

UIT DIE PEN VAN DIE CEO (15/18)

(Volg my op Twitter justchad_cga)

Justin Chadwick 13 April 2018



“A signature always reveals a man’s character – and sometimes even his name” Evan Esar

PADVERVOER VAN "HIGH CUBE" ISO HOUERS

Aan die einde van 2009 het 'n ernstige probleem ontstaan, toe plaaslike KZN Padverkeer Inspekteurs (RTI) geïdentifiseer het dat die sogenaamde "high cube" ISO houters, wanneer dit op die meerderheid van die standaard Suid-Afrikaanse pad sleepwaens vervoer word, die wettige hoogte-limiet van 4,300mm, met ongeveer 200mm tot 300mm oorskry. Hulle het toe begin met die aanhouding en penalisering van vervoerders wat die regulasie oortree. (*The total height of an ISO High Cube container from base to roof is 2,900mm. In order to comply with regulation 224b, High Cube containers would be required to be transported on road trailers with a maximum load deck height of 1,400mm. 1,400mm + 2,900mm = 4,300mm*).

In daardie tyd is hierdie houters al hoe meer in die globale seevervoer gebruik en het al hoe meer in Suid-Afrika aangekom. Dit was duidelik dat aksie geneem moes word. Tydens 'n vergadering in Desember 2009 met amptenare van die Departement van Vervoer en ander bedryfsvertegenwoordigers, insluitende die Padvragvereniging, het die Departement van Vervoer ingestem om RTI-ingrypings landwyd op te skort, sodat verdere besprekings op adjunkministersvlak gehou kan word. As gevolg van bedryfsvergaderings in 2011 met die destydse Adjunk-minister van Vervoer, Mnr. J. Cronin, het Minister S. Ndebele die Staatskoerantskennisgewing nr 34621 op 21 September 2011 uitgereik. Die kennisgewing het tot 'n moratorium gelei wat voertuie wat ISO houters vervoer, vrystel van die bepalings van regulasie 224b (die maksimum toelaatbare hoogte van 4,300mm) van die Padverkeer Regulasies 2000 vir 'n tydperk van sewe jaar tot 31 Desember 2018.

Sedert die moratorium afgekondig is, was daar voortdurende skakeling tussen die Padvragvereniging (RFA), die "South African Association of Freight Forwarders" (SAAFF) en Fruit South Africa (FSA); onder andere, sowel as met die Departement van Vervoer. Die Departement van Vervoer (DoT) het in 2015 aan Fruit South Africa gekommunikeer dat die regulasie op 31 Desember 2018, na die verstryking van die moratorium, gehandhaaf sal word en afdwingbaar sal wees. Tydens daaropvolgende vergaderings het die RFA, SAAFF en FSA ooreengekom dat daar geen praktiese gronde vir die DoT is om die regulasie af te dwing nie omdat High Cube ISO-houters al vir meer as 20 jaar op Suid-Afrikaanse paaie vervoer word; sonder [wetende] voorvalle soos skade aan infrastruktuur weens hoogte of omval as gevolg van onstabiliteit nie. Die RFA, SAAFF en FSA het ook ooreengekom dat aangesien regulasie 224a die maksimum toelaatbare hoogte van beide dubbeldekkerbusse en motordraers tot 4,600 mm toelaat, die regulasie gewysig moet word om ISO houters toe te laat om vervoer te word tot 'n maksimum toelaatbare hoogte van 4,600 mm.

In praktiese terme vir die vervoer van ISO High Cube houters om aan regulasie 224b te voldoen, sal dit vereis dat dit slegs op sleepwaens tot 'n maksimum hoogte van 1.400mm vervoer kan word. Dit is algemeen (geag hoër as 80%) dat sleepwaens wat gebruik word om ISO-houters op Suid-Afrikaanse paaie te vervoer, die vereiste 1,400mm oorskry. Slegs 'n paar skelet tipe sleepwaens word gebruik om ISO High Cube houters met 'n laai dek hoogte van 1.400mm of minder, te vervoer. Dit is nodig geag om voort te gaan om met die Departement van Vervoer te skakel om die regulasie soos hierbo te wysig.

Tydens 'n vergadering van die Nasionale Vergadering op 5 Desember 2017 is die destydse Minister van Vervoer gevra om die Departement se posisie oor die moratorium en die vervoer van High Cube houters per pad te verduidelik. Die Minister het (soos hieronder aangetoon) gereageer dat die bepalings van regulasie 224b by die verstryking van die moratorium gehandhaaf sal word.

Mr C H H Hunsinger (MP) to ask the Minister of Transport: *With regard to Notice R776 of Gazette GG 34621 of 20 September 2011, which exempted the operation of motor vehicles in the transporting of International Organisation for Standardisation containers, specifically 40ft Hi Cube containers, from complying with the provision of regulation 224(b) of the National Road Traffic Regulations, 2000 under the National Road Traffic Act, Act 93 of 1996, (a)(i) what investigations have been done in this regard and (ii) what are the outcomes of such investigations and (b) what plans does his department have in place once the moratorium expires on 31 December 2018?*

Reply by Minister of Transport: *(a) (i) It was not the role of the Department to conduct any investigation. The reprieve was to allow the operators to procure and ensure that they comply with the provisions of the Act. (ii) Not applicable, falls away (b) The Department is going to ensure that the provisions of legislation is complied with because the industry was given time to ensure that they comply with the requirements of the prescribed legislation.*

SAAFF het sedertdien aan mnr. Garth Strachan, DDG, Nywerheidsontwikkeling, Departement van Handel en Nywerheid (DTI), geskryf. Mnr. Strachan het van die SAAFF gevra dat 'n ekonomiese impakstudie deur alle betrokke bedrywe ingedien moet word om die impak van die handhawing van die regulasie na die moratorium opgehef is, uit te lig. FSA is in die proses om 'n voorlegging saam te stel om die ekonomiese impak van die regulasie op die vrugte uitvoerbedryf te bepaal. Die voorlegging moet op 30 April 2018 ingedien word. Fruit South Africa se standpunt oor die saak is dat die huidige moratorium vir drie jaar verleng moet word om die volgende toe te laat: 1. Voldoende bewyse om die handhawing van regulasie 224b te ondersteun, aangesien High Cube ISO-houters al vir baie jare op Suid-Afrikaanse paaie vervoer word, beide vol vrug of leeg, sonder enige voorvalle, en 2. In die geval van bogenoemde waar onvoldoende bewyse ondersteun kan word, moet voldoende tyd vir 'n wysiging aan regulasie 224a toegelaat word, en 3. Waar dit geag word dat voldoening aan regulasie 224b afdwingbaar is onderhewig aan bewyse, genoegsame tyd aan sleepwa-vervaardigers en vervoerders toegestaan word om sleepwaens wat voldoen, beskikbaar te stel (sodanig dat voldoende kommunikasie beskikbaar gestel word), en 4. Daar was nie voldoende kommunikasie (sedert die aanvang van die moratorium) aan sleepwa-vervaardigers en -vervoerders om sleepwaens wat voldoen, beskikbaar te stel nie.

As gevolg van die voorsienbare ekonomiese impak op invoer- en uitvoerverwante bedrywe, Transnet, die maritieme sektor en die Suid-Afrikaanse ekonomie in die algemeen, is dit van kritieke belang dat 'n goeie oplossing gevind word om die huidige omstandighede reg te stel.

Vir meer inligting kontak Mitchell Brooke, Tel: 031 765 2514 of e-pos: mitchell@cga.co.za

DIE CGA GROEP VAN MAATSKAPPYE (CRI, RIVER BIOSCIENCE, XSIT, CGA CULTIVAR COMPANY, CGA GROWER DEVELOPMENT COMPANY & CITRUS ACADEMY) WORD DEUR SUIDER-AFRIKA SE SITRUSPRODUSENTE BEFONDS