

In der vergangenen Periode kam es zunehmend zu Unannehmlichkeiten durch die sich verschiebenden Cargo Opening Times (COT) und Cargo Closing Times (CCT), den Zeiten, zu denen Container an den Seehafen-Terminals im Rotterdamer Hafen zum Export angeliefert werden können. Dies bringt nicht nur die Zeitpläne durcheinander, sondern führt auch zu Frustrationen zwischen den Frachtführern aus dem Hinterland und deren Auftraggebern. Auch wenn die Reaktion der Auftraggeber gegenüber den Hinterlandfrachtführern zunächst logisch erscheint, so liegt die eigentliche Ursache und damit der Einfluss auf die Auswirkungen bei einem anderen Glied der Logistikkette. Das zunehmend unbeständige Muster bei den Ankünften von Seeschiffen (derzeit ist weniger als die Hälfte der weltweiten Container-Linienschiffahrt pünktlich) in Verbindung mit dem Trend zur Verengung der COT und CCT (aufgrund des Platzmangels an den Seehafen-Terminals) tragen wesentlich zur Entstehung der aktuellen Problematik bei.

COT und CCT haben ihren Ursprung in der zunehmenden Skalierung und den damit einhergehenden größeren Call Size bei Seeschiffen. Die CCT sollen vor allem gewährleisten, dass jederzeit vor der Ankunft des jeweiligen Seeschiffes alle gebuchten Container (sowohl physisch als auch verwaltungstechnisch einwandfrei) am Seehafen-Terminal eingetroffen sind, damit der Ladevorgang möglichst reibungslos und optimal vorbereitet werden kann. Zudem verlangen u. a. die europäischen Bestimmungen die Gewissheit, dass die Exportladung zu einem festgelegten Zeitpunkt vor der Ankunft des Seeschiffes im Seehafen-Terminal vorhanden ist. Die COT sollen gerade verhindern, dass große Mengen an Exportfracht frühzeitig am Seehafen-Terminal angeliefert werden, mit dem Risiko von u. a. Überladung der Containerstack und einem damit verbundenen Stau im Terminal. Vor Beginn der COT werden die Container vom Seehafen-Terminal nicht angenommen. Dies gilt auch für Container, die bereits aus dem Hinterland unterwegs sind und bei Ankunft im Seehafen mit veränderten COT und CCT konfrontiert werden.

Der maßgebliche Faktor für diese beiden Zeitstempel ist die geschätzte Ankunftszeit (Estimated Time of Arrival, ETA) des Seeschiffes. Anhand dieses Zeitpunkts werden die COT und CCT für die Exportbuchungen auf dem Seeschiff bestimmt. Diese Zeiten werden der buchende Partei dann über die Reederei mitgeteilt. Sobald sich jedoch die ETA des Seeschiffes ändert, hat dies in vielen Fällen auch Auswirkungen auf die zuvor ermittelten und in der Kette kommunizierten COT und CCT. Insbesondere mit der fortschreitenden Zunahme der Skalierung in Verbindung mit dem unbeständigen Muster der tatsächlichen Ankunftszeiten von Hochseeschiffen wird die Auswirkung einer verzögerten und/oder veränderten Rotation des Hochseeschiffs auf den zugrunde liegenden Prozess immer deutlicher. Dies belegt die Bedeutung korrekter und aktueller Informationen zwischen sowie die Wahrnehmung der Verantwortung durch die entsprechenden Parteien in der Logistikkette.

Eine wesentliche Rolle im Informationsfluss rund um die ETA, die COT und die CCT ist der Partei vorbehalten, welche die Exportbuchung bei der Reederei vorgenommen hat, in der Regel Verloader oder Spediteure. Der im Herbst 2019 veröffentlichte [Leitfaden Container-Binnenschiffahrt](#) befasst sich bereits mit der spezifischen Rolle dieser Parteien und den Informationen der Hinterlandfrachtführer über Änderungen, die sich bei der Disposition ihrer Container ergeben. Der Transport per Hinterlandmodalität ist de facto eine direkte Folge der Exportbuchung und der damit verbundenen Parameter; der Hinterlandfrachtführer hat auf diese Rahmenbedingungen keinen direkten Einfluss.

Falls die ETA des Seeschiffes sich ändert, ist es daher von Wichtigkeit, dass sich der Verloader oder Spediteur in erster Linie bei der Reederei über die Änderung und die Folgen erkundigt. Im Anschluss daran ist seitens des Verladers bzw. des Spediteurs zu gewährleisten, dass der Hinterlandfrachtführer die aktuellen Informationen erhält, so dass auch er sich rechtzeitig auf die veränderten Umstände einstellen kann. Ob der Container zum Seehafen abfahren kann oder nicht, entscheidet sich beim Hinterlandtransport danach anhand der aktuellen COT und CCT für eine Exportbuchung.

