

Newsflash- 2016

24.02.2016

Neue SOLAS Regularien

Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainers

In ihrem Circular 1475 vom 9. Juni 2014 hat das MSC (Maritime Safety Committee) festgelegt, dass für alle Container ein „Verified Gross Mass = Verifizierte Bruttomasse“ - nachfolgend als VGM bezeichnet - zu ermitteln ist. Betroffen sind alle Frachtcontainer, gepackte Container auf einem Chassis oder Anhänger, bestimmt für ein Ro-Ro-Schiff (wenn **nicht nur kurze Seereisen** geplant sind - Definition siehe IMDG-Code unter-Begriffsbestimmung 1.2.1) sowie Tankcontainer, Bulkcontainer und Flatracks. Nicht betroffen sind alle Fahrzeuge und Offshore-Container sowie gepackte Container auf einem Chassis oder Anhänger, die für ein Ro-Ro-Schiff bestimmt sind (wenn es **kurze Seereisen** durchführt) und Ladung, die dem Kapitän angedient wird, um sie in einen bereits an Bord befindlichen Container zu laden.

Das Dokument wurde im November 2014 auf einer Sitzung der IMO verabschiedet und soll zum 01.07.2016 in Kraft gesetzt werden. Eine deutsche Übersetzung dieses Dokumentes wurde im Verkehrsblatt, Heft 2 / 2015 veröffentlicht. Ziel dieser Richtlinie ist es, die Schiffssicherheit, den Arbeitsschutz an Land und an Bord sowie die Sicherheit der Ladung zu erhöhen. Auslöser dieser Anforderungen waren verschiedene Unfälle, die auf falsche Ladungsgewichte (in vielen Fällen waren Container mit falschen, niedrigeren Gewichten angegeben) zurückzuführen waren.

Da diese neue Regelung nicht nur Container mit Gefahrgut, sondern auch alle anderen Container mit nicht klassifizierter Ware betrifft, musste das SOLAS-Abkommen, Kapitel VI/2 geändert werden. Verantwortlich für die Ermittlung des VGM ist der Versender. Container, für die bei der Verladung im Seehafen kein „Verified Gross Mass“ vorliegt, dürfen nicht verladen werden. Unter dem VGM versteht man das Gesamtgewicht des beladenen Containers (Bruttogewicht des Containers = Ladung, Ladungssicherung und Containergewicht).

Die Richtlinie sieht vor, dass zwei Verfahren für die Ermittlung des VGM genutzt werden können:

Methode Nr. 1 (Wiegen)

Besteht die Möglichkeit, dass ein beladener Container direkt an der Ladestelle verwogen werden kann, vereinfacht sich die Gewichtsermittlung. In den meisten Fällen wird das aus technischen Gründen jedoch nicht möglich sein. Hat der Versender keine Möglichkeit, die Verwiegung auf dem Firmengelände mit einer eigenen Wiegeeinrichtung vorzunehmen, sollte eine öffentliche Waage genutzt werden. Sie sollte sich nach Möglichkeit im näheren Umkreis befinden, damit es nicht zu Gewichtsabweichungen kommt, weil bereits eine größere Menge Kraftstoff verbraucht wurde. Das könnte dann schon zu Ungenauigkeiten führen.

Bei Gewichtsermittlung durch Verwiegung der Fahrzeugeinheit ist zu beachten, dass das VGM korrekt ermittelt wird:

VGM = Gewicht der beladenen Fahrzeugeinheit (Zugmaschine/Chassis/Beladener Container)
minus Gewicht der leeren Fahrzeugeinheit (Zugmaschine/Chassis/Leercontainer)
plus Container Tare Weight (am Container ablesbar).

Nach den bisherigen Erkenntnissen müssen wir davon ausgehen, dass die Wiegenoten (Leer- und Vollverwiegung) vom Wäger (verantwortliche Person an der Waage) unterschrieben werden müssen. In der Praxis muss organisiert werden, wie die Daten der Verwiegung auf dem schnellsten Weg zur Beladestelle kommen. Das Gleiche gilt für die Wiegenote der Vollverwiegung, die zusammen mit der Wiegenote der Leerverwiegung als Beweismittel archiviert werden muss.

Es empfiehlt sich daher, dass schriftliche Anweisungen erstellt werden, die den Verladebetrieben klar aufzeigen, wie der Prozess abgewickelt werden muss. Auch Verantwortlichkeiten sollten klar definiert werden. Bei Verwiegungen, die nicht vor Ort gemacht werden können und für die eine öffentliche Waage genutzt werden muss, ist außerdem zu beachten, dass diese Einrichtungen in der Regel nur begrenzte Öffnungszeiten haben. Soll mit der Beladung z. B. um 06.00h begonnen werden, kann es zu zeitlichen Problemen bei der Leerverwiegung kommen.

Wir müssen also davon ausgehen, dass gerade in der Anfangszeit Probleme auftreten, die auch zu erheblichen Mehrkosten führen werden.

Jeder Verladebetrieb sollte beizeiten klären, wie die praktische Abwicklung gesteuert werden kann und welches Verfahren angewandt werden muss. Die Fragen, welche Waage genutzt werden kann, welche Öffnungszeiten geboten werden, welche Kosten entstehen etc. sollte möglichst bald geklärt werden. Wenn Sie sich für diese Form der Gewichtsermittlung entschlossen haben, sollten wir gemeinsam versuchen, den besten Weg der Ermittlung und der Übermittlung der Daten zu finden, damit es in der Praxis nicht zu vermeidbaren Problemen kommt.

Methode Nr. 2 (Berechnung)

Der Versender (oder eine dritte Partei auf Veranlassung des Versenders) kann unter Anwendung einer zertifizierten Methode das Gewicht wie folgt ermitteln: Alle Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich der Masse von Paletten, Staumaterial und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in den Container gepackt werden sollen, müssen gewogen werden. Das auf dem Container ausgewiesene Containergewicht (Tare Weight) muss dazu addiert werden. Wird das Verfahren nach Methode 2 ausgewählt, muss es von der zuständigen Behörde des Landes, in dem der Container gepackt wird, zertifiziert und zugelassen sein.

Trotz massiven Drucks der betroffenen Verbände und der Wirtschaft hat man von Seiten des Verkehrs (BMVI)- und Justizministeriums (BMJV) bisher nicht festgelegt, wie dieses zertifizierte System in Deutschland aussehen soll. Es wurde jetzt mitgeteilt, dass in Kürze das BMVI das Rechtsetzungsverfahren zur Umsetzung der SOLAS-Änderung im SOLAS-Annex, Kapitel VI, Teil A, Regel 2 zur verifizierten Bruttomasse von Seecontainern einleiten wird. Das BMVI wird eine einfache, unbürokratische Umsetzung der maßgeblichen internationalen Vorschriften vornehmen und dabei auch die Verfahrensweisen in den EU-Nachbarstaaten berücksichtigen, um Wettbewerbsgleichheit zu wahren.

Es ist beabsichtigt, als zuständige Behörde im Sinne der SOLAS-Regelung die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) zu benennen. Nach Aussage des BMVI ist man zur Zeit noch damit beschäftigt, zu klären, ob

es sich um eine Bundes- oder Länderangelegenheit handelt. Die Tendenz soll jetzt wieder mehr in Richtung „Bundesangelegenheit“ gehen. Angesiedelt würde das Thema dann bei der Schiffssicherheit.

Es ist aus unserer Sicht sehr bedauerlich, dass man es trotz der langen Vorlaufzeit bisher nicht geschafft hat, klare Regeln aufzustellen, wie das zertifizierte System aufgebaut werden muss.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit ist es u. E. nicht mehr möglich, ein System zu fordern, welches durch unabhängige Zertifizierungsgesellschaften abgenommen werden muss.

Wenn Sie sich entschieden haben, die Container nicht zu verwiegen, sondern die Gewichte rechnerisch zu ermitteln, sollten Sie zuerst eine sorgfältige Analyse der Abläufe vornehmen.

Zu dieser Analyse sollte gehören:

- Wie werden die Gewichte der einzelnen Verpackungen ermittelt?
- Sind die Gewichte im IT-System hinterlegt (auch für unterschiedliche Verpackungsgrößen)?
- Werden Verpackungen von unterschiedlichen Herstellern genutzt, die unterschiedliche Leergewichte haben?
- Liegen die genauen Gewichte der Ladehilfsmittel (z. B. Paletten) vor – sind das immer identische Gewichte (unterschiedliche Lieferanten, Größen etc.)?
- Wie wird das Gewicht für die Ladungssicherung ermittelt (Bretter, Balken, Gurte, Keile etc.)?
- Wer hält das Containergewicht fest (das Tara Gewicht, das am Container abgelesen wird) und wer übermittelt diese Daten an den Disponenten?
- Sind alle Verantwortlichkeiten klar geregelt und die Stellenbeschreibungen angepasst?
- Sind die Vertretungsverhältnisse geregelt?

Das sind einige Punkte, die grundsätzlich geklärt werden müssen und für die schriftliche Anweisungen zu erstellen sind. Die Analyse sollte, unabhängig davon, wie das System zertifiziert werden muss, durchgeführt werden.

Der gesamte Ablauf sollte in einer präzisen Standard Operating Procedure (SOP) beschrieben werden und der Prozess muss klar definiert werden. Der Prozess sollte so gesteuert sein, dass er für jeden einzelnen Container nachvollziehbar ist und durch die Behörde überprüft werden kann.

Die SOLAS-Regeln schreiben vor, dass der Verloader die Bruttomasse des beladenen Containers nach den Methoden Nr. 1 oder Nr. 2 überprüfen und die bestätigte Bruttomasse in einem Beförderungspapier angeben muss. Dieses Dokument kann Bestandteil der Versandanweisungen sein oder ein separates Dokument. In diesem Dokument muss deutlich werden, dass es sich um die **„verifizierte Bruttomasse“** handelt.

Ungeachtet seiner Form muss das Dokument, in dem die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers angegeben ist, von einer durch den Verloader bevollmächtigten Person unterzeichnet sein. Die Unterschrift darf durch eine elektronische Signatur erfolgen oder durch den Namen der ermächtigten Person in Großbuchstaben ersetzt werden.

Da der Beförderungsvertrag zwischen dem Verloader und der Reederei geschlossen wird, erfüllt der Versender seine Verpflichtung nach den SOLAS-Regeln, wenn er der Reederei die bestätigte Bruttomasse mitteilt.

Zum Zeitpunkt, an dem ein beladener Container bei einer Hafenumschlagsanlage angeliefert wird, muss der Vertreter der Umschlagsanlage durch die Reederei darüber unterrichtet worden sein, ob der Verloader die verifizierte Bruttomasse des beladenen Containers mitgeteilt hat und wie hoch diese ist. Container dürfen nur dann verladen werden, wenn der Kapitän oder dessen Vertreter und der Vertreter der Umschlagsanlage die verifizierte Bruttomasse vom Versender erhalten haben.

Alle Kosten die im Zusammenhang mit der Nicht-Verladung, der Lagerung oder gegebenenfalls der Rückführung des Containers an den Versender entstehen, gehen zu Lasten der Ware. Andere Verfahrensweisen müssen zwischen den Handelspartnern geregelt werden.

Leider ist es nicht gelungen, einen einheitlichen Standard, wenigstens für Europa, zu vereinbaren. Wir müssen davon ausgehen, dass unsere Nachbarländer alle eigene Standards festlegen werden, die nicht unbedingt harmonisieren müssen. Auch wenn die Regeln auf gegenseitige Anerkennung ausgelegt sein sollen, kann es zu erheblichen Problemen kommen. Projiziert man diesen Sachverhalt auf die „ganze Welt“, kann man sich vorstellen, welche Probleme auftreten werden.

Es ist leider auch noch nicht klar festgelegt, wie hoch die Abweichungen bei Kontrollverwiegungen sein dürfen. Es werden immer noch Werte zwischen drei und fünf Prozent diskutiert. Wir empfehlen, mit einer Abweichung von max. drei Prozent zu planen, damit es nicht zu unerwarteten Problemen kommt.

Auch die meisten Reeder haben bisher nicht verbindlich festgelegt, wie und zu welchem Zeitpunkt die Daten übermittelt werden müssen. Es ist nicht auszuschließen, dass die Fristen so festgelegt werden, dass kurzfristige Verladungen schwieriger werden.

Um für unsere Kunden eine aktive Vorbereitung und gemeinsame Umsetzung der Massnahmen zu gewährleisten, möchten wir Sie bitten, die nachfolgenden Fragen mit Ihren Ansprechpartnern in unserem Hause zu besprechen. Wir werden dann zusammen erarbeiten, wie Ihre Daten in alle notwendigen System übermittelt werden können.

1. Welches Verfahren / welche Methode wird für Ihre Ladestellen angewendet?
2. Auf welche Weise wird das VGM übermittelt? EDI (VERMAS)? Wiegeschein? Frachtpapier?
3. Wie wird das Containertara ermittelt?
4. Welche Daten werden neben den erforderliche Daten (Shipper, Containernummer, Datum, VGM) noch übermittelt?
5. Gibt es in Ihrem Unternehmen bereits verantwortliche / zertifizierte Personen?

Mit freundlichen Grüßen

LESCHACO

Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG

Sales & Marketing | Kap-Horn-Str. 18 | 28237 Bremen | Deutschland

Besuchen Sie unsere Seite www.leschaco.com

Disclaimer

Bitte beachten Sie, dass wir alle Informationen aus diesem Kundenschreiben nach besten Wissen und Gewissen zusammengetragen haben und wir für die Richtigkeit keine Gewähr übernehmen können. Für den Fall, dass Sie zusätzliche Informationen benötigen oder sonstige Fragen sowie Kommentare haben, zögern Sie bitte nicht uns anzusprechen: news@leschaco.com.