

Beitrag des Gewerbes zur Ausarbeitung eines Leitfadens für bewährte Praktiken in Bezug auf die Stabilität von Containerschiffen

Mitteilung der EBU

Sehr geehrter Herr Van der Werf,

hiermit möchten wir auf Ihre Bitte um Beiträge zur Entwicklung eines Leitfadens für bewährte Praktiken in Bezug auf die Stabilität von Containerschiffen reagieren.

Es handelt sich hierbei um ein wichtiges Thema, das mit Sicherheit Aufmerksamkeit verdient, aber wir möchten auch betonen, dass die Containerbinnenschifffahrt ein besonders sicherer Wirtschaftszweig ist, in dem (zum Glück) äußerst selten Unfälle zu beklagen sind.

Die Vorschriften sowohl in Kapitel 22 der RheinSchUO als auch in dem (jüngst neu gefassten) § 1.07 Nr. 4 der RheinSchPV sind unserer Auffassung nach angemessen. Zusätzliche Regelwerke auf diesem Gebiet werden nicht zu einer Erhöhung der Sicherheit führen und sind deshalb zu vermeiden.

Sie beziehen sich in Ihrem Schreiben auf folgende Aspekte für eine mögliche Aufnahme in den Leitfaden:

1. Grundqualifikationen und Weiter- und Fortbildungsmaßnahmen zum Thema Stabilität
2. Software für die Erstellung eines Stauplans und für die Stabilitätsberechnung
3. Stellenwert und Verwendung der Messung der Einsenkung an verschiedenen Stellen des Rumpfs
4. Stausysteme (Twistlocks)
5. Datenaustausch mit dem Befrachter & Terminal
6. Containergewichte

In unserer Diskussion über diese Aspekte haben wir nicht nur die Maßnahmen auf der Ebene des Schiffes betrachtet, sondern auch Maßnahmen seitens des Managements mitberücksichtigt. Denn Containerbinnenschiffe fahren im Auftrag und unter Leitung so genannter Barge Operators. Die von Ihnen genannten Aspekte werden im Folgenden in willkürlicher Reihenfolge behandelt.

Maßnahmen auf dem Schiff

Die ESO hat in der von ihr vorgelegten Mitteilung eine Reihe von konkreten schiffsbezogenen Aspekten angesprochen. Viele dieser Punkte sind bereits Bestandteil der regulären Binnenschiffahrtsausbildung oder werden dies demnächst sein. Die ESO hat diese Punkte bereits ausführlich behandelt und daher werden wir auf die folgenden Aspekte nur kurz eingehen:

Es muss auf den Unterschied zwischen Twistlocks und den normalen „Stackers“ hingewiesen werden. Twistlocks werden in der Binnenschifffahrt nicht sehr häufig verwendet. Bei einigen Barge Operators wird jedoch die Nutzung von Twistlocks bei unruhigem Wasser oder bei leeren Containern empfohlen oder sogar vorgeschrieben. Die üblicherweise verwendeten „Stackers“ verhindern nur das Verschieben der Container, mit Twistlocks werden die Container richtig untereinander verbunden. Twistlocks beeinflussen die Stabilität als solche nicht, die Sicherung der Container sorgt lediglich dafür, dass diese sich nicht so leicht lösen und über Bord gehen. Bei einer positiven Stabilität haben Twistlocks einen positiven Einfluss auf die Sicherheit.

Wir setzen uns dafür ein, dass jedes Schiff, das Container befördert, zwingend mit einem Stauprogramm ausgestattet sein muss. Die Anpassung der elektronischen Meldepflicht nach § 12.01 der RheinSchPV fordert ab dem 1. Dezember 2015 von jedem Schiff, das Container befördert, Meldungen auf elektronischem Wege mitzuteilen und wird sich damit positiv auf die Nutzung von Stauprogrammen an Bord auswirken.

Leider müssen wir darauf hinweisen, dass es vorkommt, dass Schiffe – aus Spargründen? – mit der Kopie eines Stauprogramms von einem vergleichbaren Schiff ausgestattet sind. Selbstverständlich ist ein derartiges Vorgehen nicht erwünscht, selbst wenn es sich um vergleichbare Schiffe handelt. Möglicherweise könnte eine Zertifizierung der Stauprogramme für jedes einzelne Schiffe hier Abhilfe schaffen.

Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen

Die Bedeutung von Erst- und Weiterbildungsmaßnahmen liegt unserer Meinung nach auf der Hand. Anlässlich des Runden Tisches in Bonn im September 2013 wurde dieser Punkt auch sehr betont. Einer der Schlussfolgerungen aus dem Binnenschifffahrtsgewerbe lautete seinerzeit sogar, dass gut qualifizierte Besatzungen vielleicht einen größeren Beitrag zur Sicherheit als korrekte Containergewichte leisten. In jedem Fall ist ein hohes Qualifikationsniveau der Besatzungsmitglieder von den Akteuren der Binnenschifffahrt einfacher zu beeinflussen als die Angabe korrekter Containergewichte.

In den regulären Binnenschifffahrtsausbildungen wird diesem Thema zwar gebührende Aufmerksamkeit gewidmet, aber die erworbenen Kenntnisse scheinen häufig wieder in Vergessenheit zu geraten. Auch wenn die Aussage des Vertreters der Wasserpolizei während des Runden Tisches über das „eklatante Unwissen der Schiffsführer“ zu verallgemeinernd ist und ein unzutreffendes Bild des Kenntnisstands eines durchschnittlichen Schiffsführers vermittelt, zeigte sich auch bei einer von unserer Mitgliedsorganisation CBRB organisierten Themenkonferenz, dass einige erfahrene Schiffsführer nicht über ausreichendes Knowhow verfügen.

Wir sprechen uns daher für regelmäßige Weiterbildungsmaßnahmen aus und sehen vor diesem Hintergrund einen Zusammenhang mit dem Qualitätssystem (siehe weiter unten).

Bei solchen Weiterbildungsangeboten sollte auf eine Reihe von häufig begangene Fehler eingegangen werden, wie eine falsche Stabilitätsberechnung, die Verwendung von falschen Tabellen im Stauprogramm (normale Container statt High-Cube-Container, fest mit dem Schiffskörper verbundene Container anstelle einer losen Beförderung der Container), ein falscher Korrekturwert für freie Flüssigkeitsoberflächen. Was die Tabellen für befestigte oder lose Container angeht: Ein Container gilt erst dann als „befestigt“, wenn er fest mit dem Rumpf verbunden ist, und das ist nur bei Zellenschiffen der Fall – von solchen Schiffen gibt es in der Binnenschifffahrt nur sehr wenige. Zur Vermeidung von Missverständnisses ist zu überlegen, die Tabellen für feste Container aus den Stabilitätsbüchern zu entfernen und diese Tabellen nur in die Stabilitätsbücher für Schiffe mit Zellstrukturen aufzunehmen.

Qualitätssystem / Risikobewertung

Eine Reihe von EBU-Barge Operators ist aktiv in die Entwicklung eines Qualitätssystems für die Containerbinnenschifffahrt eingebunden. Voraussichtlich wird dieses System in Kürze mit der Inspektion der ersten Schiffe anlaufen. Die Schiffe werden nicht nur anhand von Kriterien wie Wartungszustand, Umweltleistung, Zertifizierung und Besatzungsvorschriften beurteilt, sondern es werden auch Verfahren, Anweisungen und Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme berücksichtigt.

Die Leistung der inspizierten Schiffe kann kontinuierlich überwacht werden. Damit wird es einerseits den Barge Operators ermöglicht, sich für Schiffe zu entscheiden, die ihren Qualitätsanforderungen entsprechen und andererseits werden Schiffsführer und Besatzungen motiviert, ihre Leistung zu verbessern.

Folgende Aspekte spielen hierbei auch eine Rolle:

- Risikobewertung: Für jedes einzelne Schiff kann das spezifische Stabilitätsrisiko ermittelt werden und können angemessene Maßnahmen in die Standard-Schiffsverfahren aufgenommen werden. Die freien Flüssigkeitsoberflächen sind ein Beispiel für ein Risiko, dem in einer solchen Risikobewertung Rechnung zu tragen ist.
- Angemessene Schulungen und Weiterbildungen für Besatzungsmitglieder zum Thema der Stabilität von Containerschiffen.

Containergewichte

Bei einer früheren Diskussion über die Stabilität in der Containerbinnenschifffahrt und auch während des Runden Tisches, den Sie im September 2013 organisierten, wurde deutlich, wie wichtig korrekte Angaben der Containergewichte für die Stabilität sind. Es kommt häufig vor, dass die aktuellen Containergewichte von den Gewichten laut Ladungsverzeichnis abweichen. Dies hat zur Folge, dass die Schiffsführer ihre Stabilitätsberechnung und ihren Stauplan auf fehlerhafte Informationen stützen.

Die IMO hat inzwischen eine Regelung zur Einführung der „Wiegevorschrift“ ab dem 1. Juli 2016 verabschiedet: ab diesem Datum muss das Gewicht von Seecontainern (für den Export) vor Verladung auf ein Seeschiff festgestellt werden, entweder durch eine kalibrierte Verwiegeeinrichtung oder durch eine andere (zertifizierte) Berechnungsweise. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Befrachter.

Die EBU ist über das niederländische Ministerium für Infrastruktur & Umwelt, das anscheinend auf diesem Gebiet eine führende Rolle übernommen hat, in die Umsetzung der IMO-Vorschriften in die nationale Gesetzgebung der europäischen Mitgliedstaaten einbezogen. Wir plädieren für einen harmonisierten Ansatz und eine Erhaltung der Wettbewerbsgleichheit der verschiedenen betroffenen Häfen (im Falle der Containerbinnenschifffahrt handelt es sich hauptsächlich um Rotterdam und Antwerpen). Es gelten die Bestimmungen des Landes, in dem der Container beladen und versiegelt wird, und daher ist es für Befrachter nicht praktikabel, wenn in jedem Land andere Kriterien oder Verfahren angewandt werden müssen.

Zudem nimmt die EBU, gemeinsam mit anderen betroffenen Interessensvertretern wie den Befrachtern, Spediteuren und Güterkraftverkehrsunternehmen, an einer Arbeitsgruppe teil, die sich mit Initiativen zu verbesserten Prozessabläufen auseinandersetzt, damit die Wiegeverpflichtung so effizient wie möglich umgesetzt werden kann. So werden die Möglichkeiten zur Verwiegung der Container an den Terminals geprüft und die gewünschte Genauigkeit der Gewichtsbestimmung wird der in der Praxis erreichbaren Genauigkeit gegenübergestellt. Unser Anliegen ist es, Störungen im Logistikprozess so weit wie möglich zu vermeiden.

Die Wiegevorschrift scheint ein Schritt in die richtige Richtung zu sein, aber es muss nachdrücklich darauf hingewiesen werden, dass diese Maßnahme in der Binnenschifffahrt nicht viel bewirken wird, wenn die korrekten Daten nicht in die entsprechenden Systeme eingegeben werden! Dieser Aspekt wurde ebenfalls bereits beim Runden Tisch in Bonn angesprochen. Wenn nur eine Wiegeverpflichtung eingeführt wird, ohne diese organisatorischen und prozessabhängigen Fragen zu klären, wird damit das Problem der fehlerhaften Containergewichtsangaben in der Binnenschifffahrt nicht zu lösen sein.

In der oben genannten Arbeitsgruppe mit den anderen beteiligten Interessensvertretern wird daher auch dieser Aspekt erörtert. Es geht dabei um folgende Faktoren:

- Die korrekte oder einheitliche Verwendung der Begriffe „Netto“, „Brutto“ und „Tara“. Häufig werden geschätzte Gewichte verbucht, diese müssen nach der Feststellung des tatsächlichen Gewichts in den Buchungen, im Terminal-Steuerungssystem, in den Manifesten, Lösch- und Ladelisten usw. korrigiert werden
- Die Verwendung der korrekten Informationen über Größe und Typ einschließlich des korrekten Containergewichts.
- Eine Klärung der Zuständigkeiten bei LCL-Containern.

Bezüglich der korrekten Größen- und Typenangaben zeigt eine Untersuchung dieser Arbeitsgruppe, dass der Unterschied zwischen dem gewogenen Gewicht des leeren Containers und dem an der Tür des Containers angegebenen Gewicht (laut einem zertifizierten Protokoll) bis zu 5% betragen kann. Es hat sich auch herausgestellt, dass die Gewichtsdivergenz zwischen trockenen und nassen Palletten ungefähr 12% ausmachen kann. Zudem scheinen – kalibrierte! – Wiegebrücken, Krane und andere Verwiegeeinrichtungen eine Abweichung von 0,5 bis zu mehr als 5% aufzuweisen. Kurz gefasst: Eine 100%ige Genauigkeit ist illusorisch. Eine für alle akzeptierbare und machbare Toleranzmarge sollte von den Stakeholdern noch vereinbart werden, aber diese könnten dann nur für Exportcontainer aus Europa gelten. Bei Importcontainern nach Europa bleiben wir von den überseeischen Verfahren abhängig.

Ein elektronischer Datenaustausch über EDI-Meldungen zwischen den Tiefwasser-Terminals und den Hochseereedereien kann hier für eine Rationalisierung und Standardisierung der Verfahren sorgen. Weniger Tastatureingaben bedeuten eine geringere Fehleranfälligkeit.

Es muss betont werden, dass die Zuständigkeit für korrekte Angaben der Containergewichte unter allen Umständen stets beim Befrachter liegt und nicht bei den Betreibern von Binnenschifffahrt- oder Binnenterminals, auch wenn sie eventuell einen Teil der Wiegeverpflichtung für ihre Kunden übernehmen können.

Elektronischer Datenaustausch für Meldezwecke

Unabhängig von dem oben genannten Austausch der EDI-Meldungen, die sich häufig zwischen Hochseereederei und Tiefwasser-Terminals, und daher außerhalb der Einflussphäre der Binnenschifffahrt abspielt, kann EDI auch im Informationsaustausch zwischen Barge Operator, Schiff und Terminal einen Mehrwert darstellen.

Einige EBU-Barge Operators arbeiten mit mehreren Tiefwasser-Containerterminals an Pilotprojekten zusammen, bei denen die so genannten Baplie- und Movinsnachrichten nach dem EDI-Standard übermittelt werden. (Zur Klarstellung ist anzumerken, dass der Nachrichtenaustausch über EDI nicht mit den elektronischen Meldungen nach BICS gleichzusetzen ist!) Die Nutzung von Baplie (Schiffsplan) und Movins (Stauanweisungen) versetzt Terminals und die Binnenschifffahrtakteure in die Lage, Schiffe auf eine effiziente Art und Weise nach Maßgabe eines detaillierten Stauplans zu beladen. Eine angemessene Beschreibung der verschiedenen Containertypen ist hier zu berücksichtigen.

Wir sprechen uns dafür aus, diese Arbeitsweise nach Beendigung der Pilotprojekte auf breiter Basis einzuführen.

Abschließende Bemerkung

Wie aus den obigen Bemerkungen bereits deutlich geworden ist, werden viele Maßnahmen schon heute umgesetzt oder könnten zur Anwendung kommen, andere Regelungen sind derzeit noch in der Entwicklung und stehen demnächst zur Verfügung. Bei einem Teil der Vorhaben hängt die Binnenschifffahrt von anderen Akteuren in der Logistikkette ab, die häufig in anderen Weltregionen operieren, aber es gibt auch Maßnahmen, die durchaus vom Binnenschifffahrtsgewerbe beeinflusst oder umgesetzt werden können.

Wir stehen Ihnen selbstverständlich weiter gerne zur Verfügung, um dieses Projekt voranzutreiben und sichern Ihnen auch unsere Mitarbeit an der Entwicklung des Leitfadens zu.

Mit freundlichen Grüßen,

Didier Leandri
Präsident
