

Verifizierung von Containergewichten

Kontrolle ist besser

Die IMO will die Verifizierung von Containergewichten vor Verladung an Bord künftig verbindlich machen. Mit einer Veränderung der Solas-Richtlinien scheint nach jahrelanger Debatte endlich ein Kompromiss gefunden – der jedoch auf gemischte Resonanz stößt.

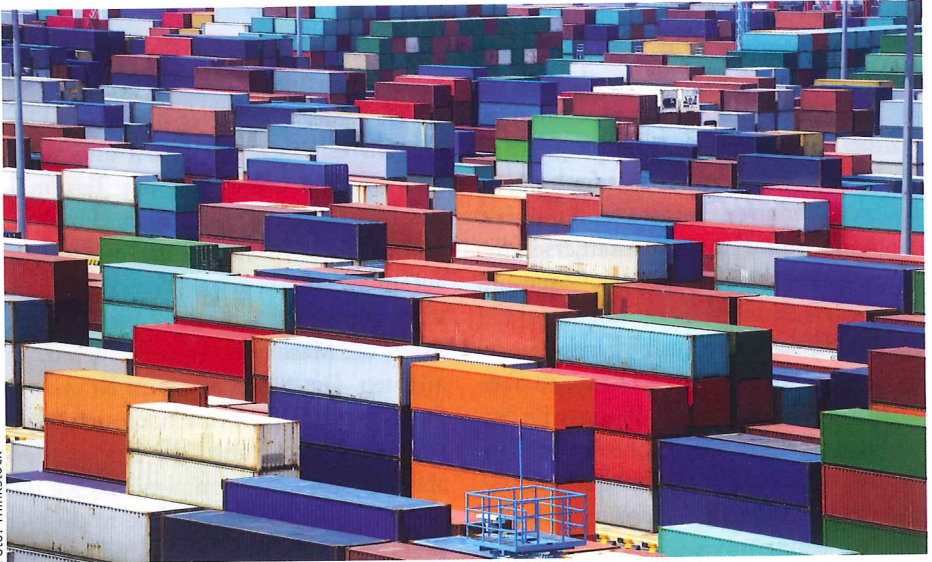


Foto: Thinkstock

Das tatsächliche Gewicht von Containern weicht häufig von den Angaben auf den Frachtpapieren ab.

Falsch deklarierte Gewichte von Containern an Bord von Schiffen sind seit langem ein Problem. Nach einer intensiven Debatte um die Verifizierung des tatsächlichen Gewichts der stählernen Boxen hat das DSC-Subkomitee (dangerous goods, solid cargo and containers) der International Maritime Organization (IMO) Ende September nun Veränderungen am Regelwerk Solas (Safety of Life at Sea) beschlossen. Künftig muss das Gewicht von Containern somit überprüft werden, bevor diese an Bord eines Schiffes verladen werden dürfen.

Die existierenden Solas-Vorschriften sehen bereits vor, dass der Verloader dem Verfrachter Angaben über das Ladungsgewicht zur Verfügung stellt. Die Verifizierung dessen kann dabei demnächst auf zwei Arten erfolgen: Zum einen durch eine unmittelbare Verwiegung des Containers vor Verladung auf das Schiff. Da die Voraussetzungen für diese Methode jedoch nicht in allen Teilen der Welt gegeben sind, ist es zum anderen zudem möglich, das Gewicht rechnerisch zu bestätigen. Bei dieser Methode muss das Gewicht der Ladung vor dem Packen gesondert überprüft werden, d.h. der Inhalt inklusive Pack- und Staumaterialien muss mittels geeichter Waagen gewogen

werden. Die jeweilige Hafenstaatskontrolle soll dafür verantwortlich sein, dass geeichte Ausrüstung in den einzelnen Ländern vorhanden ist.

Der Gesetzesentwurf stößt erwartungsgemäß auf unterschiedliche Resonanz. Die Internationale Vereinigung von Transportarbeitern (ITF) ist der Ansicht, dass die zweite Alternative lediglich einen «Kompromiss» darstelle, der es verpasse, das Problem von falsch deklarierten Containergewichten grundlegend aus der Welt zu schaffen. Dass Regierungen zwischen den zwei Alternativen wählen können, führe vielmehr zu dem «goldenen» Standard einer vorgeschriebenen Containerverwiegung und einem weniger klar geregelten Zertifizierungsprozess des Ladungsgewichts, dessen Rahmenbedingungen noch nicht umfassend festgeschrieben seien. Die Vereinigung europäischer Reeder (ECSA) bemängelt zwar, dass die Regelung nicht auf das Risiko in Verbindung mit dem Packen und Stauen von Containern eingeht, findet den Entwurf aber grundsätzlich gelungen.

Falls die IMO Maritime Safety Committee (MSC) den Entwurf im Mai kommenden Jahres annimmt, könnten die Regeln ab 2016 in Kraft treten. *av*