

Recorders helpen bij schade door zeetransport

Vanaf begin augustus gaan zeecontainers met bloembollen de wereld over. Verzender en ontvanger rekenen op een kwaliteitsproduct. Maar wat kan er onderweg in de container misgaan? En wie is er verantwoordelijk voor de schade? Recorders bieden hierbij uitkomst.

Tekst: Arno Reitsma, Lokker & Reitsma Register Experts, Stellendam
Fotografie: René Faas

De wereld wordt steeds kleiner qua handel en logistiek. Door uw markt te vergroten, gaat u de eerste stappen zetten in het internationale vervoer. U droomt van uw eigen koelcontainers die per containerschip het zeegat uitvaren en het ruime sop kiezen. Een mooi gezicht: u als exporteur op de kade en de containerboot vertrekt in de avondzon met uw koelcontainers met bloembollen naar de nieuwe markt overzee. Er zijn vooraf heel wat voorbereidingen getroffen. Met de rederij-agent heeft u de zeereis helemaal uitgestippeld op de wereldkaart. Er zijn duidelijke afspraken met de rederij gemaakt om uw zending bloembollen volgens uw wensen naar de loshaven aan de andere kant van de wereld te verscheppen. Afspraken over de vervoerstemperatuur, de relatieve luchtvochtigheid van de koellucht en het ventileren zijn duidelijk op papier vastgelegd. De bloembollen worden op het bedrijf export-

klaar gemaakt voor de grote reis. Dan is daar eindelijk de grote dag. De rederij brengt een glimmende, nieuwe koelcontainer op uw werf. De zending wordt door u voorzichtig in de koelcontainer geladen. Nog een laatste blik in de koelcontainer. Dan doet de chauffeur de containerdeuren dicht. Een zwaar zegel gaat op de deur. Wat kan er nog mis gaan? Daar gaan uw bloembollen op reis. Het avontuur overzee gaat beginnen. Na enige tijd krijgt u een bericht van uw klant. Uw bloembollen zijn ernstig beschadigd gelost op het eindadres. Welkom in de boze wereld van claimen en het verhaal halen bij diverse partijen, betrokken bij uw exportavontuur.

WIE EIST, DIE BEWIJST

U bent beland in een totaal andere wereld, vol met andere spelregels en gebruiken, die u niet gewend bent. U, of uw klant (in geval van een CIF (Cost, Insurance and Freight)-levering), zal

een aantal bewijzen moeten gaan verzamelen en overleggen. Als claimant heeft u de plicht het overtuigend bewijs te leveren dat:

- de lading op het moment van verscheping (het plaatsen van de lading in de koelcontainer) in goede conditie was;
- de geleverde koelcontainer van de rederij visueel geschikt was en de koelunit ingesteld was, overeenkomstig de vervoersinstructies;
- de lading het beoogde transport zou kunnen doorstaan;
- er een causaal verband is tussen de aard van de schade aan de lading en de primaire oorzaak van de schade.

Ogenschijnlijk een simpel ABC-tje, maar de praktijk is vaak weerbarstiger. Het is daarom van cruciaal belang dat u kunt bewijzen dat de rederij tijdens de zeereis zich niet heeft gehouden aan de gezamenlijke afspraak. Voor het bewijzen van verkeerde koellucht en/of luchtvochtigheid, kunnen elektronische recorders behulpzaam zijn.

BEPERKT BEWIJS

Het plaatsen van elektronische temperatuur- en luchtvochtigheidsrecorders in de koelcontainers is van cruciaal belang voor het bewijs van en onderzoek naar de primaire oorzaak van de schade.

Van belang zijn de volgende zaken:

- wat was de temperatuur en luchtvochtigheid van de circulerende koellucht tijdens de reis, geleverd door de koelmotor?;
- wat was de gemiddelde luchttemperatuur en luchtvochtigheid in de stuwage/lading?;
- wat was het verschil tussen de aangeleverde koellucht en retourlucht?

In de praktijk worden in een 40 feet koelcontainer drie recorders geplaatst. Deze recorders worden meestal bovenop de pallets geplakt. De geregistreerde temperaturen uit deze



recorders geven alleen maar de retourluchttemperaturen weer. Er is dus geen enkel bewijs wat de geleverde koellucht (delivery air) was tijdens het transport.

Uit de praktijk weten wij dat achterin de koelcontainer (bij de deuren) de werkelijke temperaturen het hoogst zijn. De recorder op de pallets tegen de deuren zal dus altijd een waarde van ongeveer 1-2°C hoger aangeven dan de gemiddelde koellucht.

Dan blijven er dus nog twee recorders over op de bovenste laag van de lading, die alleen de retourlucht hebben geregistreerd. Hiermee kan dus moeilijk het overtuigend bewijs worden geleverd aan de rederij, dat de geleverde koellucht niet conform de afspraak was.

In het geval dat de recorders in de koelcontainer op andere locaties worden geplaatst, kan er bij transportschade een beter en overtuigend bewijs geleverd worden omtrent de werkelijk geleverde koellucht tijdens de zeereis door de rederij.

DRIE OF VIER RECORDERS

Voor de registratie van de geleverde koellucht van de koelcontainer moet een recorder geplaatst worden in de luchtstroom, bij voorkeur daar waar de geleverde koellucht het ladingcompartiment instroomt. Plaats daarom een recorder op de eerste pallet, tegen het kopschot, en zo laag mogelijk:

onderste laag pallet stapeling – bij voorkeur op de houten pallet. Voor een objectieve meting van de gemiddelde retourlucht kan de recorder geplaatst worden in het midden van het bovenste rooster in het kopschot (in de vrije ruimte tussen de bovenkant van de palletstapeling en het plafond van de container).

Het verschil tussen de geleverde koellucht en retourlucht geeft een indicatie van de:

- capaciteit van de koelinstallatie;
- doorstroming van de koellucht in de container en mogelijk door de lading / stuwage.

Voor het registreren van de ladingtemperaturen tijdens de reis moet(en) een of twee recorders in de kisten worden geplaatst tussen de bloembollen. In geval van een recorder in de lading, is de meest praktische oplossing halverwege de container op een hoogte van ongeveer 1 meter (vierde of vijfde laag van de palletstapeling). In geval van een derde en vierde recorder, de positie verdelen op 1/3 en 2/3 van de originele stuwage; op een hoogte van 150 cm boven de vloer (recorder voorin) en 75 cm boven de vloer (recorder achterin – derde rij van achteren, geteld vanaf de deuren). Als de derde recorder en eventueel een vierde recorder in de lading/stuwage word(en) geplaatst, dan kan men er achteraf een aantal mogelijke oorzaken verklaren.

Het plaatsen en terugvinden van de recorders op eindbestemming blijft altijd een kanskaart. Het komt maar al te vaak voor dat, in geval van schade, de recorders niet meer voorhanden zijn. Verder worden de recorders tegenwoordig steeds kleiner. Markeer de plaats van de recorders 'huffer-proof'; een rode stickers op het krat waar de recorder wordt geplaatst of een plastic 'safety ribbon' aan de kratten; dit vergemakkelijkt het terugvinden van de recorders.

Met behulp van deze vier recorders is een gedegen onderzoek naar de primaire oorzaak van ladingschade achteraf redelijk goed te reconstrueren.