

Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern -VGM- Neue SOLAS-Anforderungen für die verifizierte Bruttomasse von Seecontainern Die neuen Vorschriften treten am 1. Juli 2016 in Kraft und sind weltweit gültig

Die Überladung von Containern gefährdet die Stabilität von Schiffen und stellt damit ein hohes Risiko dar. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO hat daher neue Regelungen zum Wiegen von Containern in Kap. VI Regel 2 des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen.

Die SOLAS-Anforderungen sind nicht neu. Bereits heute gilt die Regelung, dass der Versender die Gewichte an den Reeder zu melden hat. Diese ist nun in der Form erweitert worden, dass die Bruttomassen als verifizierte Gesamtgewichte (**Verified Gross Mass = VGM**) der Container vom Versender (Shipper) rechtzeitig an den Reeder gemeldet werden müssen.

Die Reedereien haben ihrerseits ab dem 01. Juli 2016 die Verpflichtung, nur noch Container mit einem VGM auf Seeschiffe zu verladen. Container ohne VGM bleiben zukünftig stehen!

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat die BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit, mit der Durchführung von staatlichen Aufgaben zu den Neuregelung beauftragt.

Hierzu zählen insbesondere:

Festlegung der Genauigkeitsklassen zu verwendender Waagen bei der Bestimmung der Bruttomasse, Regelung zur Zertifizierung in den Unternehmen - soweit die Bruttomasse durch Berechnung bestimmt werden soll (sog. "Methode 2").

VGM-Ermittlungsmethoden

Die Ermittlung von verifizierten Gesamtgewichten kann gemäß SOLAS über **zwei Methoden** erfolgen:

Methode 1:

Die Container müssen auf einer Wiegestation (Waagen Klasse 4) gewogen werden.

In Deutschland müssen Waagen, die für die Verwiegung gepackter Container verwendet werden, der Genauigkeitsklasse III (IV) der EU-Richtlinie 2009/23/EG (ab 20.4.2016 2014/31/EU) entsprechen. Dieser Prozess muss durch den Versender an der Ladestelle erfolgen oder eine vom Versender autorisierte Firma tätigt den Wiegeprozess des an der Ladestelle verplombten Containers gemäß den Vorgaben.

Falls Sie nicht selbst über die notwendigen Einrichtungen verfügen, kann der Wiegeprozess durch M.G. organisiert werden in dem Sie uns mit der Verwiegung des Containers durch einen von M.G. ausgewählten Wiegebetrieb beauftragen. Die ermittelten Werte sind dann maßgebend für die notwendigen Meldungen und auch für die Dokumentation.

Sollten Sie selbst nach „Methode 1“ verwiegen, finden Sie auf unserer WebSite ein unverbindliches Muster, das entsprechend Ihren Möglichkeiten angepasst werden kann, mit Namen der bevollmächtigten Person und dessen Unterschrift.

Methode 2:

In Deutschland können Unternehmen, die entweder über eine Zertifizierung als AEO verfügen oder eine ISO-Zertifizierung (z.B. ISO 9001, ISO 28001) besitzen, die „Methode 2“ nutzen. Voraussetzung dafür ist aber, dass die zertifizierte Berechnungsmethode in den entsprechenden Standards und Vorgaben berücksichtigt ist. Für die Aufnahme in die Qualitätsdokumente soll es keine Fristsetzung geben.

Unternehmen, die über keine Zertifizierung (AEO, ISO) verfügen, können trotzdem die Ermittlung der Bruttomasse nach „Methode 2“ vornehmen. Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat dafür ein zugelassenes Verfahren zur Berechnung der Bruttomasse entwickelt. Das beigefügte Muster der BG sollten diese Versender als Informationsgrundlage ansehen, um entsprechend den jeweiligen



YOU CALL. WE MOVE.
M.G. INTERNATIONAL
SINCE 1891

betrieblichen Voraussetzungen, die Bruttomasse gemäß den Vergaben zu ermitteln. Die Dokumentation muss mindestens 3 Monate nach Abschluss der Seereise aufbewahrt werden.

Alle einzelnen Gewichte von Waren, Packstücken, Packhilfsmitteln und Stauhölzern werden summiert und zusammen mit dem Container-Tara-Gewicht als verifiziertes Gesamtgewicht berechnet.

Die Leer/Vollverwiegung („Methode 2“) ist ebenfalls ein zulässiges Vorgehen zur Bruttomassebestimmung und geeignet, die verifizierte Bruttomasse zu ermitteln.

Die Meldung über das VGM muss durch den Versender oder durch eine vom ihm autorisierte Person unterschrieben sein und in einem Beförderungspapier dokumentiert werden. Die Übermittlung des VGM an die Reederei wird dann in der Regel elektronisch über die bestehenden Zugänge durch die vom Versender beauftragte Partei (in der Regel der Spediteur) an die Reederei erfolgen.

Die VGM-Meldung muss dem Carrier rechtzeitig vorliegen, damit die Daten innerhalb der durch den Carrier vorgegebenen Frist an diesen weitergeleitet werden können. Die VGM-Meldung wird 24-48 Stunden vor Ankunft des Seeschiffes im Ladehafen vorliegen müssen. Die Festlegung der Fristen obliegt dem jeweiligen Carrier und kann somit variieren.

Zur weiteren Information beachten Sie bitte, dass bei ‚transshipment‘ Containern, die nach dem 1. Juli 2016 weiterverladen werden, das VGM bereits bei Abfahrt im Ursprungshafen vorliegen muss. Liegt das VGM nicht vor, kann der Container nicht verladen werden oder bleibt ggf. so lange im ‚Transshipment-hafen‘ stehen bis das VGM nachgemeldet werden kann.

In Deutschland gilt ab dem 1. Juli 2016 die sogenannte „Null-Toleranzgrenze“. Die eingesetzten Waagen haben aber im technischen Betrieb Abweichungen; ebenso gibt es Abweichungen bei den genannten Taragewichten und den tatsächlichen Taragewichten der Container - die BG Verkehr wird das jedoch berücksichtigen und entsprechend entscheiden bei stichprobenartigen Prüfungen.

Die SOLAS-Änderung tritt am 1. Juli 2016 weltweit in Kraft, so dass ab diesem Zeitpunkt kein Container ohne VGM verladen werden darf. Sowohl den Reedern wie auch den Betreibern der Umschlagsanlagen ist klar, dass dieses Verladeverbot ab 1. Juli zwingend zu beachten ist. Sollte bei einer Kontrolle festgestellt werden, dass die Bruttomasse falsch angegeben wurde, wird die Behörde ein Verladeverbot aussprechen, das solange gilt bis die verifizierte Bruttomasse vorliegt. Somit kann es sowohl zu wirtschaftlichen als auch zu betrieblichen Strafen führen.

Wichtige Dokumente auf unserer WebSite unter „Forms“:

- Auftrag/Vollmacht zur Ermittlung des VGM durch M.G.
- Muster einer Wiegenote - Methode 1
- Muster einer Erklärung über die Bestätigung der Bruttomasse - Methode 2
- Muster einer Erklärung der Leer/Vollverwiegung - Methode 2

Weitere Informationen zum Thema:

[Deutsche Flagge](#)

[Richtlinien zur Bestimmung der verifizierten Bruttomasse von Frachtcontainers \(MSC.1/Rundschreiben 1475\)](#)

[Richtlinie 2014/31/EG – des europäischen Parlamentes und Rates zu den Waagen](#)

[World Shipping Council-Guidelines for Improving Safety and Implementing the SOLAS Container Weight Verification Requirements](#)

Wir haben die Informationen sorgfältig recherchiert, können für deren Richtigkeit jedoch keine Gewährleistung übernehmen.