



KUNDENINFORMATION

Hamburg, Juni 2016

Verifizierte Bruttomasse (Verified Gross Mass)

Sehr geehrte Geschäftspartner,

um die Sicherheit in der Seeschifffahrt zu gewährleisten, hat die International Maritime Organization (IMO) im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens (Kapitel VI Teil A Regel 2) beschlossen, dass ab dem **1. Juli 2016 kein Container mehr auf ein Schiff verladen werden darf, deren Bruttomasse nicht verifiziert und bestätigt worden ist.**

Nähere Informationen dazu können den vom Maritime Safety Committee (MSC) der International Maritime Organization (IMO) am 09. Juni 2014 im MSC. 1 / Circ. 1475 veröffentlichten Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse für Frachtcontainer entnehmen. Diese finden Sie unter

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>

Die neuen SOLAS-Richtlinien gelten weltweit und sind zwingend zu beachten. Um Verzögerung und Mehrkosten im Transportablauf zu vermeiden, möchten wir Ihnen nachfolgend einige Hinweise zu diesem Thema geben und Sie auf Ihre „Mitwirkungspflicht“ aufmerksam machen.

Im Sprachgebrauch hat sich für die Ermittlung und Bestätigung der Bruttomasse die Bezeichnung VGM (**V**erified **G**ross **M**ass) durchgesetzt. Daher werden wir im weiteren Verlauf diese Abkürzung verwenden.

Was versteht man unter VGM?

Der Ausdruck **verifizierte Bruttomasse (VGM)** bezeichnet die Gesamtbruttomasse

aus dem Eigengewicht eines Containers und den (Einzel)Gewichten aller Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich Paletten, Staumaterial und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in einen Container geladen wurden.

Wofür wird das VGM benötigt?

Das VGM wird von der Reederei ausschließlich für die Erstellung des Stauplans des Schiffes benötigt und dient der Sicherheit des Schiffes.

Unabhängig davon bleibt es bei der gesamten kommerziellen Dokumentation (Ausfuhranmeldungen, Handelsrechnungen, Ursprungszeugnisse, Konnossemente etc.) bei der bisherigen Praxis, d.h. das Bruttogewicht wird ohne Stau- und Sicherungsmaterial und Tara-Gewichts des Leercontainers dokumentiert).

Hieran ändert sich durch die SOLAS-Änderungen nichts!

Wie ist das VGM zu ermitteln?

Zur Ermittlung des VGM kommen nach dem SOLAS-Übereinkommen **zwei Methoden** in Betracht, deren Auswahl Ihnen obliegt.



In **Deutschland** ist für die **Methode 1** vorgesehen, dass der beladene und versiegelte Container auf einer Waage der Genauigkeitsklasse III (IV) der EU-Richtlinie 2014/31/EU verwogen wird.

Im Rahmen des Wiegevorgangs wird regelmäßig eine Wiegenote erstellt, die von Ihnen archiviert werden muss und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen ist.

Sofern Sie nicht selbst über eine Wiegeeinrichtung verfügen und auch keine in der Nähe Ihres Beladeortes des Containers kennen, sprechen Sie uns gern an. Wir werden dann versuchen, gemeinsam mit Ihnen eine Lösung zu finden.

Die Anwendung der **Methode 2** ist eine Alternative zur Verwiegung des gepackten Containers. Bei dieser Berechnungsmethode sind die Einzelmassen der Ladung, des Stau- und Zurrmaterials sowie das Eigengewicht (Tara) des Containers (*dieses können Sie außen an der Containertür ablesen*) zusammenzurechnen.

Bei Anwendung der Methode 2 sind in Deutschland zur Bestimmung der Einzelmassen Waagen der Genauigkeitsklasse III der EU-Richtlinie 2014/31/EU zu verwenden.

Die Verwendung der Methode 2 zur Ermittlung der Bruttomasse muss zertifiziert und zugelassen sein.

In Deutschland können Unternehmen, die entweder über eine Bewilligung 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.

Unternehmen, die weder über eine Zulassung als AEO verfügen, noch eine ISO-Zertifizierung besitzen, können trotzdem

die Ermittlung der Bruttomasse nach Methode 2 vornehmen.

Voraussetzung dafür ist, dass die Berechnung der Einzelmassen anhand des von der in Deutschland zuständigen Behörde BG Verkehr entwickelten Berechnungsblattes vorgenommen, dies entsprechend dokumentiert und die Dokumentation mindestens bis drei Monate nach Abschluss der Seereise aufbewahrt wird.

Die Dokumentation kann auch im Rahmen des jeweils verwendeten IT-Systems erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass die Ermittlung der Bruttomasse mittels der Addition verifizierter Angaben erfolgt und dies nachvollzogen werden kann. Auf Verlangen ist die Dokumentation der zuständigen Behörde vorzulegen.

Diese Art der Berechnung gilt dann in Deutschland ebenfalls als ein genehmigtes und zertifiziertes Verfahren (Methode 2) i.S.d. SOLAS-Regelung.

Ein darüber hinaus gehendes Genehmigungsverfahren gibt es in Deutschland nicht!

Wie und wann ist das VGM zu übermitteln?

Die VGM-Angaben („verifizierte Bruttomasse“, Name und Unterschrift der bevollmächtigten Person) müssen so rechtzeitig übermitteln werden, dass ausreichend Zeit verbleibt, damit die für den Seetransport eingeschaltete Reederei eine Stauplanerstellung vornehmen kann.

Was "rechtzeitig" ist, legt jede Reederei für sich selber fest und hängt in großem Maße von der jeweiligen Schiffsgröße ab.

Darauf haben wir keine Einflussmöglichkeit!

Als unverbindliche „Faustregel“ können Sie von 24 Stunden **vor Schiffsankunft** ausgehen. Den für Ihren Auftrag individuellen Zeitpunkt teilen wir Ihnen im Rahmen



der Terminabsprache für die Containerge-
stellung mit.

Die o.g. VGM-Angaben benötigen wir von
Ihnen schriftlich in dem üblichen Spediti-
onsauftrag oder in einem separaten Do-
kument. Auf Wunsch stellen wir Ihnen
gern einen entsprechenden Vordruck zur
Verfügung.

Gern kann die entsprechende Dokumenta-
tion auch elektronisch erfolgen. In diesem
Fall kann die erforderliche Unterschrift
durch eine einfache elektronische Signatur
(Namen der bevollmächtigten Person in
Großbuchstaben) erfolgen.

Container auf Straßenfahrzeugen

Die Ermittlung der VGM eines Containers
durch Verwiegung ist auch möglich, wenn
sich der Container auf einem Straßenfahr-
zeug befindet. Hierfür stehen nachfolgen-
de Alternativen zur Verfügung.

Zum einen die Verwiegung des Containers
auf einem Chassis (gemäß Ziffer 11.1
SOLAS-Richtlinien) und zum anderen eine
sog. Leer-/Vollverwiegung, die in Deutsch-
land ebenfalls zulässig ist.

Für diese beiden Möglichkeiten hat die in
Deutschland zuständige Behörde unver-
bindliche Berechnungsmuster zur Verfü-
gung gestellt, um die korrekte Ermittlung
des VGM zu erleichtern.

Die unverbindliche Vorlage einer
VGM - Deklaration können Sie auf unserer
Website kostenlos herunterladen unter:
www.trans-trading.de

Was passiert, wenn keine VGM-Angaben vorliegen oder diese falsch sind?

Die SOLAS-Änderung tritt am 1. Juli 2016
weltweit in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt wird
grundsätzlich keine Reederei oder Um-
schlagsbetrieb einen Container ohne die
VGM-Angaben an Bord eines Schiffes
verladen.

Sollte bei einer Stichprobenkontrolle fest-
gestellt werden, dass die VGM-Angaben
nicht zutreffend sein sollten, hat die zu-
ständige Behörde die Möglichkeit, ein Ver-
ladeverbot auszusprechen.

Neben den zeitlichen Verzögerungen kön-
nen zusätzlich weitere privatrechtliche
und/oder ordnungsrechtliche Konsequen-
zen entstehen.

Ihre „Mitwirkungspflicht“

In diesem Zusammenhang beachten Sie
bitte, dass wir bekanntermaßen nach den
neuesten ADSp 2016 arbeiten.

Nach der Ziffer 3.1.2 b ADSp 2016 sind
Sie als unser Auftraggeber dazu verpflich-
tet, uns im Falle von Seebeförderungen
auf alle nach den seerechtlichen Sicher-
heitsbestimmungen (z.B. SOLAS) erfor-
derlichen Daten hinzuweisen.

Sie übernehmen damit die alleinige Ver-
antwortung für die Vollständigkeit und
Richtigkeit sämtlicher Angaben, die für die
Durchführung der uns erteilten Aufträge
erforderlich sind. Wir werden diese weder
nachprüfen noch zu ergänzen.

Kontakt

Für etwaige Rückfragen stehen wir Ihnen
gern zur Verfügung.