



Ref: CC/CP (13) 09

CCR voert overleg met deskundigen over de stabiliteit van de containerschepen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 5 september in Bonn een rondetafel met een zestigtal deskundigen georganiseerd over het thema stabiliteit van de containerschepen in de binnenvaart. De rondetafel had tot doel aanzetten uit te werken om te bepalen:

- hoe voldoende nauwkeurige gegevens over de containergewichten kunnen worden verkregen,
- of, als dit niet haalbaar is, welke middelen ingezet kunnen worden om stabiliteitsberekeningen uit te voeren ondanks de bestaande onzekerheid over de gewichten van bepaalde containers. Deze berekeningen zouden in alle situaties de stabiliteit van het schip moeten garanderen.

De rondetafel heeft tot de volgende conclusies geleid.

Het exacte gewicht van de containers is een gegeven dat voor de hele vervoersketen van belang is: van conditionering tot levering.

Het probleem is zeer complex en kan niet alleen door de binnenvaartsector worden opgelost, die slechts een schakel van de logistieke keten is. De activiteiten van andere stakeholders, zoals de IMO (Internationale Maritieme Organisatie), moeten in de benadering worden geïntegreerd.

Het bedrijfsleven gebruikt een aantal best practices om aan deze ontbrekende of onvoldoende kennis van het gewicht van de vervoerde containers tegemoet te komen. Het aantal ongelukken in verband met containers is dankzij deze best practices relatief gering. Dit is van groot belang, aangezien dergelijke ongelukken bijzonder ernstige gevolgen voor de scheepvaart kunnen hebben en zelfs tot volledige onderbrekingen kunnen leiden.

Nieuwe instrumenten voor de stabiliteitscontrole, zoals ladingsberekenaars en metingen van de inzinking op verschillende punten van de romp, zijn voortaan op de markt verkrijgbaar. Aan boord van de schepen bieden deze instrumenten een waardevolle steun voor de schipper om op elk moment de stabiliteit van zijn schip te kunnen veiligstellen.

Alle betrokken partijen hebben – gezien de complexiteit van de stabiliteitsberekeningen – het belang van zowel de basisopleiding als de na- en bijscholing tijdens de hele carrière onderstreept.

De rondetafel is door alle deelnemers als een groot succes aangemerkt: de CCR heeft opnieuw haar capaciteit bewezen om complexe vraagstukken met alle stakeholders te behandelen en eens te meer haar belang als uitwisselingsplatform aangetoond.

De context

De recente ongelukken met containerschepen (Arc-en-Ciel, Excelsior), maar ook de averij van het tankschip Waldhof hebben het belang van het stabiliteitsvraagstuk aangetoond. Deze thematiek is dan ook in het werkprogramma van de CCR opgenomen. De Werkgroep Politiereglement bijvoorbeeld werkt momenteel aan het veiligheidsaspect bij het containervervoer. Deze werkzaamheden beogen de vaststelling van de omstandigheden waarin een stabiliteitsberekening vereist is. Het resultaat van deze berekening moet betrouwbaar zijn en de stabiliteit van het schip garanderen, ook als de kwaliteit van de basisgegevens (containergewichten) niet onder de verantwoordelijkheid van de schipper valt.

De bepaling van de containergewichten is ook een uitdaging voor de zeevaart

Dhr. Lohmann (Duits Bondsministerie van verkeer, bouw en stadsontwikkeling) heeft de lopende werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie gepresenteerd. Het vraagstuk van de containergewichten staat tevens op de agenda van de comités en werkgroepen. Momenteel worden twee aanzetten onderzocht om de situatie te verbeteren:

- weging van de containers door de verlader (bijvoorbeeld in de zeeterminals),
- of
- vaststelling van de gewichten door de verlader door middel van de optelling van de individuele laadgewichten of de verpakkingseenheden voor de lading en de container, met een onafhankelijke procescertificering die het goede containergewicht garandeert.

De stabiliteit van de containerschepen, een transversaal thema van verlader tot schipper

Dhr. Ackermann (BASF) heeft de vaststellingsmethode voor de containergewichten aan de hand van de aard van de vervoerde goederen en de overdracht van de informatie naar de volgende schakel van de keten gepresenteerd: bruto gewicht of netto gewicht.

Dhr. Bochow (Contargo) heeft vervolgens de rol van de binnenvaartterminals verduidelijkt. Hij heeft met name de moeilijkheden (logistiek, tijdverlies) besproken die worden ondervonden bij de exacte vaststelling van de containergewichten tijdens het laden van het schip, ook al bestaan approximatieve controlemiddelen.

Dhr. Amacker (Danser Group) heeft het standpunt van de containervervoerder uiteengezet, onder verwijzing naar de beschikbare technische middelen voor de schipper en naar de bedrijfsopleidingen. Hij heeft tevens de nauwe correlatie met het stuwplan benadrukt.

Dhr. Stefanoff (PSA Antwerpen) heeft de rol van de zeeterminals benadrukt en tevens de aandacht gevestigd op het verschil tussen uitgevoerde en ingevoerde containers enerzijds en de verwarring tussen bruto gewicht en netto gewicht anderzijds. Ook lopende projecten zoals de elektronische gegevensoverdracht zijn door hem behandeld.

Dhr. Kruisinga (nautisch-technische commissie van de EBU/ESO) heeft het accent gelegd op de uitdaging waaraan de schipper continu het hoofd moet bieden: de stabiliteit van zijn schip garanderen, ook met onvoldoende nauwkeurige gegevens. Hij heeft bovendien de aansprakelijkheid van de schipper besproken en tevens de rol van de opleidingen tijdens de hele loopbaan benadrukt.

Hoe wordt de stabiliteit van de schepen gecontroleerd en gegarandeerd?

Dhr. Becker (scheepvaartpolitie van Rheinland-Pfalz) heeft met concrete gevallen de belangrijkste tekortkomingen gepresenteerd die door Aquapol zijn geïdentificeerd.

Dhr. Guesnet (DST Duisburg) heeft bruikbare instrumenten (zoals de meting van de oscillatieperiode) gepresenteerd die de stabiliteit van de schepen ook bij onnauwkeurige gegevens kunnen garanderen.

In de laatste plaats heeft dhr. Koelman (SARC) de mogelijkheden van de ladingsberekenaars en de toekomstige ontwikkelingen gepresenteerd.

De kernpunten die tijdens de rondetafel geïdentificeerd zijn

Alle actoren uit de logistieke keten hebben een nauwkeurige kennis van de containergewichten nodig: een container die door een terminal wordt gelost kan bijvoorbeeld niet op een vrachtwagen worden geladen als de container te zwaar is en hierdoor het maximale toegelaten gewicht wordt overschreden. De problematiek betreft dus zowel het weg- als het zee- en binnenvaartvervoer. De oplossing moet dan ook globaal zijn en de CCR zal de werkzaamheden van de IMO met grote belangstelling volgen.

De kennis van het exacte gewicht is onontbeerlijk: ook een container die aanzienlijk minder dan het aanvankelijk aangekondigde gewicht weegt, vormt een risico voor de stabiliteit van het schip.

Afgezien van de geconstateerde ontbrekende of onjuiste informatie, kan het managementsysteem voor de informatie worden verbeterd om fouten te voorkomen die voortvloeien uit de verwarring tussen het netto gewicht en het bruto gewicht (zonder/met tarra).

Er bestaan echter goede praktijken die het aantal ongelukken verminderen ondanks de onvoldoende nauwkeurige gegevens voor de containergewichten.

De lopende werkzaamheden voor artikel 1.07 van het Rijnvaartpolitierglement beogen de bepaling van de gevallen waarin een stabiliteitsberekening wordt vereist en moeten de uitwerking van duidelijke en eenvoudige regels mogelijk maken.

In de laatste plaats hebben de partners unaniem de belangrijke rol van de opleiding onderstreept. De basisopleiding is natuurlijk belangrijk, maar deze moet regelmatig worden aangevuld, bijvoorbeeld om te leren hoe ladingsberekenaars gebruikt moeten worden.

De perspectieven

De rondetafel heeft enerzijds de complexiteit van het vraagstuk van de containergewichten aangetoond en anderzijds de identificatie van verbeteringsaanzetten mogelijk gemaakt:

- de schipper kan beschikken over verschillende ondersteunende instrumenten om de stabiliteit van zijn schip te verbeteren: de ladingsberekenaar in combinatie met software voor de uitwerking van een stuwplan, maar ook metingen van de inzinking op verschillende punten van de romp;
- de elektronische gegevensoverdracht zou de betrouwbaarheid van de informatie door de hele logistieke keten heen kunnen verbeteren;
- de technologische ontwikkelingen zullen nieuwe mogelijkheden voor de stabiliteitscontrole bieden: installatie van geijkte weegsystemen op de kranen van de containerterminals, meting van de oscillatieperiode van het schip of probabilistische benadering van de containergewichten enz.;
- een basisopleiding aangevuld met bij- of nascholing tijdens de hele loopbaan.

Al deze aanzetten zullen worden besproken binnen de bevoegde comités van de CCR om een actieplan uit te werken. Deze werkzaamheden zullen natuurlijk in nauwe afstemming met het bedrijfsleven worden verricht.

De CCR in het kort (www.ccr-zkr.org)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de Rijnvaart. De CCR heeft bevoegdheden op technisch, juridisch, economisch, maatschappelijk en ecologisch gebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, maatschappelijk verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Talrijke activiteiten van de Centrale Commissie bestrijken echter niet alleen meer de Rijn, maar betreffen rechtstreeks de Europese vaarwegen in het algemeen.

Contact

Secretariaat van de CCR

Raphaël Wisselmann, administrateur voor technisch/nautische vraagstukken en binnenvaartinformatiesystemen

Tel.: +33 (0)3 88 52 96 44 / r.wisselmann@ccr-zkr.org