



Häufig gestellte Fragen

– Unterstützende Kundenberatung –

– Nur zu Informationszwecken – keine Haftung für EUROGATE –

Datum: 25. Mai 2016

Inhalt

1. Branchenregeln, allgemein	2
• Warum müssen Container über eine verifizierte Bruttomasse (Verified Gross Mass, VGM) verfügen?	2
• Ab wann gelten die neuen IMO-Regeln zum Containergewicht?	2
• Was ist SOLAS?	2
• Was ist die IMO?	2
• Sind alle Länder zur Einhaltung der IMO-SOLAS-Regeln verpflichtet?	2
• Was ist eine verifizierte Bruttomasse?	2
• Wie kann die verifizierte Bruttomasse berechnet werden?	3
• Wie können wir sicher sein, dass die VGM korrekt ist?	3
• Wer muss Angaben zur verifizierten Bruttomasse machen?	3
• Wird sich die Umsetzung der IMO-Regeln zum Containergewicht verzögern?	3
2. Ablauf des Exportversands	3
• Wer ist verantwortlich dafür, die VGM eines Exportcontainers an EUROGATE zu übermitteln?	3
• Was passiert, wenn die IMO-Vorgaben zur VGM nicht erfüllt werden?	4
• Was geschieht mit Containern, die vor dem 1. Juli 2016 das Terminal erreichen, jedoch erst nach dem 1. Juli 2016 verladen werden?	4
• Wie wird die VGM an das Terminal übermittelt?	4
• Werden Container ohne VGM am In-Gate akzeptiert?	4
• Werden die EUROGATE-Terminals Container verwiegen?	4
3. Umladung und Import	4
• Müssen umzuladende Container über eine VGM verfügen?	4
• Brauchen Importcontainer eine VGM?	5



1. Branchenregeln, allgemein

Warum müssen Container über eine verifizierte Bruttomasse (Verified Gross Mass, VGM) verfügen?

Mehr als 135 Millionen Container gelangen schätzungsweise jedes Jahr in die globale Lieferkette, und bei einem Teil dieser Container ist die geschätzte Gewichtsangabe ungenau. Solche fehlerhaften Gewichtsangaben sind häufig die Ursache schwerer – manchmal leider tödlicher – Unfälle, die sich in der globalen Lieferkette ereignen, oder tragen zu solchen Unfällen bei.

Mit Wirkung zum 1. Juli 2016 müssen die SOLAS-Vorgaben (Safety of Life at Sea Convention) hinsichtlich der Verifizierung der Bruttomasse beladener Container umgesetzt werden.

Ab wann gelten die neuen IMO-Regeln zum Containergewicht?

Für alle mit einer CSC-Plakette (Container Safety Convention) versehenen Exportcontainer, die auf Schiffe verladen werden, ab 1. Juli 2016.

Was ist SOLAS?

Das „Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See“ (International Convention for the Safety of Life at Sea; SOLAS) ist ein internationaler Vertrag zur Sicherheit auf See. Es stellt sicher, dass Schiffe, die unter der Flagge eines Unterzeichnerstaates fahren, gewissen Mindeststandards in Bezug auf Konstruktion, Ausrüstung und Betrieb entsprechen. Das SOLAS-Übereinkommen in seiner jeweils aktuellen Form gilt allgemein als wichtigster internationaler Vertrag über die Sicherheit von Handelsschiffen.

Was ist die IMO?

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organisation, IMO) wurde gegründet, um dem Wunsch nachzukommen, den Regeln zur Sicherheit der Schifffahrt einen internationalen Rahmen zu geben. Die IMO ist die Quelle von etwa 60 Rechtsinstrumenten, die der regulatorischen Entwicklung ihrer Mitgliedsstaaten hinsichtlich der Erhöhung der Sicherheit, der Erleichterung des Handels zwischen Seehandelsnationen und des Schutzes der Meeresumwelt dienen.

Sind alle Länder zur Einhaltung der IMO-SOLAS-Regeln verpflichtet?

Im Jahr 2014 hatte die IMO 171 Mitgliedsstaaten, darunter 170 UN-Mitglieder und die Cook-Inseln. Damit sind etwa 98 % des weltweiten Containerverkehrs abgedeckt.

Die UN-Mitgliedsstaaten, die nicht der IMO angehören, sind in der Regel Länder ohne Küste, zum Beispiel Afghanistan, Andorra, Armenien, Bhutan, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Kirgistan, Laos, Lesotho, Liechtenstein, Mali, die Föderierten Staaten von Mikronesien, Nauru, Niger, Ruanda, Südsudan, Swasiland, Tadschikistan, Tschad, Usbekistan, Weißrussland und die Zentralafrikanische Republik.

Was ist eine verifizierte Bruttomasse?

Mit „verifizierte Bruttomasse“ ist die Gesamtbruttomasse eines beladenen Containers gemeint. Sie beinhaltet das Gewicht des Frachtguts, der Verpackung inkl. Beladungs- und Sicherungsmaterialien sowie des Containers selbst.

Wie kann die verifizierte Bruttomasse berechnet werden?

Die VGM kann mit zwei Methoden berechnet werden:

1. Nach der Beladung und Versiegelung kann der Shipper den beladenen und versiegelten Container selbst verwiegen oder einen Dritten damit beauftragen.
2. Der Shipper (oder ein vom Shipper beauftragter Dritter) kann alle in den Container zu verladenden Versandstücke und Ladungsgegenstände – einschließlich der Masse der Paletten, Staumaterialien sowie sonstiger Verpackungs- und Sicherungsmaterialien – verwiegen und dann mit Hilfe einer zertifizierten Methode das Leergewicht des Containers zur Summe der einzelnen Gewichte hinzuaddieren.

Wie können wir sicher sein, dass die VGM korrekt ist?

Für Container, deren VGM durch Verwiegen mit der oben beschriebenen Methode 1 bestimmt werden muss, ist eine zertifizierte und kalibrierte Ausrüstung zu verwenden.

Wenn die VGM mit der Methode 2 ermittelt wird, unterliegt der Ablauf der Zertifizierung und Genehmigung durch die Stelle, in deren Zuständigkeitsbereich die Beladung und Versiegelung des Containers abgeschlossen worden ist.

Das Dokument, in dem die VGM dem Shipper mitgeteilt wird, muss von einer „ordnungsgemäß vom Shipper autorisierten Person“ unterzeichnet werden (SOLAS, Kapitel IV, Regel 2, § 5.1). Da die Kommunikationskette Shipper–Carrier–Terminal lautet, müssen die Terminals darauf vertrauen, dass die Informationen, die der Carrier ihnen übermittelt, korrekt sind.

Wer muss Angaben zur verifizierten Bruttomasse machen?

Die Verantwortung für die Feststellung und Dokumentation der verifizierten Bruttomasse eines beladenen Containers liegt beim Shipper. Dieser muss sie der Schifffahrtsgesellschaft übermitteln, die sie dann ihrerseits an den Terminalbetreiber weitergibt.

Wird sich die Umsetzung der IMO-Regeln zum Containergewicht verzögern?

Aktuell hat die IMO klargestellt, dass der 1. Juli 2016 das Datum sein wird, ab dem die Regeln zum Containergewicht gelten. Die IMO intensiviert derzeit die Überwachung der Umsetzung ihrer Regeln seitens der Mitgliedsstaaten, um die Sicherheitsintegrität innerhalb der globalen Lieferkette zu schützen.

2. Ablauf des Exportversands

Wer ist verantwortlich dafür, die VGM eines Exportcontainers an EUROGATE zu übermitteln?

Da der Frachtvertrag zwischen dem Shipper und der Schifffahrtsgesellschaft und nicht zwischen dem Shipper und der Hafenumschlagsanlage besteht, kann der Shipper seiner Verpflichtung gemäß



SOLAS-Regeln nachkommen, indem er die verifizierte Bruttomasse an die Schifffahrtsgesellschaft übermittelt. Anschließend liegt es in der Verantwortung der Schifffahrtsgesellschaft, die Informationen zur verifizierten Bruttomasse des beladenen Containers vor der Beladung des Schiffs an den entsprechenden Vertreter des Terminals weiterzugeben.

Was passiert, wenn die IMO-Vorgaben zur VGM nicht erfüllt werden?

Ob der Shipper mit zusätzlichen Sanktionen oder Bußgeldern zu rechnen hat, hängt von der Umsetzung der IMO-Regeln durch den jeweiligen Mitgliedsstaat ab.

Was geschieht mit Containern, die vor dem 1. Juli 2016 das Terminal erreichen, jedoch erst nach dem 1. Juli 2016 verladen werden?

Alle Container, die ein EUROGATE-Terminal (Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven) erreichen und deren Auslauftermin am oder nach dem 1. Juli 2016 liegt, müssen über VGM-Angaben verfügen.

Wie wird die VGM an das Terminal übermittelt?

Die EUROGATE-Containerterminals erwarten, dass die VGM im Ladeauftrag (COPRAR Load) angegeben ist. Zusätzlich kann der Carrier die VGM in der COPARN-„Gate-in“-Nachricht angeben. Der neue Nachrichtentyp VERMAS wird nicht verarbeitet.

Werden Container ohne VGM am In-Gate akzeptiert?

Ja, Container werden auch ohne VGM akzeptiert, jedoch werden sie ohne VGM nicht auf ein Schiff verladen. Die VGM muss spätestens mit dem Ladeauftrag (COPRAR Load) an das Terminal übermittelt werden.

Werden die EUROGATE-Terminals Container verwiegen?

Es ist nicht geplant, dass Container an den EUROGATE-Containerterminals verwogen werden. Außerhalb der Terminals stehen diverse Verwiegeeinrichtungen zur Verfügung.

3. Umladung und Import

Müssen umzuladende Container über eine VGM verfügen?

In Abschnitt 12.2 der SOLAS-Richtlinien wird diese Frage beantwortet:

„Wenn ein beladener Container von einem Schiff, für das die SOLAS-Regeln gelten, zu einer Hafenumschlagsanlage gebracht und auf ein Schiff umgeladen werden soll, für das die SOLAS-Regeln ebenfalls gelten, muss nach den SOLAS-Regeln für jeden angelieferten Container die bestätigte Bruttomasse angegeben worden sein, ehe er auf das Zubringerschiff verladen wurde. Daher müssen für alle im Umladehafen entladene Frachtcontainer bereits Angaben zur bestätigten Bruttomasse vorliegen, so dass eine weitere Wiegung in der Hafenumschlagsanlage nicht erforderlich ist. Das Zubringerschiff muss der Hafenumschlagsanlage im Umladehafen die bestätigte Bruttomasse jedes abgelieferten Frachtcontainers mitteilen. Der Kapitän des Schiffes, auf das die umgeladenen Frachtcontainer geladen werden sollen, und die Hafenumschlagsanlage im Umladehafen müssen sich auf die Angaben des Zubringerschiffes verlassen können.“

Brauchen Importcontainer eine VGM?



Nein. Von diesen IMO-Regeln sind nur Exportcontainer betroffen.

(Für gewöhnlich verfügt ein eingeführter Container jedoch über eine VGM, da der Exporthafen die Regeln zu befolgen hat.)

Weiterführende Informationen finden Sie auf der Website des World Shipping Council:

<http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/>

[WSC_Guidelines_for_Implementing_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement.pdf](#)