

I intervjun med både respondent A och B framgår det att arbetsprocesserna hos containerrederierna har förändrats och att den administrativa arbetsbördan har ökat efter implementeringen av de nya VGM-direktiven. Ett ytterligare moment har lagts till i bokningsprocessen då VGM nu ska krävas in från kunderna och registreras i bokningssystemen innan en bestämd deadline. Det är viktigt att rederiet får in den korrekta VGM vikten i tid för att kunna fastställa den slutgiltiga last listan som används vid lastplaneringen. Om rederierna inte får in VGM i tid rullas containern vilket innebär att den inte lastas ombord på fartyget. I intervjuerna framgår det att det helt och hållet är avlastarens ansvar att förse rederierna med VGM och verifiera att denna information är korrekt. Både A och B menar att det endast är rederiernas uppgift att se till att informationen rapporterats innan sändningen lastas på fartyget och att de inte har något egentligt ansvar att kontrollera att VGM vikten verkligen stämmer.

I intervjuerna med A och B framgår det att arbetet efter implementeringen av de nya VGM-direktiven har fungerat förhållandevis bra. Den största skillnaden i arbetsrutinerna för rederierna är att de nu måste följa upp och kontrollera att VGM-vikten rapporteras i tid för att sändningen ska få lastas ombord på fartyget. A och B beskriver båda hur de innan de nya VGM-direktiven implementerades begärde uppgifter om sändningens kommersiella vikt för att ange denna på B/L. Den kommersiella vikten är dock inte densamma som VGM då den inte inkluderar TARA-vikten eller vikten av surrningsmaterialet som eventuellt medföljer. Enligt A har det varit svårt för kunderna att förstå skillnaden mellan den vikt som anges på B/L och VGM-vikten, vilket har medfört en del extra arbete i de fall den kommersiella vikten även rapporterats som VGM. Då måste kunden kontaktas för att begära den korrekta VGM vikten och skillnaden måste förklaras. Detta problem uppstår dock mer sällan i takt med att kunderna blir duktigare på att ange korrekta uppgifter menar A. Både A och B konstaterar att arbetet med att kräva in VGM uppgifter från kunderna har ökat arbetsbördan för kundtjänstavdelningarna på respektive rederi. B menar att det tar upp mycket arbetstid då kundtjänst måste ringa runt och "jaga" denna information från kunderna för att de ska hinna lägga in det i sina system i tillräckligt god tid för att underlätta fartygs- och lastplaneringarna.

På rederiet där A arbetar har man möjliggjort att kunderna själva kan rapportera in VGM i deras system elektroniskt och ställt krav på kunderna att först och främst själva se till att uppgiften faktiskt rapporteras. Enligt A har detta underlättat väldigt mycket och bidragit till att man kunnat hantera den ökade informationshanteringen på ett effektivt sätt. Även på rederiet där B arbetar har man delvis möjliggjort denna funktion, däremot inte i samma utsträckning och man ställer inte heller samma krav på kunderna. Här rapporteras en stor del av VGM uppgifterna via email som sedan kundtjänst manuellt registrerar i systemen, vilket enligt B har inneburit större påfrestningar för kundtjänstavdelningen. Vidare i intervjuerna beskrivs den arbetstid som läggs ned på de på containrar som behöver rullas på grund utav att VGM inte rapporterats i tid. Detta ställer till det för lastplanerarna som du måste uppdatera de last listor och lastplaneringar som upprättats. När en container behöver rullas innebär det även ökat administrativt arbete och kostnader som genereras då containern måste förvaras i hamnen till dess att man erhållit VGM. Slutligen kan då containern inkluderas i lastplaneringen för den tänkta avgången eller för nästkommande avgång. Både A och B menar att detta är ett nytt problem som kan uppstå men att kundtjänstavdelningarna arbetar hårt för att motverka detta. Inget av rederierna där A och B arbetar upplever att de ofta behöver rulla containrar på grund utav att VGM inte rapporterats i tid men att när det väl händer blir det besvärligt.

När det kommer till själva vägningen av containrarna framgår det i intervjuerna att inget av rederierna där A och B arbetar erbjuder denna tjänst. A förklarar att det som tidigare sagt inte är deras ansvar att producera ett VGM och att de inte har resurser för att själva erbjuda sina kunder att väga deras containrar. Däremot erbjuder de tjänsten att organisera vägningen med en tredjepart som väger containern åt kunden. På rederiet där B arbetar anser man att detta skulle skapa alldeles för mycket extra arbete och lämnar det helt åt kunden. B förklarar att de självklart hjälper till och förser kunden med information om vart de ska vända sig för att väga containern men att kunden sedan själv får organisera detta.

I intervjun med C, som arbetar på ett speditörsföretag i Göteborgsområdet, beskriver respondenten i intervjun hur anpassningen av arbetsrutinerna har gått över förväntan. C påpekar dock att ytterligare arbetsmoment har behövts introduceras. Precis som för rederierna handlar det främst om att se till att man får in VGM-uppgifterna i tid. Dessa uppgifter ska speditörerna i sin tur skicka till rederierna eftersom de är avlastare gentemot rederierna. Som speditör erbjuder de dessutom att organisera container vägning för att producera VGM uppgifter. Detta görs dock för kundens räkning då det är avlastaren gentemot speditören som bär ansvaret för att rapportera VGM uppgiften till speditören.

I intervjun med respondent D som arbetar hos terminaloperatören i regionen, så delger respondenten att de till en början blev försedd med informationen om detta tillägg i lagen vid ett enligt dem alldeles för sent tillfälle. Detta gjorde att aktören i fråga inte var förberedd i den utsträckning de hade velat. Beslut togs sedermera från högsta instans att operatören skulle erbjuda kompatibla åtgärder för detta nya tillägg och det i form av att de skall kunna väga containern för kundens räkning. Respondent D är noga med att poängtera att denna tjänst endast är något de erbjuder kunden, där de inte på något vis står som ansvariga för att vikten är korrekt eller att denna information sedan förmedlas till rätt personer. Detta ansvar åligger helt och hållet

avlastaren. Efter att aktören sedermera beslutat om detta var nästa steg i processen att lokalisera utrustning som kunde lösa den efterfrågade vägningen. Detta skulle visa sig vara svårare än vad man först trott menar D, då det enligt dem inte funnits kompatibel tekniskutrustning på marknaden. De tvingades då kontakta sitt internationella huvudkontor för att få input över hur de skulle gå vidare.

Respondent D förklarar sedan att det hela resulterade i att de i ett tidigt skede investerade i teknik som skulle installeras i befintliga maskiner för att förse truckföraren med VGM-informationen. Det visade sig sedermera att denna utrustning inte vart tillräckligt noggrann och dessutom hade andra påtagliga brister. Vilket ledde till att operatören tillslut avskaffade denna investering och istället använde sig av den befintliga vägningsanordning som redan fanns tillgänglig i truckarna. På detta sätt har sedan operatören fortsatt att förse kunderna med den efterfrågade informationen och detta har vart möjligt då det inte ännu presenterats någon allmänt accepterad felmarginal, vilket möjliggör för operatören att använda sig av denna redan tillgängliga teknik.

Utöver de investeringar som gjorts i form av den misslyckade vägningsutrustningen samt de nya gränsletruckar som levereras under sommaren, så har man även investerat i tekniska system i form av hemsidor där man sköter bokningen av den efterfrågade vägning förklarar D. I dessa system kan kunden enkelt gå in och boka vägning för containern i fråga via en ny-utformad portal. Baserat på denna information sitter sedan planerare och fysiskt planerar hur vägningarna skall gå till, och det mot en avgift på 450 SEK. Respondent D menar på att i den perfekta världen skulle detta ske i samband med att containern anländer till hamnområdet för att minimera hanteringen av containern. Det sker dock ofta bokningar i efterhand samtidigt som andra omständigheter bidrar till att operatörens truckförare får leta upp containern ute på containergården för att vid ett senare tillfälle utföra vägningen.

Sammanfattningsvis menar respondent D på att det som resultat av detta tillägg krävts av operatören en mer omfattande komplexitet kring planeringen av just vägningsaktionen. Där även ett extra steg har upprättats i form av den fysiska vägningen samt där denna måste kommuniceras till kunderna.

4.1.2 Informationshantering

För att effektivisera arbetet med att kräva in VGM från sina kunder har rederiet där A arbetar valt att utveckla sina datasystem för att möjliggöra att rapporteringen kan göras elektroniskt av kunderna själva. Rederiet har som krav att kunderna själva i första hand ska rapportera VGM elektroniskt via antingen deras hemsida eller via deras INTRA. Kunderna får även genom dessa system automatisk information utskickade till sig angående kommande deadlines för rapportering eller om kunden glömt eller felaktigt rapporterat VGM information. Om VGM-uppgiften inte har rapporterats i datasystemen skickas en påminnelse till kunden samt en rapport till rederiets kundtjänstavdelning för uppföljning. Då en stor del av rapporteringsprocessen

fungerar automatiskt har det inte bidragit till den ökning av den administrativa arbetsbördan som befarades innan implementeringen av VGM-direktiven. Enligt A fungerar detta väldigt bra och i nuläget rapporteras i stort sett 100% av VGM informationen elektroniskt och innan deadline av deras kunder. Överlag anser A att deras anpassning av sina arbetsrutiner för att hantera de krav som implementeringen av VGM-direktiven har medfört har fungerat smidigt. Detta mycket tack vara att de redan tidigare arbetat med att kräva in annan information kring sändningarna innan en viss deadline som nu även fungerar som deadline för VGM rapportering. Detta tror A har underlättat deras process och även gjort att deras kunder inte upplevt någon större skillnad.

Rederiet där B arbetar får in den största delen av VGM-informationen via email som sedan kundtjänstavdelningen registrerar i deras system manuellt. B förklarar att de har upprättat ett system som kunderna kommer åt och kan rapportera VGM informationen själva men att det är långt ifrån alla kunder som gör detta. Istället måste de lägga tid på att "jaga" kunderna på informationen och påminna dem om deadlines. B menar att för dem har detta inneburit mycket extra arbete.

Vad det gäller kontroller av att den VGM vikt som rapporteras verkligen är den korrekta vikten framgår det i intervjuerna att inget av rederierna arbetar med detta. Enligt både A och B ligger inget som helst kontrollansvar på rederierna. Enligt A litar man blint på den VGM-vikt som uppges, så länge uppgiften inte framgår tydligt orimlig. I intervjuerna påpekar respondenterna att man i många andra länder presenterat tydliga regler för hur exakt VGM vikten ska vara, samt hur stor felmarginal som tillåts. I Sverige uppges inte Transportstyrelsen någon information angående detta. Både A och B menar att detta tydligt borde framgå men tillägger att det ändå inte görs några kontroller vilket är mycket konstigt och gör det svårt att dra en slutsats om hur väl de VGM-vikter som rapporteras faktiskt stämmer överens med verkligheten.

För speditören har de nya VGM-direktiven inneburit att mer information behöver samlas in och förmedlas. I intervju med C beskrivs hur deras strategi för att hantera detta har varit att anpassa deras produktionssystem för att effektivisera det ökade informationsflödet. Huvudsakligen samlas informationen in och förmedlas elektroniskt via EDI. C menar att så länge detta accepteras och det inte krävs varken fysiska dokument eller elektronisk signatur för att bekräfta VGM uppgifter så fungerar detta smidigt. Förmedlingen av VGM uppgifterna fungerar dock mer eller mindre bra beroende på hur mottagaren, rederiet, arbetar med informationshanteringen. Det fungerar mer eller mindre bra beroende på vilket rederi det gäller menar C. Vissa rederier sköter rapporteringen elektroniskt via EDI vilket fungerar väldigt smidigt, andra har inte fått igång detta i samma utsträckning vilket kan innebära mer arbete. C förklarar att något de nu arbetar på är att utöka samarbetet med rederier genom att kunna integrera sina system med deras för att göra informationsöverföringen effektivare.

Respondent D, som arbetar hos terminaloperatören, förklarar i intervjun att förfarandet av informationshanteringen startar vid bokningen av vägning på den hemsidan man upprättat för detta förfarande. Denna information skickas sedan över till operatören som sedan planerar arbetskraften i form av truckförarna, som i sin tur utför den fysiska vägningen. VGM-vikten

visar sig sedan i displayen i hytten hos truckföraren som muntligt för vidare informationen till ansvarig person, som i sin tur förmedlar denna info till kunden. Denna framtagna information uppdateras sedan även i operatörens egna terminaloperativsystem, som sedan elektroniskt skickas över till det berörda rederiet som i sin tur använder informationen som grund för lastningsplaneringen. Operatören nämner även att den nya utrustning som kommer att levereras framöver skall vara kompatibel att koppla samman med de operativa systemen och man skall då kunna skicka över den framtagna informationen automatiskt direkt från gränsletruckarna.

Respondent D förklarar sedan att detta förfarande inte alltid sker helt smärtfritt. I vissa fall sker denna verifiering av VGM-vikten redan innan containern anlänt till operatören. Det genom att antingen en annan aktör utför vägningen, eller att kunden använder sig av alternativ två för verifiering utav VGM-vikten. Vad som då sker är att containern sedan placeras ute på containergården baserat på den information som angetts och beroende på vissa stackningsregler etc. Vad som då inträffar i vissa fall är att någon av kunden, rederiet eller operatören själv antyder att den angivna vikten inte är korrekt. Då måste planerarna lokalisera containern och få fram denna för att säkerställa att vikten stämmer. Denna aktion är således tids- och arbetskraftskrävande för operatören, och de debiterar då rederiet, som infon kommer ifrån, som i sin tur sedan debiterar kunden kostnaden som uppstår.

4.1.3 Ekonomiska faktorer och ansvarsfördelning

I intervjuerna med respondenterna från containerrederierna och speditören framgår det att implementeringen av de nya VGM-direktiven har påverkat aktörerna ekonomiskt på liknande sätt. Det betonas att de främst påverkats av kostnader kopplat till det ökade administrativa arbetet det innebär att arbeta enligt de nya direktiven. B menar att det numera läggs mer tid på att arbeta med varje bokning. I intervjun med A vars rederi investerat i sina datasystem för att effektivisera informationshanteringen framgår det att denna investering varit kostsam men att det har underlättat arbetet. Speditören tar ofta ut en något högre avgift för att täcka kostnaden för det ökade administrativa arbetet samt tar betalt för att organisera vägning av containrar men detta ses inte som någon speciellt lönsam verksamhet utan som något som måste göras enligt C. I de fall rederiet får in VGM-informationen försent eller inte alls förklarar A att de tar ut en avgift mot kunden. Detta täcker ofta kostnaden för det extra arbete detta påtvingar rederiet. A förklarar vidare att vara konsekvent med att ta ut denna avgift resulterar i att kunderna blir allt mer motiverade att vara noggranna med att rapportera VGM-informationen innan deadline vilket märks. A menar att genom att vara rak och konsekvent mot sina kunder med denna ”straffavgift” upplever inte kunderna detta som något konstigt och både kundernas och rederiets arbete underlättas. I intervjun med B framgår det att dennes rederi också har denna avgift men ofta väljer att inte ta ut den av kommersiella skäl.

När det kommer till förvaringskostnader för rullade containrar på grund av att VGM fattas faktureras detta vidare till kund. Båda rederierna och speditörerna menar att det är helt och hållet avlastarens ansvar som då även får stå kostnaderna. Sammanfattningsvis framgår det att det inte innebär några direkta kostnader för varken rederierna eller speditörerna. De ökade

kostnader som uppstått, uppstår på grund utav det ökade administrativa arbetet som läggs på att rapportera och hantera informationen kring VGM.

I intervjun med A förklarar respondenten att den som bär ansvaret för att rapportera VGM och att uppgiften stämmer överens med verkligheten enligt SOLAS är avlastaren. A förklarar sedermera i intervjun att detta är den första regeln som implementeras som lägger hela ansvaret på avlastaren. Det innebär att det är rederiernas kunders fulla ansvar att VGM rapporteras och är korrekt. Både respondenterna hos rederierna och hos Speditionsföretaget är noga med att påpeka att de aldrig tar något ansvar för VGM. Det är kundernas fulla ansvar och om vi hjälper till att organisera vägning för att producera VGM uppgifter så gör vi det på deras vägnar förklarar både A och C. I samtal med B förklaras att det yttersta ansvaret för hur fartyget är lastat ligger på kaptenen och rederiet. Deras ansvar när det kommer till VGM är dock endast att inte ta emot containrar ombord på fartyget utan deklarerad VGM uppgift, ”*No VGM – No Load*”. B berättar om ett fenomen som uppstått där hamnar ser en ekonomisk vinning i att ta på sig ett kontrollansvar som egentligen inte är deras. Där de vägrar att lasta containrar utan VGM men samtidigt erbjuder tjänsten för att väga containern vilket då gagnar hamnens egen verksamhet. B menar att situationen blir lite konstig när hamnar tar på sig detta ansvar som egentligen ligger under kaptenen och rederiets ansvar.

Ett problem har dock uppstått med implementeringen av VGM-direktiven i Sverige menar A. A förklarar att så som lagstiftningen ser ut idag så finns det inga grunder som gör att avlastaren rättsligt kan hållas som fullt ansvarig. Transportstyrelsen som är ansvarig för implementeringen av de nya direktiven har inte lagstöd för att följa upp och kontrollera efterlevnaden och det finns sedermera heller inga straffrättsliga påföljder för överträdelser. Både A och B förklarar i intervjuerna att den informationen som de tagit del av var att kustbevakningen skulle få befogenhet att utföra kontroller men att denna idé verkar ha dött ut. B berättar att Transportstyrelsen sagt att ny information kring detta ska komma ut under år 2017 men att de inte hört något än. Båda rederierna där A och B arbetar förklarar att de bötfäller sina kunder när VGM inte rapporteras i tid eller i de fall det är tydligt att uppgifterna inte är korrekta. Detta är dock kontraktsmässiga böter och inte rättsliga påföljder för överträdelser. Men eftersom rederierna inte har något kontrollansvar och myndigheterna inte utför några kontroller är det svårt att veta hur bra de nya reglerna verkligen följs.

I intervjun med C förklaras att ansvaret för att rapportera korrekta VGM uppgifter förs över kontraktsmässigt. Speditören är avlastare gentemot rederiet genom ett transportavtal. Ansvaret ligger i slutändan dock på speditörens kund då det kontraktsmässigt förs över via deras transportavtal. C fortsätter att förklara att det inte påverkat speditören speciellt mycket då ansvaret ligger på deras kunder. I de fall det uppstår kostnader på grund utav att uppgifter inte rapporteras eller varit inkorrekta fakturerar vi detta vidare till kunden meddelar C. Enligt C har speditören mest vidarebefordrat den information och det ansvar som de nya VGM-direktiven inneburit. C har ingen information om vem som utför eller kommer utföra efterlevnadskontroller eller om det finns några rättsliga påföljder för överträdelser.

Vad det kommer till de ekonomiska aspekterna kring VGM-direktivens införande hos terminaloperatören, så har det först och främst lett till en rad investeringar förklarar respondent D. Det genom investeringar i fråga om tekniska lösningar både rent maskinellt och tekniskt i form av den nyupprättade hemsidan. Dessutom menar respondent D att dennes verksamhet blivit än mer komplex och det på grund av att de behöver mer arbetskraft från sin personal för planering samt utförande av själva vägningen. Allt detta tillsammans leder till kostnader för aktören i fråga.

Då kunden debiteras för att utföra vägning av containrar leder det till intäkter för aktören, säger D. Respondent D förklarar sedermera att man har mött på ovälkomna fluktuationer över tiden över efterfrågan av vägning. Detta försvårar verksamhetens planering och därmed ekonomin då man får svårigheter att beräkna intäkter kontra utgifter. Som verksamheten ser ut idag, baserat på den utrustning som finns tillgänglig etc. så finns det en "break-even" på ca 50 enheter per dag för att aktören skall erhålla en vinst. Och tanken bakom att erbjuda denna funktion är ju att erhålla en intäkt, och i nuläget görs investeringar i ny utrustning för att optimera denna del av verksamheten för att uppnå detta.

Vad gällande ansvar så förklarar respondent D att de endast erbjuder en tjänst som förmedlar informationen och har därför inget ansvar kring om denna är korrekt eller att denna försätts till rätt personer eller organisationer. Det är helt enkelt endast ett medel för aktören att kunna stärka sin position och med förhoppningar om att denna nya affärsverksamhet ska generera intäkter.

4.1.4 Implementeringsprocessen och utfallet

Huvudsyftet bakom de nya VGM-direktiven som SOLAS introducerade den första juli 2016 är enligt IMO att öka fartygssäkerheten till havs. Alla respondenter vi intervjuat förstår det bakomliggande syftet och ser positivt på de nya kraven, A förklarar exempelvis att containervikter alltid varit ett problem. Hade alla haft all dokumentation och rapporterat korrekta uppgifter om sina sändningar i tid så rederiet kunde göra säkra lastplaneringar hade dessa nya krav inte behövts men så har inte varit fallet. Avlastaren har tidigare hänvisat till att det är omöjligt att ange information om sändningen innan transporten vilket de nu tvingas göra. Innan de nya kraven trädde i kraft har det till och med hänt att viktuppgifter för containrar helt saknats vid avgång. A menar att det var på tiden att dessa nya direktiv från SOLAS introducerades, men att de egentligen borde införts för 20 år sedan. Både A och B upplever att deras kunder som till stor del är speditörer och företag också förstår syftet bakom de nya VGM-direktiven men att det kanske inte alltid uppfattats av deras kunder. C som arbetar på speditörsföretaget upplever att deras kunder inte har svårt att förstå syftet bakom reglerna, men att de inte kan eller helt enkelt inte vill förstå varför det innebär högre transportkostnader för dem då de betalar för vägning och den ökade administrativa hanteringen. Både A, B och C förklarar att mycket arbete har behövts läggas på att gå ut med information till kunderna.

I intervjuerna med A och B uttrycks stark kritik mot Transportstyrelsen och sättet de har arbetat med implementeringen av de nya VGM-direktiven. B menar att Transportstyrelsen vetat om att de nya direktiven varit på gång från IMO i minst två år innan den skulle träda i kraft men att de

ändå inte haft bra koll på hur transportkedjan fungerar och hur reglerna skulle implementeras i Sverige. A och B anser att förundersökningen som Transportstyrelsen genomfört varit undermålig och att branschorganisationer och aktörer bjöds in till diskussion alldeles för sent i processen. Både A och B förklarar att de suttit med på de möten med den responsgrupp som myndigheten bjudit in till men att det första mötet hölls först i mars samma år som de nya reglerna skulle träda i kraft. Transportstyrelsen skickade även ut en remiss till branschaktörerna som både A och B svarade på men även denna skickades ut försent anser de båda. Det är mycket konstigt att man väntat så länge med att rådgöra med branschaktörerna anser B. Vidare ifrågasätter B varför man inte tagit del av och undersökt hur andra länder arbetat med de nya direktiven.

Två till tre månader innan de nya reglerna skulle träda i kraft tillkallade Transportstyrelsen till ett krismöte berättar A. Under detta möte förklarade myndigheten att de inte har något mandat att lagstifta mot avlastaren. Det framgick aldrig och finns fortfarande inga klara direktiv från Transportstyrelsen angående vem som ska kontrollera att reglerna efterlevs eller vilka påföljder överträdelse resulterar i förklarar både A och B. I tidiga dialoger mellan Transportstyrelsen och branschaktörerna uttrycktes idéer om att kustbevakningen skulle anta ansvaret och få befogenhet att utföra kontroller men detta har inte blivit av och ingen ny information har kommit förklarar B. Vidare finns det inte heller klara direktiv kring vem som är certifierad att väga enligt metod ett eller två samt vilka krav som ställs på utrustningen för vägning. Det framgår inte heller hur stor felmarginal som är tillåten vid rapporteringen av VGM vilket finns i många andra länder förklarar B. Både A och B förklarar att felmarginalen deras rederier accepterar definieras som ”typ exakt” i brist på klart uttryckta regler. I intervjun med C framgår det att även denna speditör suttit med i Transportstyrelsens responsgrupp vilket C tror har varit viktigt då de fått ta del av mer information än andra aktörer i ett tidigare skede. Respondent C förklarar dock att hela implementeringsprocessen är präglad av många och stora frågetecken och dålig information från Transportstyrelsen. De vet fortfarande inte riktigt vad som gäller. Alla respondenter som har intervjuats förklarar att deras anpassning till de nya VGM-direktiven har fungerat över förväntan trots Transportstyrelsens svaga insats. A beskriver hur de på grund utav alla frågetecken kring VGM-direktiven som inte rätats ut av myndigheten istället valt att själva direkt tolka och luta sig på IMO:s internationella direktiv i SOLAS för att förbereda sig.

Respondenterna vi intervjuat säger alla att de inte har en uppfattning om syftet med direktiven uppnåtts i Sverige. A förklarar att eftersom det inte finns någon som helst kontrollfunktion och inga lagstöd för rättsliga påföljder så är det svårt att dra en slutsats om syftet faktiskt uppnås. Om avlastaren är medveten om att inga kontroller görs och att överträdelse inte straffas finns det en risk att reglerna inte tas på allvar. B menar att det krävs tydligare direktiv från Transportstyrelsen och efterlyser även en lagändring som ger en myndighet befogenhet att se till efterlevnaden. C efterlyser i dagsläget information om hur Transportstyrelsen arbetar med de frågetecken som fortfarande kvarstår och hur de kan komma att lösas i framtiden. A och B efterlyser också information och tycker det är konstigt att dialogen från Transportstyrelsens sida helt har upphört trots befintliga otydligheter.

I intervjun uttryckte respondent D sitt missnöje med att Transportstyrelsen dels inte varit tillräckligt tydlig i sin approach, dels att de kom ut med informationen till aktörerna på marknaden alldeles för sent. D anser att informationen kom ut så pass sent att de inte fick tillräckligt med tid för att acklimatisera sig och förbereda sig. I frågan om accepterad vägningsutrustning och accepterade felmarginaler hänvisar myndigheten endast till SWEDACS föreskrifter där informationen är så pass svårtolkad att man haft problem med att tyda vad som egentligen gäller. Respondent D pekar på att alla dessa nämnda problemområden lett till att man helt enkelt inte kunde komma tillräckligt förberedd till dess att implementeringen skulle träda i kraft. På grund av att just informationen varit så pass svårtillgänglig och sen, samtidigt som man i Sverige inte heller har någon tillsyn ifall detta krav faktiskt efterföljs, befärar D att det fortfarande finns ett mörkertal över aktörer som fortfarande ”uppskattar” vikten som tidigare. Men D är ändå av den övergripande uppfattningen att aktörerna blivit mer noggranna, vilket tyder på att man ändå uppnått en positiv effekt efter implementeringen. Det finns dock mycket kvar att önska hos Transportstyrelsen menar D.

Vidare belyser D just problematiken med tillsynen och ifrågasätter om det ens kommer att komma något sådant och undrar hur det i så fall kommer att se ut. Kommer man att gå till dem för att utföra detta eller hur går tankegångarna. I dagsläget har man inte fått någon information alls huruvida frågan är öppen eller stängd eller om det överhuvudtaget finns någon deadline för frågan i allmänhet.

4.2 Myndigheten

Nedan redogörs resultatet från intervjun av respondenten hos Transportstyrelsen som fortsättningsvis refereras till enligt nedan.

Respondent E – Transportstyrelsen

4.2.1 Myndighetens roll

I intervjun med respondenten hos Transportstyrelsen delges att i fråga om de nya VGM-direktiven så utför myndigheten ingen direkt tillsyn av efterlevnaden. Respondent E menar att detta grundar sig i att myndigheten inte har backning i lagrum för att utföra sådana kontroller. Samtidigt har man inte heller ansökt om någon lagändring för att ge Transportstyrelsen rätt att utföra tillsynskontroller. Bedömningen gjordes i ett tidigt skede att detta inte skulle behövas och myndigheten beslöt sig för att endast skärpa redan befintliga regelkrav.

Vad Transportstyrelsen faktiskt gör i frågan förklarar respondent E i intervjun att de genom hamnstatskontroller kan kontrollera i viss mån att VGM-direktiven efterlevs. Det fungerar på så sätt att VGM-direktiven regleras i SOLAS-konventionen, vilken Sverige ratificerat, som tillåter tillsynsavdelningen att utföra kontroller av fartyg baserade på en lista som presenterats av Paris Memorandum of Understanding. Respondent E förklarar vidare att man enkelt uttryckt utför dokumentkontroller för det berörda fartyget för att kontrollera att allt är i sin ordning, där inkluderat om den dokumenterade vikten för det ombord lastade godset ser korrekt ut.

Respondent E fortsätter sedan med att förklara att den kontroll de utför är kopplad till det som finns ombord på fartyget och dennes framförande. Då kontrolleras behörigheter, utrustning, lastdokumentation och lastsäkring ombord, men inget kopplat till just tillsynen mot avlastaren innan godset lastats ombord fartyget. Tillsynen sker istället mot fartyget och det berörda rederiet, där då befälhavaren anses som direkt ansvarig för att den angivna vikten för det som lastats ombord är korrekt. Transportstyrelsen pekar på att för att få någon substans i konventionen så bör de kommersiella krafterna styra parterna mot avtal som reglerar det ansvarsmässiga förhållandet parterna sinsemellan. Det genom att rederiet ingår avtal mot avlastaren, där de avtalar om ansvarsfördelningen dem sinsemellan och eventuella reprimander för överträdelser då den tillhanda givna informationen visar sig vara felaktig.

I intervjun med Transportstyrelsens företrädare förklaras vad som råder ifall vikten faktiskt skulle visa sig vara inkorrekt. Respondent E menar då på att svensk lagstiftning gäller, vilket som tidigare förklarats innebär att befälhavaren ses som ansvarig för vad som lastats ombord och denna individ skall försäkra sig om att vikten av lasten är korrekt. Således är det befälhavaren som står som ansvarig, däremot har den privata marknaden styrts mot att rederiet avtalar med den ursprungliga uppdragsgivaren (avlastaren) för att avskaffa sig detta ansvar.

4.2.2 Myndighetens arbete med implementeringen

I intervjun förklarar företrädaren från Transportstyrelsen att arbetet med implementeringen av de nya VGM-direktiven började i hösten av 2014, då man bjöd in en intresseorganisation för lastsäkringsfrågor som kallas SAGIT till ett seminarium. Under seminariet diskuterades då de nya tilläggen till SOLAS angående VGM som presenterats av IMO.

Respondent E förklarar att Transportstyrelsen började att informera om denna kommande ändring som skulle träda i kraft den 1 juli 2016 redan i slutet av 2014. Nästa steg i processen förklarar E att man under året 2015 gick ut med en mängd information angående detta och det framförallt på Transportstyrelsens egna hemsida, som då allmänheten kunde ta del av. Företrädaren från Transportstyrelsen förklarar vidare att det nya tillägget angående VGM varit mycket snarlikt det regelverk som redan fanns. Innan det nya tillägget trädde i kraft skulle vikten redovisas om möjligt. I och med de skärpta kraven som det nya tillägget om VGM innebär ska nu avlastaren verifiera att vikten som anges är korrekt.

Utöver seminariet med intresseorganisationen SAGIT så förklarar respondenten hos Transportstyrelsen att de även hållit en rad olika föredrag för bland andra Svenskt näringsliv och Svensk sjöfart. E medger även att han fått blandad respons vid de diverse föredragen. Från Handelskammaren och Svenskt näringsliv har Transportstyrelsen fått mycket god respons, medan man fått ganska mycket kritik från Skeppsmäklarförbundet som är en inflytelserik branschorganisation och representerar företag inom bland annat linjeagenturverksamheten.

Ser man till den juridiska biten så förklarar E att man inom Transportstyrelsen arbetat i en grupp bestående av personer med specifik kompetens inom områdena juridik, teknik och språk. Tillsammans har man slutligen formulerat och framställt den nu presenterade svenska

regeltillägget angående VGM. Företrädaren från Transportstyrelsen berättar att innan den slutliga regeländringen presenterades skickades föreslaget ut till olika referensgrupper inom näringslivet. De synpunkter och åsikter som då lyftes fram dokumenterades för att Transportstyrelsens arbetsgrupp sedan skulle kunna återkoppla och bemöta näringslivets respons. Slutligen fick regeländringsförslaget statusen godkänt av Transportstyrelsens chefsjurist och regeländringen fick trycklov.

4.2.3 Myndighetens utvärdering av utfallet

Respondenten E hos Transportstyrelsen medger att det fanns en del farhågor och framförallt mycket åsikter och kritik, främst från de kommersiella aktörerna, innan det att tillägget trädde i kraft. Däremot menar E att de knappt hört någonting alls efter det att det nya VGM-tillägget trätt i kraft, vilket de tolkar som något mycket positivt. Trots att branschorganisationerna för just sjöfarten vart mycket skeptiska innan, och framförallt vad gällande bristen av tillsyn och uppföljning, så har man hos myndigheten inte fått någon antydning av dessa om att det fungerar annat än bra. Respondent E medger även att man hos Transportstyrelsen haft förståelse kring den tidiga kritiken man fått, men att man helt enkelt fått luta sig tillbaka på de lagar och förordningar som gäller och göra det bästa av situationen.

Transportstyrelsen valde att inte söka någon lagändring som skulle ge dem befogenhet att utföra tillsynskontroller, samt formulera regeltillägget så att ansvaret fullt ut läggs på avlastaren likt SOLAS-tillägget. Istället implementerades de nya VGM-direktiven i Sverige genom skärpta krav där ansvaret ligger kvar på befälhavaren och rederiet. I och med detta har Transportstyrelsen fått bemöta en del kritik för att inte följa konventionen de nya SOLAS-direktiven ordagrant, där då tillsynen och uppföljningen var en del av just detta tillägg. Men E nämner i intervjun att möjligheten att söka en lagändring ännu inte är helt otänkbar, utan istället är ”vilande” i dagsläget. Avsikten är att samla på sig en kunskapsgrund över hur utfallet blir innan man drar det hela vidare. Transportstyrelsen önskar först samla statistik över situationen och skulle utfallet visa på övergripande överträdelser så skulle man se över möjligheten till en lagändring för att möjliggöra bättre tillsyn. Under intervjun med Transportstyrelsens företrädare medges dock att de inte ser några tecken på att detta skulle krävas och i diskussioner om avsaknaden av definierade acceptabla felmarginaler vid vägning samt tillsynskontroller så hänvisar man enbart tillbaka till avsaknaden av backning i svensk lag.

Det framkommer sedermera i intervjun med E att Transportstyrelsen faktiskt utför vissa åtgärder för att underlätta situationen. Genom att bland annat uppdatera sin hemsida till att erbjuda all information på engelska, underlättar de för utländska aktörer som anordnar skeppningar utifrån Sverige. Vidare förklarar E att det pågår en undersökning av möjligheten att skapa ett gemensamt regelverk för alla transportslag, då det i dagsläget råder viss problematik kopplat till gränssnitten dessemellan. Detta tror E skulle underlätta för alla aktörer i transportkedjan. Gällande de nya VGM-direktiven så försiggås inget aktivt arbete hos Transportstyrelsen i dagsläget förklarar E avslutningsvis.

Gällande Transportstyrelsens uppfattning om huruvida konventionens mål har uppnåtts så medger E att de inte fått någon övergripande uppfattning kring detta vid detta relativt tidiga skede. Respondenten påpekar att det troligtvis finns ett mörkertal då de vet att inga kontroller utförs samtidigt som några direkta felmarginaler inte är definierade. Aktörerna har troligtvis blivit mer noggranna med dokumentationen och rapporteringen av containervikter i allmänhet menar E.

5 Diskussion

I diskussionskapitlet kommer författarna att diskutera kring den teori och fakta som presenterats i tidigare kapitel. Diskussionen kommer att disponeras utefter de huvudsakliga frågeställningar intervjuerna grundas på, för att sedermera strukturera in och diskutera respondenternas åsikter kring dessa berörda områden.

Inställningen till IMOs nya VGM-direktiv i SOLAS som trädde i kraft den 1 juli 2016 var och är fortfarande god hos alla de berörda aktörerna. Däremot är aktörernas inställning till den svenska implementeringsprocessen och de nu gällande regeltilläggen i Sverige sämre. De kommersiella aktörerna ställer sig kritiska till sättet de svenska tilläggen utformats då ansvaret hamnat på befälhavaren likt tidigare och inte på avlastaren som är tanken med IMOs tillägg i SOLAS. Vidare finns det fortfarande stora frågetecken kring hur tillsynen ska fungera och vilka påföljder som uppstår vid överträdelser.

Angående implementeringsarbetet anser de kommersiella aktörerna att de blivit rådförade av Transportstyrelsen i ett alldeles för sent skede. Kommunikationen av information och klara direktiv från Transportstyrelsen fram till ikraftträdandet av det nya tillägget anses av aktörerna kommit dels försent och varit undermålig. Detta har bidragit till att det varit svårt för aktörerna att veta hur de skulle förbereda sig på ett effektivt sätt, då det varit otydligt in i det sista från Transportstyrelsens håll om vad som skulle komma att gälla. De berörda aktörerna i denna rapport var alla i olika utsträckning mer eller mindre förbereda på denna förändring, vilket i slutändan visat sig påverkat hur väl de kunnat anpassa sin verksamhet till de nya kraven.

Vad dessa nya direktiv gemensamt haft för påverkan hos alla dessa aktörer är att det på ett eller annat sätt förändrat deras arbetsprocesser. De kommersiella aktörerna har tvingats lägga till ett extra ”steg” i sin process samt att alla på ett eller annat sätt behövt förmedla denna information. Ser man till den berörda speditören så har de, likt de berörda rederierna, påverkats omfattande av en ökad arbetsbelastning. Främst i fråga om den insamling och det ”jagande” av information som uppstått, vilket har lett till en ökning av det totala administrativa arbetet som krävts av aktörerna. Skälet till att rederier och speditörer måste ”jaga” VGM-informationen trots att ansvaret att rapportera informationen åligger avlastaren är den problematik som uppstår då den inte anges i tid. De problem som då uppstår är att containrar måste rullas vilket genererar ytterligare arbetsbelastningar för rederiet och speditören samt leder till irriterade kunder, vilket således påverkar aktörerna i fråga negativt.

Ser man istället till terminaloperatören så har även deras arbetsprocesser förändrats. Det genom att de nu efter ikraftträdandet av de nya VGM-direktiven erbjuder vägning av containrar, samt förmedlar denna information vilket inte utfördes tidigare. Detta har i sin tur även det ställt högre krav på denna aktör i fråga om arbetsbelastning, till exempel genom noggrannare planeringsarbete men även det fysiska utförandet som nu också krävs.

Det nya direktivet har även påverkat aktörerna rent ekonomiskt, först och främst i form av ökat behov av arbetskaperitet då mer arbete krävs för varje enskild skeppning. Det ställer i sin tur högre krav på både personalen och ledningen hos de berörda aktörerna. Till följd av detta har alla de kommersiella aktörerna investerat i att utveckla sina informationssystem för att på ett effektivt sätt kunna hantera och förmedla den ökade informationsmängd som det nya VGM direktivet lett till. Graden av åtagande av att investera och utveckla informationssystemen har däremot skiljt sig aktörerna emellan. Vissa aktörer utvecklade informationssystem för hantering av VGM-uppgifter redan innan den nya regleringen trädde i kraft för att effektivt kunna hantera den ökade informationsmängden. Detta möjliggjorde att den störta delen av informationen hanterades elektroniskt från början med viss automatik. Andra aktörer valde att avvakta med att utveckla informationssystemen innan ikraftträdandet för att se vilka krav som skulle ställas på informationshanteringen.

Vad som framgått under intervjuerna är att de aktörer som haft informationssystem som kunnat hantera VGM information redan innan ikraftträdandet av den nya regleringen, effektivast hanterat den ökade arbetsbelastning som uppstått. Dessa aktörer har haft en relativt smärtfri övergång och enklare kunnat hantera den ökade informationsmängden, vilket i sin tur lett till mindre hantering och lägre kostnader. Alla aktörer som intervjuats under arbetet med denna rapport har utvecklat eller utvecklar sina informationssystem för att effektivisera informationshanteringen.

Ökade behov av arbetskaperitet och investeringar i informationssystem som beskrivits ovan har genererat faktiska kostnader för aktörerna i fråga som ett resultat av den nya regeländringen. De nya VGM-direktiven har sedermera även lett till en del intäkter och det genom att aktörerna behöver ta ut en högre kostnad för att täcka upp de extra kostnader som uppstår. Aktörerna debiterar i regel även sina kunder en ”straffavgift” om den nödvändiga informationen inte rapporteras i tid av avlastaren. Denna ”straffavgift” ska fungera som ett incitament till kunden att rapportera korrekt VGM information i tid. På grund av kommersiella skäl väljer dock många aktörer att inte ta ut denna avgift mot kund trots sen rapportering, då de vill upprätthålla en god kundrelation. Detta innebär att den nya regeländringen egentligen endast genererat ökade kostnader för aktörerna.

Ser man istället till terminaloperatören så skiljer det sig något i jämförelse med de andra kommersiella aktörerna eftersom de, förutom investering i informationshanteringssystem, även tvingats investera i maskinell utrustning för att kunna erbjuda vägning av containrar. För att erbjuda tjänsten att väga containrar har man införskaffat kompatibel utrustning, vilket resulterat i investeringskostnader. Dessutom är terminaloperatören beroende av att x-antal vägningar utförs per dag för att vägnings-tjänsten skall generera en vinst. Företrädaren för

terminaloperatören förklarade i intervjuerna att de har haft svårt att generera någon vinning med tjänsten på grund av de fluktuationer i efterfrågan de upplevt under senare tid. Enligt terminaloperatören krävs det att utomstående krafter styr mot denna metod för att generera VGM-informationen för att de skall kunna väga fler containrar och täcka sina kostnader.

Det bakomliggande syftet med tillägget i konventionen är något förenklat att öka säkerheten för fartygen genom att säkerställa att den vikt som lastas ombord på fartyg är korrekt. Det är första gången som IMO utfärdar krav riktat mot avlastaren, då tidigare regler varit ålagda fartyget med berörd aktör. Därför ligger alltså ansvaret, för att dels uppge informationen om VGM samt att denna information skall vara korrekt, avlastaren. Det innebär att avlastaren ansvarar för att uppge VGM-informationen även om själva förfarandet med vägning kan köpas som en tjänst av andra aktörer. I dessa fall regleras ansvaret för att informationen stämmer kontraktuellt mellan parterna, men ansvaret att rapportera informationen åligger alltid avlastaren.

Så i förhållandet mellan avlastare och transportör så kommer inte någon annan än avlastaren vara den som uteslutande är ansvarig för att förfarandet går rätt till. Anges inte informationen i tid, eller skulle den angivna informationen visa sig vara inkorrekt så är det avlastaren som kommer att få stå till svars och betala de kostnader som uppstår till följd av detta. Sverige har sedermera valt att inte genomföra en lagändring som möjliggör för tillsyn av efterlevnad och som inte heller tydligt definierar påföljder vid eventuella överträdelser. Detta ansvar läggs istället på aktörerna att mellan sig och kund avtala om detta i transportavtal. Det är således på detta sätt man kan ålägga ansvaret för VGM på avlastaren.

Inom branschen är den övergripande inställningen att det nya direktivet varit mycket efterlängtat, då de tidigare olyckorna belyst just problematiken kring lastvikter. Framförallt vill man undvika olyckor utifrån ett ekonomiskt perspektiv, men även ur miljösynpunkt då de kan leda till förödande konsekvenser för den närliggande miljön. Det är istället aktörernas slutkunder som i början hade problem med att inse vitsen med detta nya direktiv. Aktörerna har därför aktivt arbetat med att förse sina kunder med information om de nya VGM-direktiven. De upplever numera att kunderna förstår bakgrunden och syftet bakom de nya kraven som ställs på dem och att inställningen är förhållandevis positiv trots det ökade ansvaret.

De intervjuade aktörerna ställer sig positivt till de nya VGM-direktiven men menar dock att den svenska implementeringsprocessen varit undermålig och den slutliga regeländringen som den ser ut nu inte fungerar som det är tänkt i SOLAS. Aktörerna menar att Transportstyrelsen gick ut med informationen i ett alldeles för sent skede, vilket gjorde att de inte fick möjlighet att förbereda sig tillräckligt. Samtidigt var Transportstyrelsen inte heller tydliga i sin approach angående vad som skulle hända och vad som skulle komma att gälla. På vägen ändrade de sig fram och tillbaka i frågor om exempelvis hur uppföljning eller tillsyn skulle fungera och utföras. Slutligen informerade Transportstyrelsen officiellt att de inte har backning i lagrum som stödjer utförandet av tillsynskontroller och att de beslutat att en ansökan om lagändring inte var nödvändig. Enligt många aktörer tar detta i viss mån bort syftet med hela regelverket om man inte kan kontrollera att det faktiskt följs.

De tillfrågade aktörerna menar på att om Transportstyrelsen hade tagit in deras expertis, samtidigt som tillräcklig arbetskraft hade tilldelats myndighetens utredning så hade man kunnat utarbeta regeländringen på ett mer effektivt sätt. I dagsläget har endast kraven gjorts en aning striktare, där man även endast hänvisar till föreskrifter som är så pass svårtolkade att man behöver vara ingenjör för att kunna tyda dessa som respondent D antydde i intervjun med författarna.

Aktörerna menar på att genom att inte upprätta någon tillsyn eller definiera acceptabla felmarginaler vid vägning så försummas till viss del den innebörd samt det syfte regeländringen skulle leda till. Bristen på tillsynskontroller innebär att kvalitén på VGM-informationen aldrig säkerställs och att feldeklarerade viktuppgifter egentligen aldrig upptäcks. Vad de tillfrågade menar på skulle skett annorlunda är att Transportstyrelsen borde satt igång med arbetet direkt när det avtalades på global nivå, så de inte på grund av tidsbrist behövt komma fram till en kompletterande lösning till den huvudsakliga konventionen.

Överlag så har inställningen till de nya direktiven vart positiva och det genom att aktörerna själva lyckats styra utvecklingen till att man genom kontrakt avtalar om ansvar och eventuella reprimander vid överträdelser. Detta har troligtvis resulterat i att majoriteten tar detta på allvar och förbättringar har då således med allra största sannolikhet skett i fråga om säkrare och mer tillförlitliga lastplaner och fartygssäkerhet.

Aktörerna efterfrågar vidare att man på Transportstyrelsen förmedlar i god tid vad nästa steg är och vad som kommer ske i framtiden angående exempelvis tillsynen. Under intervjuerna menar aktörerna att informationen helt slutat att förmedlas från Transportstyrelsen efter det att tillägget trädde ikraft vilket de anser är konstigt när det fortfarande återstår flera frågetecken kring reglerna. Utöver detta lyfts även frågan kring den rättsliga situationen som uppstår i dagsläget där befälhavaren är den som hålls ansvarig vid hamnstatskontrollerna om feldeklarering av VGM-informationen skulle inträffa. Vilket då egentligen försummar och förbiser det bakomliggande syftet som konventionen på global nivå strävat att uppnå. Detta öppnar då upp för vidare diskussioner i frågan.

Tittar man istället på intervjun med Transportstyrelsen så medger de i samtalen att det faktiskt funnits vissa brister i dels kommunikationen men även förfarandet av arbetet inför ikraftträdandet. Transportstyrelsens företrädare förklarade att de i ett tidigt skede tog beslutet om att inte ansöka om lagändring, vilket med facit i hand kanske borde sett annorlunda ut. Av allt att döma så hade de inte införskaffat den kunskapsbas som krävdes för att göra detta antagande, eller åtminstone inte tagit i åtanke branschens åsikter kring detta. Istället baserades arbetet på den kunskapen som fanns ”in-house”. De gjorde bedömningen att kontroll av efterlevnaden av reglerna kunde utföras under hamnstatskontrollerna, där man ser över dokumentationen och därmed kan se om VGM uppgifter saknas. Men vad som inte är i enighet med konventionen är att man istället håller befälhavaren ansvarig vid kontrollen istället för avlastaren. De har genom att ta denna ståndpunkt helt flyttat över ansvaret att kontrollera detta till aktörerna på marknaden, där de olika parterna tvingas ingå transportavtal som bestämmer detta istället för att det skall vara juridiskt reglerat.

Så som SOLAS-direktiven angående VGM är utformade så läggs betoningen på att avlastaren är ansvarig för att producera en korrekt VGM-vikt och förmedla den till rederiet och lastterminalen. Befälhavaren har ansvaret att inte ta emot containrar ombord fartyget som inte har deklarerade VGM-uppgifter. På det sätt de Svenska VGM-reglerna är utformade, och så som kontrollförfarandet ser ut, läggs istället betoningen på att det är befälhavarens ansvar att inte lasta containrar utan VGM-vikter. Då tillsynskontrollen från Transportstyrelsen sker efter det att containrarna lastats ombord på fartyget, under hamnstatskontrollerna, så kontrolleras endast befälhavarens efterlevnad. Detta innebär följaktligen att det läggs på befälhavaren och rederiet att kontrollera att avlastaren upprätthåller sitt ansvar. För att kontrollera avlastarens efterlevnad borde tillsynen från Transportstyrelsen ske redan i skedet innan lastningen. Det ska även tilläggas att det idag inte sker någon kontroll av vikten i sig utan bara av dokumentationen. Med andra ord sker ingen tillsyn av att VGM-vikten är korrekt utan endast av att den finns dokumenterad. Detta kan innebära att kontrollen av efterlevnaden från Transportstyrelsen, så som den fungerar idag, egentligen inte bidrar till att SOLAS-direktiven verkligen upprätthålls i Sverige.

Vad som övrigt är noterbart är att Transportstyrelsen uppger att de faktiskt började med arbetet kopplat till konventionen redan år 2014, och kontinuerligt gick ut med information fram till det att regeländringen trädde i kraft. De aktörer som intervjuats hävdar dock att bristen på information från Transportstyrelsen varit slående och att de först var någon månad innan ikraftträdandet som de fick beskedet om vad som skulle gälla. Vidare menar aktörerna att det fortfarande finns frågetecken som kvarstår kring den nya regelimplementeringen men att kommunikationen från Transportstyrelsen helt har upphört. Transportstyrelsen medger att man fått utstå viss kritik från exempelvis branschorganisationen Skeppsmäklarförbundet, samtidigt som myndigheten lovordats från Svenska Handelskammaren.

Däremot framkommer det att just marknadens aktörer faktiskt inte lagt fram kritiken i den mån som kanske behövs för att åtagande skall göras. Det då den intervjuade respondenten hos myndigheten inte hört någonting alls fr.o.m. regeländringens ikraftträdande till intervjutillfället, vilket tolkades för dom som att allting fungerar som det skall och inga direkta problem har uppstått. Transportstyrelsen menar dock på att frågan inte är helt ”död”, utan skulle det komma att visa sig att operationerna och hela förhållningssättet är undermåligt, så kan de komma att se över det hela. Men det tyder på att aktörerna på marknaden faktiskt får ta tag i den påstådda problematiken och förmedla detta för att en förbättring skulle kunna tas fram.

5.1 Metoddiskussion

Resultatet och slutsatsen i denna rapport bygger på intervjuer där kvalitativ och djupgående data erhållits. Detta innebar även att det under arbetets gång dök upp nya frågor och information som kunde utforskas vilket givit författarna förutsättningar att dyka djupare inom ämnet men även resulterat i justering av rapportens inriktning i viss mån (Denscombe, 2016). Författarna är nöjda med urvalet av respondenter och anser att rimligheten i den data som erhållits är god grundat på respondenternas erfarenheter inom branschen samt att de alla varit ansvariga att för deras organisationer arbeta med frågor kring ämnet. Det som ska påpekas är dock att författarna

gärna hade utfört ännu fler intervjuer med motsvarande respondenter hos fler aktörer. På så sätt skulle ytterligare data erhållits från flera olika källor vilket skulle gett rapporten ett starkare stöd. Detta skulle även minska risken för generalisering utifrån data (Denscombe, 2016). Den data som erhållits under intervjuerna kontrollerades dock mot tidigare akademiska verk och lagtexter för att bedöma kvalitén och rimligheten. Om författarna hade haft mer tid på sig hade de som tidigare sagt gärna utfört fler intervjuer hos olika företag. Det skulle även ha varit intressant att även samla in från slutkunder och terminaler eller lager där containrar packas för att utreda hur de har påverkats av de nya VGM-direktiven samt hur noggrant VGM uppgifter produceras när hela containern inte vägs utan varje innehållande godsenshet för sig.

Vid användandet av intervjumetod finns det risk att den information som ges i intervjuerna inte alltid är helt ärlig på grund utav att respondenten är hämmad eller på annat sätt påverkad av sociala eller organisationspolitiska faktorer (Denscombe, 2016). För att möta detta problem hålls ofta respondenterna och dess organisationer anonyma vilket gjorts i denna rapport (Denscombe, 2016). Detta anser författarna bidrar till att respondenterna ges en större frihet att uttrycka och utveckla sina tankar kring de frågor som ställts under intervjuerna. Då respondenterna i denna rapport är anonyma försvårar det för andra forskare som vill producera en jämförbar rapport då resultatet kan variera beroende på respondenterna. Vidare kan tiden för intervjuerna påverka resultatet då människors kunskaper, erfarenheter och intryck förändras (Denscombe, 2016). Detta innebär också att författarna har en viss inverkan på den data som erhålls under en intervju samt hur den tolkas. Hur data tolkas under en rapportskrivning kan påverkas av författarnas bakgrund (Denscombe, 2016). Denna rapport är skriven av två författare med utbildningsbakgrund inom logistik och sjötransporter. Vidare är en av dem i skrivande stund aktiv inom containertransport verksamhet medan den andra har erfarenhet från logistik och annan typ av sjötransporter. Fördelen med detta är att författarna har kunnat komplimentera varandra väl för att presentera en korrekt och objektiv rapport.

Fördelen med ett kvalitativt tillvägagångsätt för denna forskningsrapport är att det vanligtvis grundas på mer ingående och detaljrik information där forskarna utrett noggrant utvalda källor på djupet (Denscombe, 2016). I och med frågeställningen i denna rapport ansågs detta vara mest lämpligt för att spegla verkligheten i resultatet och slutsatsen. Ett kvalitativt tillvägagångsätt grundas i större kvantiteter av data från olika källor vilket minskar risken för generalisering av data (Denscombe, 2016). Detta kräver dock tillgång till stora mängder data i form av tillexempel statistik. Detta tillvägagångsätt skulle kunna användas effektivt för att ta reda på en av frågorna i denna rapport som handlar om hur väl de nya VGM-direktiven följs och om syftet uppnåtts. Under arbetets gång med denna rapport upptäcktes att den nödvändiga data som skulle behöva samlas in för att utreda detta enligt ett kvantitativt tillvägagångsätt inte fanns tillgänglig. Rapporten är skriven så pass tätt inpå ikraftträdandet av de nya VGM-direktiven och eftersom det inte utförs några officiella kontroller av efterlevnaden fanns det ingen tillförlitlig statistik att grunda en sådan utredning på.

6 Slutsats

I det avslutande kapitlet kommer författarna att dra slutsatser utifrån den data och diskussion som presenterats tidigare i rapporten, eftersom ambitionen varit att utifrån denna information besvara de frågeställningar som är rapportens syfte.

Rapporten behandlar och utvärderar de nya VGM-direktivens implementering i Sverige och hur de påverkat aktörerna inom branschen. Utfallet kring undersökningen visar att en rad olika problem finns att åberopa men att det övergripande syftet och meningen med regeländringen i bred mening ändå uppnåtts.

För alla de berörda aktörerna inom transportkedjan har de nya VGM-direktiven lett till en ökning av arbetsbördan. De nya reglerna ställer högre krav på dem överlag och det framförallt i fråga om informationshanteringen, vilket i sin tur leder till ökade kostnader för verksamheten som helhet. Vad som vidare framgått av undersökningen är att de aktörer som lagt större resurser på att förbereda sig inför regeländringen i god tid också anpassade sig på ett mer effektivt sätt. Genom att vara väl förberedda har aktörer kunnat minska den negativa påverkan från den ökade informationshanteringen och arbetsbelastningen som regeländringen resulterat i.

Resultatet i rapporten visar att de nya reglerna genererat ytterligare arbetsmoment samt en ökad informationshantering för aktörerna. För att anpassa och effektivisera olika verksamheter har det krävts olika investeringar, främst i informationssystem. De aktörer som lyckats bäst med att utveckla effektiva informationssystem för hanteringen av VGM uppgifter har påverkats minst av den ökade arbetsbelastningen som regeländringen medfört. Detta visar att alla aktörer med fördel bör investera i sina informationssystem. På så sätt kan arbetsbelastningen minska tillsammans med kostnader för tid och arbetskraft.

Ser man sedan till den övergripande inställningen till de nya VGM-direktiven så har alla parter av transportkedjan åberopat en förståelse och ett behov för just en sådan här åtgärd. Många menade även på att det skulle skett långt tidigare, då konsekvenserna för felbehandling och försummelse av korrekta lastvikter kan leda till olyckor med förödande konsekvenser. Däremot uppdagades vissa frågetecken kring den inverkan regeländringen haft i Sverige. Många menar att det sätt Sverige tolkat och implementerat de globala direktiven har gjort att syftet och den bakomliggande tanken kring regeländringen förlorat i substans. Det sättet Sverige implementerat regeländringen innebär att den enda uppföljningen som sker inträffar efter det att containern lastats ombord. I svensk lag leder detta till att ansvaret vid denna tillsyn övergått till befälhavaren. Detta leder till att det huvudsakliga syftet med konventionen i bred mening inte uppnås, då syftet egentligen är att avlastaren skall anses som ansvarig för att förse och verifiera informationen angående VGM. Genom att förfarandet av tillsynen av efterlevnad sker efter det att ansvaret övergått till befälhavaren, så kan slutsatsen dras att det faktiskt inte utförs någon kontroll av att avlastaren uppfyller sina förpliktelser. Avslutningsvis så bidrar detta till att försvåra utvärderingen om konventionens syfte uppnås, då man inte verifierar att VGM-

vikten stämmer samt att det i dagsläget endast är befälhavarens förpliktelser som kontrolleras och inte avlastarens.

I rapporten har det framkommit att de kommersiella aktörerna i omfattande utsträckning haft starka åsikter i fråga om den svenska implementeringen av tilläggen i SOLAS-konventionen rörande VGM. De menar på att Transportstyrelsen inte hanterat förfarandet på korrekt sätt och att syftet i sin helhet inte uppnås så som reglerna nu är utformade. Däremot visar rapporten att denna kritik inte har förmedlats till Transportstyrelsen efter det att regeländringen trätt i kraft.

Detta har tolkats av myndigheten som att implementeringen av de nya reglerna varit lyckad och att inga direkta problem kvarstår. Därav har inte något arbete inletts för att förbättra situationen och rätta ut de frågetecken som många aktörer fortfarande anser återstår. I detta avseende åligger ett ansvar hos de berörda aktörerna att faktiskt lyfta de problem de upplever och på ett effektivt sätt förmedla detta till Transportstyrelsen. På så sätt ger man den kritiserade myndigheten möjlighet att utreda och agera. Det skall också nämnas att författarna inte säkert kan påvisa genom denna rapport att sådana åtaganden inte utförts, i fråga om förmedling utav åsikter och kritik. Vad som går att fastslå är att ansvariga individer hos denna myndighet hävdar att de inte fått ta del av denna information och därför inte heller fått chansen att agera i ärendet. Vad som går att utläsa från detta är att aktörerna faktiskt tycker att förfarandet kring VGM fungerar på ett någorlunda hållbart sätt. Samtidigt som de anser att det kvarstår många frågetecken påverkas det dagliga arbete förmodligen inte av detta i större utsträckning vilket gör att det hela inte drivs vidare gentemot Transportstyrelsen. Ur rapporten kan man utläsa att de aktörer som intervjuats är besvikna på Transportstyrelsens agerande och har inget större förtroende för myndigheten. Vilket kan ha lett till att deras åtaganden för eventuella förbättringar i ärendet har stagnerat.

6.1 Förslag till vidare forskning

Denna rapport behandlar inte de områden som krävs för att de juridiska aspekterna ska kunna utredas omfattande. Ett förslag för vidare forskning är att utreda möjligheten till förändring i svensk lag och hur detta skulle kunna se ut, för att ge Transportstyrelsen befogenheter att utföra ordentliga tillsynskontroller samt att utforma de svenska VGM-reglerna mer i enlighet med SOLAS-direktiven. I samband med detta skulle vidare forskning kunna göras om de svenska reglerna uppfyller de krav som SOLAS-direktiven ställer.

Referenser

- APM Terminals. (2017). *About us*. Hämtad 2017-02-22, från <http://www.apmterminals.com/en/operations/europe/gothenburg/about-us>
- Denscombe, M. (2016). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB.
- DSC 17/INF.5. *Development of Measures to Prevent Loss of Containers: Verification of container weights*. London: International Maritime Organizations. Från http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/Verification_of_container_weights_DSC_17-INF_5_-_Examples.pdf
- Göteborgs hamn. (2017a). *Om Göteborg hamn*. Hämtad: 2017-02-22, från <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/omgoteborgshamn/>
- Göteborgs hamn. (2017b). *Hamnens historia*. Hämtad 2017-02-22, från <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/>
- Göteborgs hamn. (2017c). *Lager och Logistik*. Hämtad 2017-02-22, från <https://www.goteborgshamn.se/terminaler-och-tjanster/lager-och-logistik/>
- Göteborgs hamn. (2017d). *Container*. Hämtad 2017-02-22, från <https://www.goteborgshamn.se/terminaler-och-tjanster/container/>
- Göteborgs hamn. (2017e). *Hamnen växer*. Hämtad 2017-02-22, från <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnen-vaxer/>
- Ihre, R. (2012). *Handbok i Sjö rätt*. Stockholm: Jure Förlag AB.
- International Maritime Organization. (2017a). *SOLAS container mass verification requirements*. Hämtad 2017-02-20, från <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/container/Pages/default.aspx>
- International Maritime Organization. (2017b). *Brief History of IMO*. Hämtad 2017-03-06, från <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- International Maritime Organization. (2017c). *Member States, IGOs and NGOs*. Hämtad 2017-03-06, från <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>
- Lumsden, K. (2012). *Logistikens Grunder*. Lund: Studentlitteratur AB.

Marine Accident Investigation Branch. (2008). *Report on the investigation of the structural failure of MSC Napoli English Channel on 18 January 2007*. Southampton: Marine Accident Investigation Branch.

More Than Shipping. (2016). *The Reason for Financial Distress in Shipping Industry*. Hämtad 2017-02-19, från <http://www.morethanshipping.com/reason-financial-distress-shipping-industry/>

MSC.1/Circ.1475. *Guidelines Regarding the Verified Gross Mass of a Container Carrying Cargo*. London: International Maritime Organization. Från <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>

MSC.380(94). *Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, As amended*. London: International Maritime Organization. Från <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/resolution%20MSC-380-94.pdf>

Nordiskt Speditörförbund. (1998). *NSAB 2000*. Stockholm: Nordiskt Speditörförbund.

Rodrigue, J-P., Comtois, C. & Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.

Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. New York: Routledge.

Transportstyrelsen. (2017a). *Historik*. Hämtad 2017-02-26, från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Organisation/Historik/>

Transportstyrelsen. (2017b). *Vår verksamhetsidé*. Hämtad 2017-02-26, från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/var-verksamhetside1/>

Transportstyrelsen. (2017c). *Sjö- och luftfartsavdelningen*. Hämtad 2017-02-26, från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Organisation/Sjo--och-luftfartsavdelningen/>

TSFS 2010:174. *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklaster*. Norrköping: Transportstyrelsen.

TSFS 2016:52. *Föreskrifter om ändring i transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklaster*. Norrköping: Transportstyrelsen.

United Nations Conference on Trade and Development. (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. Geneva: United Nations Publication.

United Nations Development Programme. (2008). *Shipping and Incoterms*. Randers: Phoenix Design Aid A/S.

World Shipping Council. (2017a). *About the industry: History of Containerization*. Hämtad 2017-02-16, från <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization>

World Shipping Council. (2017b). *About the industry: Industry Globalization*. Hämtad 2017-02-16, från <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization/industry-globalization>

World Shipping Council. (2017c). *About the industry: Containers*. Hämtad 2017-02-16, från <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/containers>

