



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Informationskette der Gewichte der Container, eine Herausforderung nicht nur für die Binnenschifffahrt?

Internationale Position Deutschlands
und Erwägungen des BMVBS



Containergewichte

Erfordernisse und Auswirkungen

- Historie
- Anlass der aktuellen Befassung bei der IMO
- Technische Erwägungen
- Internationale Aktivitäten Deutschlands bei der IMO
- Ergebnisse von DSC 17 / DSC 18
- Ausblick, Rechtsetzung



Historie

Befassungen mit dem Thema in der **Vergangenheit:**

- **IAO-Übereinkommens Nr. 27** über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken (1929)
- **Gesetz über die Gewichtsbezeichnung** an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken (1933)
 - Container fallen u.E. nicht unter das Übereinkommen (weil das Ladehilfsmittel sind)



Anlass der aktuellen Befassung

Ladungsverluste von **Containern**, die **an Deck** gefahren werden.

- **Je größer die Schiffe, desto größer die Verluste** und damit die Risiken für die Versicherer
- Durchschnittlicher Wert eines beladenen TEU: **25 T bis 45 T €**
- **Versicherungswirtschaft** geht von jährlichen Verlusten zwischen **2.500 und 10.000** Deckscontainer samt Ladung aus
[Quelle: MunichRe]
- **Ausnahme: Totalverlust** eines vollbeladenen Containerschiffs
(MSC Napoli, 2007, Englischer Kanal, Auseinanderbrechen, Strandung) [Quelle: Versicherungswirtschaft]



Ladungsverluste bei der Containerschifffahrt

Das eigentliche Problem bei der **Ladungssicherung**:
Je größer die (See-)Schiffe werden, desto **vielfältiger** werden die **Einflüsse** auf Schiff und Ladung:

sog. Heckslamming
parametrisches Rollen

Folgen:

- Rissbildung im **Schiffsverbund** und
- Versagen von **Sicherungssystemen** des Ladungssicherungs-Handbuchs.



Heckslamming



Quelle: Internet



Parametrisches Rollen

:





Wenn der Schiffsentwurf an das Limit geht...



Quelle: Internet



...kann das schwerwiegende Folgen haben... Die Überreste der „MOL Comfort“.



Quelle: Internet



Einflussfaktoren

- Eigenschaften der **Ladung** stellen selbst auch ein Risiko für die Schiffssicherheit dar (z.B. Gefahrgut, Schüttladungen, Decksladung)
- Container, die **deutlich schwerer** sind **als angegeben**, führen zu Problemen bei der **Stauplanung und Stabilitätsberechnung**: Die obersten Container an Deck sollten nur leicht oder leer sein
- Derzeit sind **geschätzte Gewichte** von Containern die Praxis
- Stauplaner und Besatzung können auf die **Ladungspapiere** zurückgreifen. Darin ist nur das **Gewicht der Ladung** (Containerinhalt) angegeben; die **Ladehilfsmittel (Container, Laschmaterial) sind nicht berücksichtigt**
- Es gibt für die Schiffsbesatzung **keine Kontrollmöglichkeit** für Containergewichte an Bord



Erwägungen, Welche Einflussmöglichkeiten bestehen?

- **Schiffsform; Schiffsgröße:**
 - Der Trend wird durch Wirtschaftlichkeit der Schiffe vorgegeben.
- **Gewichtsangabe** (Masseangabe):
 - wichtiger **Sicherheitsfaktor**: nur bei Kenntnis der Einzelgewichte kann ein ordentlicher **Stauplan** erstellt werden;
 - **Stabilitätsberechnung**: erforderlich für die Seetüchtigkeit;
 - erforderliche **Laschung** und maximales **Stapelgewicht** der Container;
 - wichtig für die **Handhabung** des Containers und die Sicherheit aller Beteiligten in der Transportkette



Welche Einflussmöglichkeiten bestehen? Gewichtsangabe:

Angabe des **Gewichtes des Containers** ist erforderlich.

Wer?

Versender

Wo?

In den Beförderungspapieren

**Ermittlung
des Gewichtes
(Masse)?**

Wiegen, Berechnen



Internationale Aktivitäten Deutschlands

Thema wird unter dem Punkt der Vermeidung von **Ladungsverlusten** bei der IMO (Unterausschuss DSC (Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers) behandelt:

- DEU unterstützt die Aktivitäten und hat einen Vorschlag zu DSC17 eingereicht, der die **Gewichtsangabe** in den **Beförderungspapieren** verlangt.

Fortschreibung der **CTU-Packrichtlinien** durch die IMO, ILO und UN-ECE in einer besonders von der ILO eingerichteten Arbeitsgruppe

- Thema könnte technisch bei der Fortschreibung der CTU-Packrichtlinien berücksichtigt werden; DEU sich hat dazu erklärt.



Ergebnisse von DSC 17, Ausblick DSC 18

- Anträge von NGOs, und Staaten wie NLD, DNK haben das **Verwiegen** aller Container gefordert
- DEU hat für die Zulassung einer **alternativen Gewichtsbestimmung** geworben

- Es wurden **Guidelines für die Bestimmung der Containermasse** erarbeitet (DSC 18/5), die bei der IMO diskutiert werden
- Der Schiffssicherheitsausschuss (**MSC**) kann eine Änderung von SOLAS und die Einführung der **Guidelines für die Bestimmung der Containermasse** beschließen (Inkrafttreten vsl. 2016/ 2017)



Ausblick, Rechtsetzung

DEU wird die **Ergebnisse von DSC** im Rahmen des völkerrechtlich verbindlichen SOLAS-Übereinkommens national umsetzen.

Die Einsetzung einer **verantwortlichen Person** für die **Ladungsabfertigung** darf nicht auf verpackte gefährliche Güter im IMDG-Code beschränkt bleiben (derzeitige Rechtslage); hier muss künftig eine **Erweiterung auf alle Güter, die über See verladen werden**, stattfinden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Referat Maritime Schiffssicherheit (WS 23)
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn

www.bmvbs.de