

Bulk Carrier im Containertransport



Marine Loss Control Engineering

Ein Überblick über potenzielle Sicherheitsrisiken für Schiff und Fracht

Zunehmend wirken sich Containerknappheit, Hafenüberlastung sowie Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen für Arbeitnehmer negativ auf die Schifffahrtsindustrie und ihre Praktiken aus. Ein weiteres Beispiel ist die besorgniserregende Praxis, Seecontainer auf Bulk Carriern zu befördern.

Bulk Carrier sind nicht für den Containertransport geeignet

Dieser Schiffstyp ist nur für den Transport von Produkten wie Kohle, Chemikalien, Getreide oder ähnlichen Gütern ausgelegt. Nicht ausgelegt sind diese Schiffe mit ihren weiten Öffnungen und glatten Decks jedoch für den Transport von Containern. Doch genau diese beunruhigende Praxis ist aktuell verstärkt zu beobachten, da Versender versuchen, ihre Produkte trotz Kapazitätsengpässen auf den Markt zu bringen, Spediteure lieber gewinnbringende Fracht laden, statt leere Container neu zu positionieren und einige Spediteure den Transport auf höherwertige Güter und somit zugunsten profitablerer Fracht beschränken. Nach Angaben der British International Freight Association wird sich diese Situation voraussichtlich bis ins Jahr 2022 fortsetzen.

Beunruhigende Kombination von Massengut mit Containerfracht

AIG Marine Loss Control Engineering registriert verstärkt die Absicht, an Deck von Bulk Carriern zusätzlich Container zu fahren. Diese Vorgehensweise ist weder üblich noch empfohlen. Gründe hierfür sind offenbar die aktuelle Containerknappheit, die geringen verfügbaren Schiffskapazitäten, die Überlastung der Häfen sowie die pandemiebedingten Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer. Diese Situation wird sich nach Angaben der British International Freight Association voraussichtlich bis ins Jahr 2022 fortsetzen. ¹

3 Gründe...

...warum der Versand von Containern auf Bulk Carriern keine gute Praxis ist

1. **Schiffsstabilität:** Die Beförderung von Containern an Deck kann die Stabilitätsgrenzen des Schiffes überschreiten, was möglicherweise zu Schäden durch starke Rollbewegungen, Verlust von Containern durch über Bord gehen, oder sogar zum Kentern des Schiffes führen kann.
2. **Container-Sicherung:** Bulk Carrier verfügen normalerweise nicht über die notwendigen Container-Sicherungsvorrichtungen wie Twistlock Foundations (Pockets), Zurrstangen usw. Das führt in der Regel zu einer unzureichenden Sicherungsmethode, wie beispielsweise Container, die auf Holz gestellt und dann mit Ketten gesichert werden. Die Risiken werden noch größer, wenn mehr als eine Ebene von Containern befördert wird, sowohl wegen der größeren Höhe und des somit höheren Schwerpunkts als auch aufgrund der fehlenden ordnungsgemäßen Sicherung der oberen Ebenen.
3. **Frachtschlagseinrichtungen:** Die meisten Massengutterminals weltweit verfügen nicht über geeignete Containerbrücken, sodass das Be- und Entladen von Containern von Bulk Carriern häufig mit ungeeigneter Ausrüstung erfolgt, oft ohne einen geeigneten Containerspreader. Das Risiko von abstürzenden Containern ist bei dieser Art von Be- und Entladung als viel höher einzuschätzen als in einem standardmäßigen Containerhafenbetrieb.

Risiko minimieren

Empfehlungen von Klassifikationsgesellschaften

Zumindest eine der großen Klassifikationsgesellschaften erlaubt zwar die Beförderung von Containern und anderen Decksladungen auf Bulk Carriern, empfiehlt aber dringend, dass Schiffe, die für die Beförderung von Containern ausgelegt sind, den Klassenvermerk „Container“ beantragen sollten. Bisher gibt es anscheinend nur sehr wenige Schiffe mit diesem Klassenvermerk. Daneben empfehlen Klassifikationsgesellschaften auch die Einhaltung des IMO Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code), Annex 14.

Hinweise des AIG Marine Loss Control Engineerings



Containertransporte auf Bulk Carriern sollten NICHT genehmigt werden, es sei denn, dieses Schiff hat die entsprechende „Container“-Kennzeichnung der Klasse.

- **Versicherte** sollten sich bewusst machen, dass auch ihre Güter auf Bulk Carriern transportiert werden könnten, die im Containerdienst eingesetzt werden, und ihre Güter somit potenziell höheren Risiken ausgesetzt sind. **Spediteure** und andere an Seetransporten beteiligte Personen sollten darauf aufmerksam gemacht werden, dass derzeit auch Bulk Carrier zum Containertransport eingesetzt werden. So können derartige Frachtbuchungen und die damit verbundenen Risiken vermieden werden.

Angebot des AIG Marine Loss Control Engineerings für Global Marine-Kunden

MLCE kann auf Anfrage jedes vorgeschlagene Schiff, das für die Nutzung durch einen AIG Versicherten vorgesehen ist, anhand der Seasearcher-Datenbank bewerten. Diese Datenbank bietet eine der besten Methoden, um die Eigenschaften und die Eignung eines Schiffes für eine Reise zu ermitteln.

Wenn Sie Unterstützung bei der Schadenverhütung wünschen, wenden Sie sich bitte an Ihren lokalen Marine Loss Control Manager.



Kontakt

Matthias Böhmen

Regional Loss Control Manager DACH

T +49 40 3604 227

matthias.boehmen@aig.com

AIG ist der Marketingname für das weltweite Versicherungsgeschäft der American International Group, Inc., das Sach- und Unfallversicherungen, Lebensversicherungen, Altersvorsorgeprodukte und allgemeine Versicherungsprodukte umfasst. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite unter www.aig.com.

DEUTSCHLAND: Risikoträger der Versicherung ist die AIG Europe S.A., Direktion für Deutschland, Neue Mainzer Straße 46 – 50, 60311 Frankfurt.

ÖSTERREICH: Risikoträger der Versicherung ist die AIG Europe S.A., Direktion für Österreich, Herrngasse 1 – 3, 1010 Wien.

SCHWEIZ: Risikoträger der Versicherung ist die AIG Europe S.A., Luxembourg, Zweigniederlassung Opfikon, Sägereistrasse 29, 8152 Glattbrugg.

Dieses Dokument dient lediglich zu Werbezwecken und zur allgemeinen Information und kann unter keinen Umständen zur Rechtfertigung eines Deckungsanspruchs herangezogen werden. Der Deckungsumfang der Versicherung ist abhängig von den Underwriting-Anforderungen und jeweiligen Bedingungen der Police.