



In Seenot: Die neuen Solas-Bestimmungen sollen helfen, schlimme Havarien zu verhindern

LOC/dpa/picture-alliance

Sicherheit fängt beim Versender an

Seit Juli 2016 gelten neue Bestimmungen für die Versendung von Überseecontainern. Laut den Solas-Richtlinien gibt es zwei Möglichkeiten, wie sich die verifizierte Bruttomasse der Boxen ermitteln lässt.

Ein Containerschiff wird von meterhohen Wellen getroffen. Da die Boxen nicht gleichmäßig verladen wurden und die schweren Container sich auf einer Seite befinden, gerät das Schiff in Schlagseite und droht zu kentern.

Falsche Angaben der Containergewichte

Es ist einer der Albträume einer jeden Reederei und eines jeden Kapitäns. Dass es sich hierbei aber nicht nur um Träume handelt, macht die Havarie der MSC Napoli am 18. Januar 2007 im Ärmelkanal

deutlich. Zwar war die Ursache für das Schiffsunglück der Sturm Kyrill. Die Wellen waren so heftig, dass die Bordwand aufgerissen wurde. Aber bei einer nachträglichen Prüfung stellte sich heraus, dass viele Container deutlich schwerer waren als in den Ladungspapieren angegeben. Dieses Beispiel zeigt, welche enorme Bedeutung eine korrekte Verladung und die korrekte Angabe der Containergewichte durch die Spediteure und Verloader haben. Deshalb hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO neue Richtlinien zur Bestimmung der verifizierten Brutto-

Laut BG Verkehr gibt es bislang keine Verstöße gegen die neuen Solas-Regeln

masse (Verified Gross Mass, VGM) von Frachtcontainern beschlossen, auch bekannt unter der Abkürzung Solas. Danach muss seit dem 1. Juli 2016 die Bruttomasse von Ladungseinheiten vor ihrer Stauung an Bord eines Schiffes dem Reeder vom Versender zur Verfügung gestellt werden. Der Versender ist in der Regel der Verloader, der allerdings für die Ermittlung des Gewichtes und die Zusendung der Papiere auch einen Dienstleister – zum Beispiel einen Spediteur – beauftragen kann. Die in Deutschland zuständige Behörde, die die Einhaltung der Solas-Bestimmungen überwacht, ist die Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr. „Die neuen Regelungen werden eingehalten, wir haben bislang keine Verstöße festgestellt“, sagt Thomas Crerar, bei der BG Verkehr zuständig für das Thema Schiffsicherheit. Seine Kollegen

sind generell für Schiffskontrollen verantwortlich. Bei Besichtigungen prüfen sie – angefangen von nautischen Einrichtungen bis hin zu den Maschinenräumen – auch stichprobenartig, ob die VGM-Meldung vorliegt und ob das Verladeverbot für Container ohne VGM eingehalten wird. „Wir kontrollieren allerdings nicht, ob die angegebenen Gewichte auch zutreffend sind“, sagt Crerar. Dazu seien die Hafenstaaten nicht verpflichtet.

Aber einige Terminalbetreiber kontrollieren das Gewicht. In die Containerbrücken sind Waagen integriert, anhand derer die Terminalmitarbeiter prüfen können, ob die angegebenen Gewichte mit den tatsächlichen übereinstimmen. Aus der Branche war zu hören, dass hier schon der eine oder andere Container falsch ausgezeichnet war und nochmals nachgewogen werden musste.

Die Versender oder Spediteure haben grundsätzlich zwei Möglichkeiten, das Gewicht des Containers zu ermitteln. Zum einen über eine Waage, zum anderen über eine Rechenmethode, bei der die Einzelmassen der Ladung, des Stau- und Zurrmaterials sowie das Tara-Gewicht des Containers zusammengerechnet werden. Dazu gibt es auch entsprechende Tools, die eine Berechnung erleichtern (siehe Kasten unten).

EKB bietet schnelle Verwiegung an

Aber es gibt auch Spediteure, die die Verwiegung der Container anbieten. Die EKB Container Logistik in Bremen zählt dazu. Sowohl am Standort in Bremen wie auch in Hamburg bietet die Spedition diesen Service Verladern und anderen Speditio-



Die Waage ist in den Reachstacker integriert und leitet die Daten automatisch weiter

EKB Container Logistik

nen an. Dabei arbeitet EKB mit einem System des IT-Dienstleisters Tally Tech zusammen. EKB übernimmt neben der Verwiegung auch die Zusendung des Dokuments zum Reeder. Die Waage ist in einen Reachstacker integriert. Beim Anheben des Containers werden die Daten automatisch weitergeleitet. „Das System funktioniert einwandfrei, auch weil wir ein halbes Jahr vor dem Inkrafttreten der Regelung bereits mit den Vorbereitungen begonnen haben“, sagt Holger Schulz, Geschäftsführer der EKB. Es hätten jedoch nicht so viele Unternehmen wie erhofft die Leistung angenommen. Er führt das darauf zurück, dass viele Versender und Spediteure entweder über eigene Waagen verfügen oder die Berechnungsmethode gewählt haben. Womöglich hängt es auch damit zusammen, dass eine Verwiegung

immerhin 42,50 Euro kostet plus einen Multistopp-Zuschlag für 60 Euro.

Wer hingegen die zweite Variante zur Bestimmung der korrekten Bruttomasse des Containers anwenden will und die Bruttomasse selbst berechnen möchte, muss als Versender über eine laufende Qualitätssertifizierung verfügen (zum Beispiel ISO 9001, ISO 28001) oder als AEO anerkannt sein.

Oder aber man hält sich an das Berechnungsverfahren, das die BG Verkehr entwickelt hat und das sich auf der Homepage www.deutsche-flagge.de befindet. „Dieses Verfahren ist kein Hexenwerk“, hält Crerar fest. Unternehmen, die nach diesem Verfahren vorgehen, müssen nicht über eine Zertifizierung verfügen. ■■■

Michael Cordes

ARBEITSHILFE FÜR DIENSTLEISTER UND VERSENDER

Kostenloses Tool erleichtert die Berechnung der Bruttomasse eines Containers

Die Berechnung der Bruttomasse eines Containers ist „kein Hexenwerk“, wie Thomas Crerar von der Aufsichtsbehörde, der Berufsgenossenschaft Verkehr, es formuliert. Aber: Unterschätzen sollte man die Ermittlung der Containergewichte auch nicht. Denn es kann fatale Auswirkungen haben, wenn die Rechnung nicht stimmt, nicht nur für die korrekte Stauung auf den Schiffen, sondern auch für den Versender. Wird nämlich im Terminal bei den Routineverwiegungen festgestellt, dass die angegebene Bruttomasse nicht dem tatsächlichen Gewicht entspricht, wird der Container nochmals verwogen. Dafür fallen nicht nur zusätzliche Kosten an, sondern unter ungünstigen Umständen kann es auch bedeuten, dass die dafür benötig-

te Zeit dazu führt, dass der Container nicht mehr das eigentlich gebuchte Schiff erreicht. Daher ist es von Vorteil, wenn man bei der Berechnung der Bruttomasse des Containers



Abonnenten der VR finden das Berechnungstool unter

www.verkehrsrundschau-plus.de

mit einem standardisierten Tool arbeitet. Die Verkehrsrundschau stellt ihren Abonnenten auf ihrer Homepage ein solches Tool kostenlos zur Verfügung.

In diesem Excel-Tool müssen verschiedene Felder ausgefüllt werden. Neben Angaben zum Container selbst (Nummer, Prüfziffer etc.) sind das Gewicht der Ladung und das des Containers anzugeben. Dazu kommen dann aber noch weitere Daten wie die Gewichte der Ladungsträger (zum Beispiel Paletten) sowie des Verpackung- und Ladungssicherungsmaterials. Diese Gewichte können entweder selber gewogen werden oder man kann die Angaben der Hersteller/Versender heranziehen. Das Tool summiert dann die einzelnen Positionen automatisch auf. Unter dem Strich erhält man dann die verifizierte Bruttomasse des Containers und muss die dann weiterleiten. Das Tool finden Sie unter: www.verkehrsrundschau-plus.de. cd