



a. hartrodt
TRANSPORT IS OUR BUSINESS



Gewichtsverifizierung für Seecontainer nach der Safety of Life at Sea (SOLAS)-Verordnung

Auf die inneren Werte kommt es an!

Sehr geehrte Kunden,

im Folgenden möchten wir Sie über die bevorstehenden Gesetzesänderungen und deren Folgen für den Containerverkehr informieren. Die Informationen basieren hierbei auf den aktuellen Bekanntmachungen und sind noch nicht final durch den Gesetzgeber bestätigt bzw. geregelt*.

Warum SOLAS?

Zu niedrig angesetzte Bruttogewichte bei gepackten Containern bilden eine hohe Gefahrenquelle, unabhängig davon, ob das höchstzulässige Gesamtgewicht der einzelnen Container überschritten wird oder nicht. Um die Sicherheit im Hafen und im Seeverkehr zu gewährleisten, hat die International Maritime Organization (IMO) beschlossen, dass die Bruttomasse eines Containers vor Verladung vom Shipper zu verifizieren, zu dokumentieren und zu melden ist.

Was ändert sich?

Ab dem 1. Juli 2016 muss mit sofortiger Wirkung die bestätigte Bruttomasse (engl.: verified gross mass – VGM) eines jeden Seecontainers vor dem Beladen auf das Seeschiff an die ausführende Reederei kommuniziert werden.

Der Shipper ist für die Verifizierung der Bruttomasse und Weiterleitung dieser an die Reederei verantwortlich.

VGM – Was ist das?

Die bestätigte Bruttomasse des Containers umfasst hier das Bruttogewicht der Ware, das Gewicht sonstiger Packmittel und das Tara Gewicht (Leergewicht) des Containers.

Wie wird das VGM ermittelt?

Für die Ermittlung des VGM gibt es zwei mögliche Methoden:

1. Methode: Verwiegung

Der Shipper wiegt den beladenen und versiegelten Container ...

- a) ... selbst
- b) ... durch einen beauftragen Dritten

Die Verwiegeeinrichtungen müssen hierfür nach nationalen Standards kalibriert bzw. zertifiziert sein.



a. hartrodt
TRANSPORT IS OUR BUSINESS



Gewichtsverifizierung für Seecontainer nach der Safety of Life at Sea (SOLAS)-Verordnung

Auf die inneren Werte kommt es an!

2. Methode: Aufaddieren

Der Shipper addiert die Netto-Einzelgewichte aller Packstücke, Ladungsgegenstände und Packmaterialien, die in den Container gepackt werden. Hierfür muss der Shipper sich eine Methode zertifizieren lassen, die es ihm erlaubt, alle addierten Gewichte zuvor durch Wiegen exakt ermittelt zu haben. Anschließend wird das Eigengewicht des Containers hinzuaddiert. Ungeeignet für diese Methode sind alle Arten von Schüttgütern.

Was für Konsequenzen sind möglich?

Das Verladen von Containern, deren verifizierte Bruttomasse der Reederei nicht vorab einer gewissen Frist vorliegt, ist durch diese international geltende Vorschrift untersagt.

Haben Sie Fragen?

Viele Einzelheiten zu diesem Thema konnten bis zu diesem Tag noch nicht final durch den Gesetzgeber geklärt werden. Wenn Sie hierzu Fragen haben, wenden Sie sich bitte an Ihren zuständigen Verkäufer bzw. Customer Service Beauftragten. Über aktuelle Neuigkeiten zu diesem Thema werden wir Sie selbstverständlich informieren.

Wo bekommen Sie mehr Informationen?

<http://www.twship.de/pub/news/KDS%20IMO%20Vorschriften%20zur%20Bestimmung%20der%20Bruttomasse.pdf>

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

Mit freundlichen Grüßen

Ihr a. hartrodt Team

* Angaben ohne Gewähr

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

www.hartrodt.com