

Mainz, 03.05.2016

Wichtige Information für alle Exporteure, die Übersee - Container verladen !

SOLAS - Richtlinie zur Verifizierung des Bruttogewichts von Export - Containern Pflicht ab 1. Juli 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

ab dem **1. Juli 2016** müssen die **Bruttogewichte von beladenen Export - Containern** nach einer zertifizierten und zugelassenen Methode rechtzeitig vor Verladung auf das Seeschiff festgestellt und der Reederei und dem Containerterminal übermittelt werden.

Rechtliche Grundlage ist das von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) beschlossene **SOLAS - Übereinkommen** (International Convention for the Safety of Life at Sea). Das global geltende Recht wurde in Deutschland durch die „Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern“ in nationales Recht umgesetzt. Unkorrekte Gewichtsangaben von beladenen Containern haben in der Vergangenheit zu Schiffsunfällen geführt. Die neue verbindliche Richtlinie dient somit der Sicherheit von Menschen, Transportmitteln, Ladung und der Umwelt. Ohne ein **verifiziertes (bestätigtes) Bruttogewicht** (engl. **Verified Gross Mass = VGM**) darf ab dem 1. Juli 2016 kein beladener Exportcontainer mehr an Bord eines Seeschiffes verladen werden.

Die **Verantwortung** für die Ermittlung und Dokumentation des verifizierten Bruttogewichtes des beladenen Containers trägt der **Verlader (Shipper)**. Der Verlader muss über geeignete **Nachweise** verfügen, dass tatsächlich eine Gewichtsverifizierung durchgeführt worden ist. Das dokumentierte verifizierte Bruttogewicht des Containers kann Teil eines Beförderungspapiers oder ein eigenständiges Dokument sein und muss von einer vom Verlader autorisierten Person unterschrieben werden. Eine elektronische Übermittlung des Dokuments ist auch möglich, dann soll statt einer Unterschrift die Namensangabe ausreichen. In jedem Fall muss in dem **Dokument** deutlich werden, dass es sich um das **verifizierte Bruttogewicht** handelt. Für die **Nachweispflicht**, nach welcher **Methode das Bruttogewicht des Containers** bestimmt wurde, sind zwei gleichberechtigte Methoden möglich:

Methode 1: Verwiegung des fertig beladenen und versiegelten Containers:

Diese Methode ist, sofern Sie **keine eigene geeichte** (zertifizierte und zugelassene) **Waage auf Ihrem Betriebsgelände** haben, mit Zusatzkosten für das doppelte Verwiegen plus Kosten für einen doppelten Multistopp (Umweg und Zeitverlust) für den LKW an einer zugelassenen geeichten Verwiegestation in der Nähe des Verladers verbunden. Doppeltes Verwiegen ist notwendig, weil der LKW und der leere Container ebenfalls vor der Beladung bei Ihnen gewogen werden müsste. Für bestimmte Warengruppen wie Schüttgüter und Schrotte ist die Methode 1 allerdings obligatorisch.

Bitte beachten Sie, dass das Bruttogewicht der Ladung für die vorhergehende **Ausfuhrzollanmeldung** (Erstellung des ABD mit MRN) bereits vor der Verladung in den Container durch den Versender (Exporteur) ermittelt werden muss. Auch ist die rechtzeitige Übermittlung der Wiegenoten und des Dokumentes mit dem verifizierten Bruttogewicht des Containers in der **langen Informationskette** Wiegestation → Fahrer des LKW → Transportunternehmer → Shipper (Verlader) → Seehafen-Spediteur → Reederei / Terminal problematisch. Ein nachträgliches Verwiegen des Containers im Seehafen-Terminal ist für die Stauplanung des Schiffes in aller Regel zu spät und kostenintensiv.



Methode 2: Berechnung der einzelnen Sendungsgewichte inkl. Verpackungs-, Stau- und Ladungssicherungsmaterial sowie des Container - Eigengewichts nach einer zertifizierten und zugelassenen Methode:

VERIFIZIERTE GEWICHTE ALLER PACKSTÜCKE + VERIFIZIERTE GEWICHTE VOM VERPACKUNGS-STAU- UND LADUNGSSICHERUNGS-MATERIAL + CONTAINER-EIGENGEWICHT = VERIFIZIERTES BRUTTOGEWICHT DES CONTAINERS (VGM).

Das **Leergewicht** (Tara-Gewicht) **des Containers** ist sehr einfach zu ermitteln, denn das Leergewicht jedes Containers ist außen an der Containertür aufgedruckt. Diese Information müssen Sie von Ihrem Verladepersonal am Verladetag abfordern.

Für die Ermittlung des Ladungs-Gewichtes muss **jedes Packstück inkl. Verpackungs-, Stau- und Sicherungsmaterial**, welches in den Container verladen werden soll, vorher auf einer **geeichten Waage** (zertifizierte und zugelassen Methode) in Ihrem Werk gewogen werden. Eine lediglich vorgenommene Schätzung der Gewichte ist nicht erlaubt.

Bei dieser Methode 2 können Sie somit sofort zum Zeitpunkt der Verladung des versiegelten Containers in Ihrem Werk das **verifizierte Bruttogewicht** des Containers in der **Export-Dokumentation** (z.B. Versandauftrag bzw. Speditionsauftrag) dokumentieren.

Derzeitiger Stand der Umsetzung der SOLAS - Richtlinien durch nationale Behörden:

Hier ist der **letzte Informationsstand** (15. März 2016) seitens des **Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** und der für die Umsetzung der SOLAS-Richtlinie in Deutschland zuständigen Dienststelle Seeschiffssicherheit der **Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr)**.

Die BG Verkehr schreibt auf deren Website www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ladung/container :

„Die BG Verkehr hat in Abstimmung mit den europäischen Nachbarhäfen folgende Festlegungen getroffen: Bei der Verwiegung des gesamten beladenen Containers (**Methode 1**) ist eine **Waage der Genauigkeitsklasse III** oder höher nach der Richtlinie 2009/23/EG zu verwenden. Die Verwiegung auf einem Fahrgestell oder Anhänger ist grundsätzlich möglich. Dabei ist Ziff. 11.1 der "Richtlinien zur Bestimmung der verifizierten Bruttomasse von Frachtcontainern (MSC.1/Rundschreiben 1475)" zu beachten. Befrachter, die die Bruttomasse durch Berechnung der einzelnen Bestandteile bestimmen wollen (**Methode 2**), können die Zertifizierung im Rahmen der vorhandenen Zertifizierung (ISO, AEO) und unter Beibehaltung bereits entwickelter Geschäftsprozesse sicherstellen. Bei Verwiegungen ist eine **Waage der Genauigkeitsklasse III** der Richtlinie 2009/23/EG zu verwenden. Für Befrachter, die nicht über diese Möglichkeit verfügen wird noch ein Verfahren bekannt gegeben, das als durch die BG Verkehr zertifiziert und anerkannt gilt. Spezielle Zulassungsverfahren bei der BG Verkehr wird es weder hinsichtlich der Zertifizierung noch für die Verwendung von **Wiegevorrichtungen geben.**“

Was müssen Sie zum 1. Juli 2016 machen?

1. **Organisatorische Vorkehrungen** zur Ermittlung und Dokumentation eines verifizierten Bruttogewichtes von Exportcontainern treffen.

2. **Übermitteln Sie der ANGELFREIGHT** unmittelbar nach der Beladung **das verifizierte Bruttogewicht** des versiegelten Containers im Rahmen Ihrer Exportdokumentation (bestehend z.B. aus dem Versandauftrag, Kopie der Handelsrechnung, Packliste, ABD mit MRN sowie die Kopie des Wiegescheins, insofern Sie die Möglichkeit zum Verwiegen in Ihrem Hause haben).

Wir sorgen dafür, dass das verifizierte Bruttogewicht des Containers rechtzeitig vor Verladung auf das Seeschiff über Hafen-Datenkommunikationssysteme an die Reederei und an den Containerterminal im Seehafen weitergeleitet wird.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

ANGELFREIGHT GMBH