

Contargo führt Wartezeitregelung für Binnenschiffe in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ein

Seit 1.8.: 15 Euro zusätzlich für jeden Container

Nachdem sich die Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam nach der extremen Situation im Februar zunächst etwas entspannt hatten, müssen Containerbinnenschiffe bereits wieder Wartezeiten von 24 bis 72 Stunden hinnehmen. Die Probleme treten vor allem an diesen Terminals auf:

Antwerpen - „730, 913, 869, 1742

Rotterdam - APM, ECT Deltaterminals, ECT Home

Der Spezialist für Container-Hinterlandtransporte, Contargo, hat reagiert und erhebt inzwischen für diese Terminals eine pauschale Wartezeitvergütung von 15 Euro pro Container.

Obwohl in der Vergangenheit mehrfach versucht wurde, die Seehafenterminals zu Maßnahmen zu bewegen, die eine nachhaltige Verbesserung der Situation bewirken, konnten leider nur kurzfristige Erfolge erzielt werden. In Rotterdam fehlen Umschlagskapazitäten und in Antwerpen sind die Abfertigungszeiten der Terminals so eingeschränkt, dass die theoretisch möglichen Kapazitäten nicht genutzt werden.

Contargo-Geschäftsführer Heinrich Kerstgens kann bei den Hafentreibern derzeit keine Maßnahmen erkennen, die die Situation der Binnenschiffer in nächster Zeit auch nur annähernd verbessern würden. „Konkret entstehen uns Mehrkosten durch zusätzliche Schiffe, die aber geringer ausgelastet sind, durch höheren Treibstoffverbrauch, um Verspätungen aufzuholen, Liegegelder

für Schiffe und Umfahren im Seehafen. Aber auch an den Inlandsterminals entsteht uns erhöhter Aufwand, um Verspätungen aufzuholen,“ so Kerstgens.

Die Konsequenz ist, dass Contargo ab dem 1. Oktober 2007 für Wartezeiten, die über 12 Stunden (Lade- und Löscherbereitschaft angezeigt bis Ende der Umschlagstätigkeit) an einem Terminal hinaus gehen, eine Wartezeitvergütung in Höhe von 15 Euro pro Container für jedes angefangene 12 Stundenintervall berechnet. Für die Zeit vom 1. August 2007 zum 30. September 2007 wird eine Wartezeitpauschale unabhängig von der tatsächlichen Wartezeit in Höhe von 15 Euro pro Container für Terminals erhoben, die besonders überlastet sind. Nach 36 Stunden Wartezeit behält sich Contargo sogar vor, das Binnenschiff abziehen und die betroffenen Container an einem anderen Terminal zu löschen. Kerstgens: „Wir betrachten solche Wartezeiten als ein Ablieferhindernis gemäß § 419 HGB.“

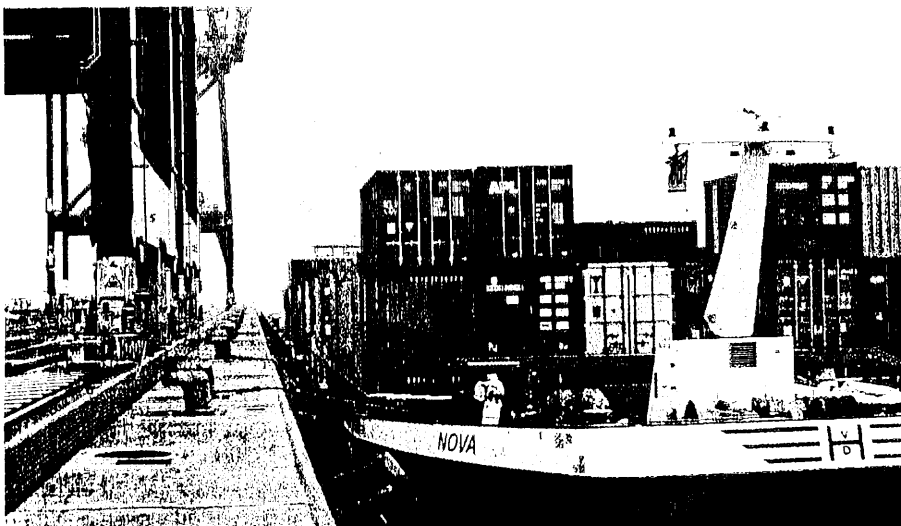
Auch in dieser Situation betonen die Verantwortlichen von Contargo, dass es ihnen nicht darum geht, die Seehafenbetreiber an den Pranger zu stellen. Kerstgens: „Wir wollen Teil einer Lösung sein und haben mehrfach unsere Zusammenarbeit angeboten. Wir wollen unsere Kunden auch unter diesen Bedingungen zufrieden stellend bedienen. Deshalb haben wir bereits Konsequenzen gezogen und wie schon angekündigt, unseren Fahrplanrhythmus für Antwerpen auf 10 Tage verlängert.“

Abfertigungsprobleme in Rotterdam + Antwerpen BDB ist über die Entwicklung Entwicklung beunruhigt

Die Abfertigungsprobleme für die Container-Binnenschiffahrt in Antwerpen und Rotterdam haben in den letzten Monaten erneut dramatisch zugenommen. Durch die anhaltenden Verzögerungen bei der Abfertigung in den Nordseehäfen entstehen dem Gewerbe Zusatzkosten in Höhe von 15 – 20 Mio. Euro pro Jahr. Es ist nicht auszuschließen, dass die betroffenen Unternehmen erneut Verspätungszuschläge (congestion surcharges) erheben, um ihre Mehrkosten, die sich je nach Relation auf 15 bis 30 % belaufen, abdecken zu können. (Lesen sie hierzu den nebenstehenden Beitrag. Die Red.)

Seit 2004 müssen Containerbinnenschiffe in den Nordseehäfen Antwerpen und Rotterdam immer wieder Wartezeiten von 24 bis 72 Stunden hinnehmen, obwohl die Binnenschiffe angemeldet sind und pünktlich am Terminal erscheinen. Die unzureichend vorhandenen Umschlagskapazitäten werden von den Betreibern der Terminals bevorzugt zum Laden und Löschen von Seeschiffen eingeteilt. Denn Verspätungen beim Umschlag der Ozeanriesen kosten die Terminals Geld, während die verspätete Abfertigung von Binnenschiffen bisher keine finanziellen Konsequenzen für die Terminalbetreiber hat.

In der Vergangenheit hat das Gewerbe mehrfach in Gesprächen versucht, die Umschlagsbetriebe zu Strukturmaßnahmen zu bewegen; erzielt wurde aber nur eine vorübergehende Verbesserung der Situation. Aufgrund des anhaltend starken Mengenwachstums im internationalen Containerverkehr muss die Containerbinnenschiffahrt heute erneut feststellen, dass kurzfristige Maßnahmen nicht fruchten können, solange das grundsätzliche Problem der fehlenden Umschlagskapazitäten in den Häfen bestehen bleibt. Ein weiterer Lösungsansatz könnte ein Regelwerk sein, das der Binnenschiffahrt eine angemessene Behandlung bei der Abfertigung zusichert.



MS „Nova“, im Auftrag der Contargo unterwegs, wartet auf Entladung