

Conclusies vanuit EBU-ESO door Maira van Helvoirt

De belangrijkste conclusies vanuit EBU-ESO:

- De bijeenkomst ging grotendeels over containergewichten. Dat is begrijpelijk: het gewicht van een container is een zeer belangrijk gegeven. Een zeer groot deel van de containergewichten blijkt niet correct te zijn. Containers kunnen zowel zwaarder als lichter zijn, en afwijkingen komen zowel bij im- als export voor.
- De onjuistheid van de containergewichten blijkt niet zozeer een 'fysiek' probleem - de correcte gewichten blijken wel degelijk voorhanden - maar meer een organisatorisch / procesmatig probleem:
 - Bij boekingen wordt een voorlopig gewicht opgegeven. Pas later is het definitieve gewicht bekend, maar dat kan op dat tijdstip niet meer in de systemen verwerkt worden.
 - Er blijkt veel onduidelijkheid te zijn over hoe omgegaan moet worden met bruto / netto / tarra-gewichten: gewichten kunnen worden vermeld inclusief of exclusief het gewicht van de lege container, inclusief of exclusief verpakking. Door verschillende opeenvolgende schakels in de keten worden deze begrippen door elkaar gehanteerd, met grote kans op fouten tot gevolg.
 - Vooral bij LCL-containers is / voelt niemand zich verantwoordelijk voor de juistheid van het totale containergewicht.
- Een mogelijke oplossing kan gevonden worden in het gebruik van (tijdige) elektronische informatie-uitwisseling / EDI, zoals onder meer uit een proef met PSA Antwerpen en DPW Germersheim blijkt. Voorwaarde is dan wel, dat wijzigingen in het EDI-bericht mogelijk zijn, zodat het definitieve gewicht alsnog ingevoerd kan worden. Ook zullen afspraken gemaakt moeten worden over een standaardmanier van omgaan met bruto-/nettogewichten.
- Andere mogelijke oplossingen die aan de orde kwamen zijn: het wegen van de containers op de inland terminal, wegen op de deepsea-terminal, en wegen aan boord. Deze methoden resulteren echter ofwel in een forse verstoring van het logistieke proces, ofwel in hoge investeringskosten, ofwel ze zijn niet nauwkeurig genoeg. Belangrijker echter is het feit, dat op deze manier de verantwoordelijkheid - en daarmee de aansprakelijkheid - voor de juiste containergewichten bij de verkeerde partij komt te liggen.
- Degene die de container belaadt en de deuren sluit - de verlader - is verantwoordelijk voor de juistheid van de gewichten, en moet dat ook blijven. We moeten voorkomen dat deze verantwoordelijkheid wordt afgewenteld op schipper / barge operator / terminal.
- Het wegen van containers op terminals of aan boord is niet alleen te laat in het proces, het druist bovendien in tegen ontwikkelingen zoals het Maritime Single Window en de AEO. Het Maritime Single Window voorziet in het éénmalig aanleveren (en daarna hergebruiken) van informatie en wel door de verantwoordelijke partij. En de AEO voorziet in een secure lane, waarvan de integriteit niet zomaar onderbroken mag worden door het aanpassen van containergewichten.
- Suboptimalisatie moet voorkomen worden: deeloplossingen die alleen betrekking hebben op de binnenvaart, waardoor de binnenvaart een concurrentienadeel ondervindt ten opzichte van weg en spoor, zijn niet acceptabel.

- De containergewichten zijn niet alleen bepalend voor de stabiliteit van schepen. Ook de juistheid van de stabiliteitsberekeningen en het kennisniveau van de bemanningsleden zijn van belang. Het relatieve belang van containergewichten ten opzichte van deze andere factoren - die wellicht eenvoudiger te verbeteren zijn - is niet goed uit de verf gekomen. Oftewel: welke maatregel levert, tegen de minste inspanning, de grootste bijdrage aan de veiligheid. Vooral het kennisniveau van bemanningen is een punt van aandacht voor de schippers (zeker niet alleen omdat de waterpolitie daar een opmerking over maakte; uit een CBRB-themabijeenkomst over containerstabiliteit, enkele jaren geleden, bleken diverse, zeer ervaren en door de wol geveerde containerschippers de grootste moeite te hebben met enkele eenvoudige stabiliteitssommetjes; er tijdens de opleiding aandacht aan besteden is één maar zorgen dat deze kennis beklijft is heel wat anders).
- Terug naar de containergewichten. Het belang van juiste containergewichten moet niet gebagatelliseerd worden. Maar het moet evenmin overdreven worden! Er vinden in de containerbinnenvaart slechts zeer weinig ongevallen plaats. De voorstellen van de CCR tot herziening van art. 1.07 van het Rijnvaartpolitiereglement voorzien echter in een flinke aanscherping en stellen ook stabiliteitsberekeningen verplicht bij schepen die zodanig intrinsiek stabiel zijn dat je ze zelfs willens & wetens niet 'om' krijgt. Een onnodige verzwaring van deze regels is ongewenst!
- Het waarborgen van de stabiliteit tussen terminals (in een zeehaven) is ook aan de orde geweest. Het wijzigingsvoorstel voor art. 1.07 RPR lijkt in een bijna continue monitoring van de stabiliteit te voorzien. Er moet echter bedacht worden, dat de stabiliteitscriteria die ten grondslag liggen aan art. 1.07 RPR gelden voor schepen die op volle snelheid varen, met flinke zijwind, of in een bocht met sterke stroming. Deze criteria zijn dus niet bedacht voor de situatie in de (zee-) haven, die veel minder belastend is.
- Er moet een goede definitie gegeven worden voor "begin van de reis" (art. 1.07 RPR).
- Stuwagesoftware: Deze blijkt soms niet goed afgestemd te zijn op het betreffende schip, of niet goed toegepast te worden: gebruik van verkeerde tabellen (voor gewone containers in plaats van high cubes, voor vastgezette containers in plaats van losse), verkeerde toepassing van de vrijvloeistofcorrectie. Aanpassing van de software zal nodig zijn - zoveel mogelijk foolproof.
- Niet besproken is het vastzetten van containers met twistlocks, zoals in de zeevaart standaard is maar in de binnenvaart nauwelijks toegepast wordt. Dit resulteert weliswaar niet in een verbetering van de stabiliteit, maar voorkomt in elk geval dat de containers overboord vallen.
- Tot slot: Opnieuw is duidelijk geworden hoe complex dit onderwerp is. Er zijn veel belangen in het spel (economisch, operationeel, juridisch, veiligheid) en vele partijen betrokken (verladers, deepsea-rederijen, deepsea-terminals, inland terminals, barge operators, schippers, handhavers...). De CCR wordt dringend verzocht om, in dit krachtenspel van belangen en partijen, nut & noodzaak en kosten & baten niet uit het oog te verliezen! De binnenvaartsector is graag bereid om, op alle niveaus (schippers, operators, terminals), met de CCR samen te werken om gezamenlijk te komen tot adequate regelgeving die de veiligheid waarborgt zonder onnodige belasting.
