



SOLAS

Verifiziertes Bruttogewicht (VGM) – Leitfaden für Verlader

KÜHNE+NAGEL



SOLAS – Verifiziertes Bruttogewicht



Was ist SOLAS?

SOLAS (Safety of Life at Sea) ist ein Abkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organization) der Vereinten Nationen und beinhaltet die neuen Vorschriften zum verifizierten Bruttogewicht (VGM – Verified Gross Mass). Ziel der VGM-Regelung ist es, Mitarbeiter und Güter von Reedereien, Umschlagsanlagen sowie Verladern vor Unfällen zu schützen.

Gemäß der neuen VGM-Regelung liegt es in der Verantwortung des Verladers, der Reederei ein verifiziertes Bruttogewicht der zu transportierenden Container zu übermitteln. Alle Mitgliedsstaaten der IMO müssen diese Vorschrift unter Berücksichtigung ihrer nationalen Gesetzgebung anwenden.

Die Umsetzung der VGM-Vorschrift ist Aufgabe der Seeschifffahrtsorganisationen der einzelnen Länder (z. B. der US-amerikanischen Küstenwache).

STARTTERMIN

Die neue VGM-Regelung tritt zum 1. Juli 2016 in Kraft. Container, die vor diesem Datum gepackt wurden und ab dem 1. Juli 2016 auf ein Schiff verladen werden, benötigen ebenfalls eine VGM-Erklärung.

WER IST VERANTWORTLICH?

Der Verloader (also derjenige, der als Versender auf dem Bill of Lading/ Seefrachtbrief angegeben ist) ist dafür verantwortlich, der Reederei das verifizierte Bruttogewicht rechtzeitig vor Beladen des Schiffes und/oder vor dem Transport zum Seefrachtterminal zu liefern.

Die Reederei sowie Kühne + Nagel sind für die Verifizierung dieser Informationen nicht verantwortlich. Ein Verloader kann jedoch eine Drittpartei autorisieren, die VGM-Angaben in seinem Auftrag bereitzustellen. Die VGM-Angaben erscheinen nicht auf dem Konnossement. Sie werden separat vom im Frachtbrief angegebenen Bruttogewicht der Ladung deklariert.

AUF EINEN BLICK

- VGM = Verified Gross Mass/Verifiziertes Bruttogewicht
- Starttermin: 1. Juli 2016
- Verantwortlich für die Übermittlung der VGM-Daten an die Reederei: der auf dem Seefrachtbrief angegebene Verloader
- Autorisierung Dritter: möglich
- Kein verifiziertes Gewicht = keine Verladung
- VGM beinhaltet Frachtgewicht inkl. Verpackungs- und Sicherungsmaterial sowie das Leergewicht des Containers
- Kühne + Nagel bietet verschiedene Prozesse zur Übermittlung von VGM-Daten an



SOLAS BETRIFFT

- Gepackte Container, die auf Frachtschiffe im internationalen Schifffahrtsverkehr geladen werden
- Gepackte Container auf einem Chassis oder Trailer, die auf ein Ro-Ro-Schiff gefahren werden, das sich nicht auf internationalem Kurzstreckenverkehr befindet
- Alle Export-Container
- Container-Typen: Tank-Container, Flat Racks, Containerplattformen und Bulk-Container

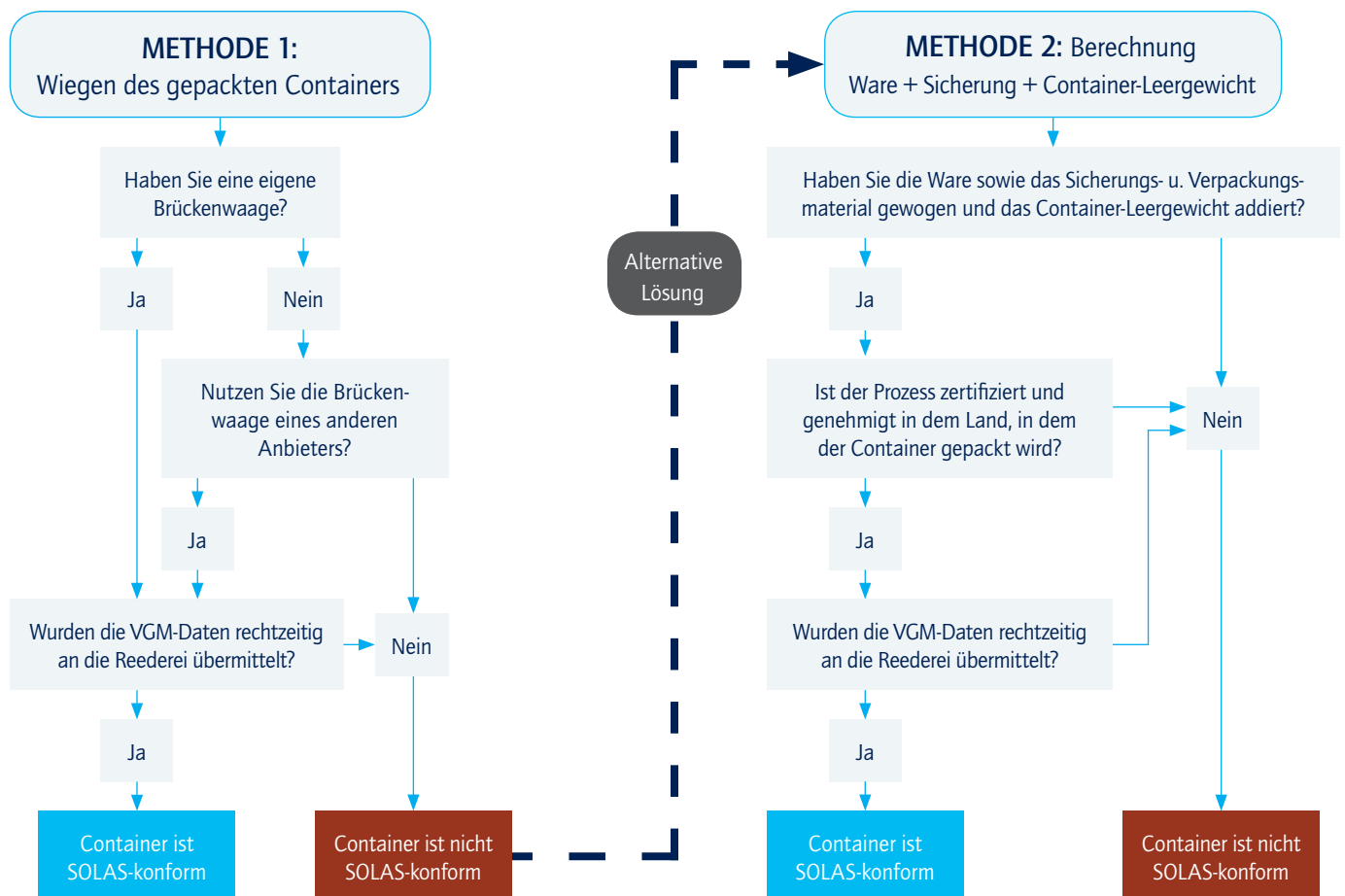
SOLAS BETRIFFT NICHT

- Gepackte Container auf einem Chassis oder Trailer, die auf ein Ro-Ro-Schiff im internationalen Kurzstreckenverkehr gefahren werden
- Frachtstücke, die als Beiladung zu einem bereits auf dem Schiff befindlichen Container geliefert werden
- Leere Container
- Offshore-Container, die auf offener See abgefertigt werden
- Jegliche Fahrzeugtypen



Berechnungsmethoden

Es gibt zwei Möglichkeiten, das verifizierte Bruttogewicht (VGM) zu bestimmen: durch **Wiegen des gepackten Containers** oder durch **Berechnen**.



METHODE 1

Nach Beenden der Beladung und dem Verschließen des Containers muss der Verlader oder eine von ihm beauftragte Drittpartei den gepackten Container wiegen (innerhalb der Genauigkeitsstandards).

Wird das verifizierte Bruttogewicht eines gepackten Containers durch Wiegen ermittelt, während sich der Container auf einem Straßenfahrzeug (z. B. Chassis oder Trailer) befindet, muss das Leergewicht des Straßenfahrzeugs inkl. Kraftstoff usw. abgezogen werden, um das VGM des gepackten Containers zu ermitteln.

Das Wiegen auf einer Brückenwaage kann beim Verlader selbst oder bei einer Drittpartei durchgeführt werden. Kühne + Nagel berät Sie hierbei.

Die Brückenwaage muss kalibriert und zertifiziert sein.

METHODE 2

Der Verlader (oder eine vom Verlader beauftragte Drittpartei) muss alle Verpackungen und Frachtstücke einschließlich des Palettengewichts, des Stau- und Sicherungsmaterials und anderer Verpackungsmaterialien, die in den Container gepackt werden, wiegen. Das Leergewicht des Containers und die Summe der einzelnen Gewichte müssen gemäß der lokalen zertifizierten und genehmigten Methode addiert werden.

Die Methode zum Wiegen der Containerinhalte unterliegt der Zertifizierung und Genehmigung der zuständigen Behörde des Landes, in dem das Packen und Verschließen des Containers beendet wird.

Die zum Wiegen verwendete Waage muss kalibriert/zertifiziert sein in Übereinstimmung mit lokalen/nationalen Vorschriften.

Dokumentation

DOKUMENTATIONS-LÖSUNGEN

Für eine nahtlose Übermittlung der VGM-Daten stellt Kühne + Nagel verschiedene Systemerweiterungen und Prozesse zur Verfügung:

- **VGM Portal:** Ihre Seefracht-Buchungsbestätigung für Verschiffungen ab dem 1. Juli 2016 wird einen **QR-Code für mobile Endgeräte** und eine **URL** für Ihren einfachen Zugang zum **VGM-Portal** von Kühne + Nagel aufweisen. Dort können Sie die erforderlichen Informationen (einschließlich Datumsangaben und anderer Daten, die zur Bestandsführung und Sendungsidentifizierung notwendig sind) verwalten und an Kühne + Nagel übermitteln.
- **Bestehende EDI-Verbindungen** zwischen Ihnen und Kühne + Nagel können für die erforderliche VGM-Datenerfassung modifiziert werden.
- **Vorlagen für manuelle, unterzeichnete Eingaben** (Wiege-Zertifikate, E-Mails, Tabellen usw.), die Kühne + Nagel Sendungs- und Referenznummern, Containernummer und erforderliche VGM-Angaben beinhalten.

ERFORDERLICHE DATEN

Reedereien haben die Auflage, Container ohne VGM-Angaben nicht auf Schiffe zu verladen. Hierdurch kann es zu Verzögerungen kommen.

Die erforderlichen Daten, die Kunden an Kühne + Nagel übermitteln müssen, sind:

- **Containernummer und Wiegemethode**
- **VGM pro Container** (Frachtgewicht, Ladematerial/Paletten/Skids, Stau- und Sicherungsmaterial, Leergewicht des Containers)
- **Zusätzliche Informationen** und/oder Dokumente, die von den zuständigen Behörden des jeweiligen Landes gefordert werden
- **Unterschrift** (Name in Großbuchstaben für EDI) der vom Befrachter autorisierten Person und Firmendaten

FLEXIBLES DATENMANAGEMENT

Während es für den Verloader zum Zeitpunkt der Frachtbuchung zu früh sein kann, die VGM-Daten zu liefern, kann es hierfür zu spät sein, wenn die Transportanweisungen gegeben werden. Aus diesem Grund wird Kühne + Nagel die Erfassung der VGM-Daten so flexibel wie möglich handhaben und die Datenübertragung mittels des neu definierten EDIFACT-Meldetypus, genannt VERMAS, unterstützen.

Außerdem steht Ihnen Kühne + Nagel bei der Überwachung des VGM-Status mittels Alarmmeldungen zur Verfügung, um die rechtzeitige Übermittlung der notwendigen VGM-Angaben zu gewährleisten.

Kühne + Nagel VGM Portal - Desktop-Browser-Ansicht

Kühne + Nagel VGM Portal - Mobile Browser-Ansicht

Kühne + Nagel Vorlage für manuelle Übermittlung

Weitere Informationen

INTERMODALER VERKEHR UND UMLADUNGEN

Bei Umladungen soll das verifizierte Bruttogewicht eines gepackten Containers an die nächste Partei, die den Container übernimmt, geliefert werden („Handshake-Prinzip“).

Wenn ein gepackter Container auf dem Landweg, per Bahn oder mit einem Schiff transportiert wird, auf das die SOLAS-Konvention nicht zutrifft, und dann an ein Hafen-Terminal ohne entsprechende VGM-Angaben geliefert wird, wird der Container nicht auf ein Schiff verladen, für das die SOLAS-Regelung gilt.

Wenn ein gepackter Container per Schiff, auf das die SOLAS-Konvention zutrifft, an ein Hafen-Terminal geliefert wird, um hier auf ein anderes Schiff umgeladen zu werden, auf das die SOLAS-Konvention ebenfalls zutrifft, müssen gemäß SOLAS die VGM-Angaben für jeden Container vorliegen, bevor diese umgeladen werden. Ein zusätzliches Wiegen in der Umladezone der Hafenanlage ist damit nicht erforderlich.

VGM UND IMPORTEURE

Kühne + Nagel arbeitet eng mit lokalen Behörden, Reedereien, Umschlagsanlagen und anderen Partnern auf der ganzen Welt zusammen, um die Übermittlung der VGM-Daten im Verladehafen zu vereinfachen. Als Importeur empfehlen wir Ihnen eine enge Zusammenarbeit mit Ihren Geschäftspartnern sowie den Kühne + Nagel Vertretern im Herkunftsland, damit ein Prozess zur Übermittlung der VGM-Daten gemäß den Vorschriften der lokalen Regierung sichergestellt ist.

HAFTUNG

Der Verlader haftet gegenüber Kühne + Nagel hinsichtlich korrekter VGM-Angaben. Zusätzliche Wiegekosten und Bußgelder durch Behörden sind nicht versichert und gehen somit auf Rechnung des Verladers.

FRISTEN

Die VGM-Daten sollten bei Kühne + Nagel grundsätzlich vor dem Terminal Gate-In eintreffen. Aufgrund der spezifischen Anforderungen, die für jeden Hafen und/oder jede Umschlagsanlage vorliegen, können die genauen Fristen für die VGM-Angaben variieren. Diese werden daher separat von unseren lokalen Ansprechpartnern kommuniziert. Sie erhalten die Fristen für die Abgabe der VGM-Daten zum Zeitpunkt der Buchungsbestätigung.



WICHTIGE LINKS

- Kühne + Nagel Website: http://de.kuehne-nagel.com/de_de/seefracht/solas-vgm-regelung/
- World Shipping Council: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/cargo-weight>
- SOLAS VGM Industry FAQ: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs>
- IMO MSC VGM Guideline: <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>



Definitionen

BRUTTOGEWICHT

Die Summe des Leergewichts eines Containers und der Gewichte aller Packstücke und Frachtstücke einschließlich Paletten, Staumaterial und anderem Verpackungsmaterial, das in einen Container gepackt wird (siehe auch „Verifiziertes Bruttogewicht“).

CONTAINER

Bezeichnet gem. der International Convention for Safe Containers von 1972 in der jeweils gültigen Fassung (nachfolgend „CSC“ abgekürzt) ein Transportmittel:

- von dauerhafter Beschaffenheit und dementsprechend robust genug für den wiederholten Gebrauch;
- speziell ausgelegt zum einfachen Warentransport mit einem oder mehreren Verkehrsträgern ohne Umladung;
- konzipiert für eine schnelle Sicherung und/oder Handhabung, dafür mit Eckbeschlägen ausgestattet; und
- von einer Größe, bei der die vier äußeren Ecken eine Fläche einschließen von entweder:
 - mindestens 14 m² (150 Quadratfuß) oder
 - mindestens 7 m² (75 Quadratfuß), wenn der Container mit den oberen Eckbeschlägen befestigt ist.

Die Bezeichnung Container umfasst ebenfalls Tank-Container, Flat Racks und Bulk-Container etc.

FRACHTSTÜCKE

Hat die gleiche allgemeine Bedeutung wie der Terminus „Cargo“ in der CSC und umfasst alle Güter, Waren, Handelswaren, Flüssigkeiten, Gase, Feststoffe und Artikel jeder Art, die entsprechend einem Frachtvertrag in Containern transportiert werden. Jedoch werden in Containern transportierte Schiffsausrüstung und Schiffsversorgung, einschließlich Ersatzteile für das Schiff und Vorräte, nicht als Fracht betrachtet.

FRACHTVERTRAG

Ein Vertrag, bei dem eine Reederei gegen die Bezahlung von Frachtkosten Waren von einem Ort zum anderen transportiert. Der Vertrag kann als Dokument vorliegen oder durch ein Dokument wie einen Seefrachtbrief, einen Frachtbrief oder ein multimodales Transportdokument nachgewiesen werden.

GEPACKTER CONTAINER

Ein wie zuvor definierter Container, der beladen (bepackt oder gefüllt) ist mit Flüssigkeiten, Gasen, Feststoffen, Packstücken und Frachtstücken einschließlich Paletten, Staumaterial und anderem Verpackungsmaterial.

INTERNATIONALER KURZSTRECKENVERKEHR

Bezeichnet eine internationale Fahrtstrecke, in deren Verlauf ein Schiff nicht mehr als 200 Meilen von einem Hafen oder einem Ort entfernt ist, an dem Passagiere und Besatzung in Sicherheit gebracht werden können, und die nicht mehr als 600 Meilen Länge überschreitet zwischen dem letzten Anlaufhafen in dem Land, in dem die Fahrt beginnt, und dem Zielhafen gemäß SOLAS-Vorschrift III/2.

KALIBRIERTE UND ZERTIFIZIERTE AUSTRÜSTUNG

Bezeichnet eine Waage, Brückenwaage, Hebezeuge oder jedes andere Gerät, mit dem das aktuelle verifizierte Bruttogewicht (VGM) eines gepackten Containers oder von Packstücken und Frachtstücken, Paletten, Staumaterial und anderem Verpackungsmaterial ermittelt werden kann, das die Genauigkeitsstandards und Anforderungen des jeweiligen Landes erfüllt, in dem es verwendet wird.

LEERGEWICHT

Das Gewicht eines leeren Containers, der keine Packstücke, Frachtstücke, Paletten, Staumaterial oder jegliches andere Verpackungsmaterial enthält.

OFFSHORE-CONTAINER

Alle Container, die auf offener See abgewickelt werden, gemäß der Richtlinie für die Genehmigung von auf offener See gehandhabter Offshore-Container (MSC/Circ.860) und den überarbeiteten Empfehlungen zur harmonisierten Interpretation und Implementierung der International Convention for Safe Containers von 1972, in der jeweils gültigen Fassung (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

PACKSTÜCK

Ein oder mehrere Frachtstücke, die für den Transport zusammengebunden, gepackt, umwickelt, in Kisten verpackt oder verpackt sind. Verpackungsbeispiele umfassen Pakete, Kisten, Schachteln und Kartons, sind aber nicht auf diese beschränkt.

SCHIFF

Jedes Schiff, auf das SOLAS Kapitel VI zutrifft. Ausgenommen von dieser Definition sind Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)-Schiffe, die internationale Kurzstrecken befahren und auf denen sich die Container auf einem Chassis oder Trailer befinden und beladen oder entladen werden, indem sie auf das und von dem Schiff gefahren werden.

SEPARATE KOMMUNIKATION

Bezeichnet – ist aber nicht beschränkt auf – eine Erklärung, die ein Wiegezertifikat einschließt, das von einer Wiegestation ausgestellt wurde, die kalibrierte und zertifizierte Wiegeausrüstung verwendet.

SICHERUNGSMATERIAL

Jedes Material zum Stauen und Laschen sowie andere Ausrüstung zum Blockieren, Befestigen und Sichern von verpackten Frachtstücken in einem Container.

VERIFIZIERTES BRUTTOGEWICHT

Das gesamte Bruttogewicht eines gepackten Containers, bestimmt durch eine der Methoden zur Ermittlung des Bruttogewichts eines gepackten Containers (siehe auch „Bruttogewicht“).

VERLADER

Ein Rechtsträger oder eine juristische Person, die auf dem Frachtbrief oder Seefrachtbrief oder einem äquivalenten multimodalen Transportdokument als Verlader angegeben ist und/oder die einen Frachtvertrag mit einer Reederei abgeschlossen hat (oder in deren Namen oder Auftrag ein Frachtvertrag geschlossen wurde).

VERPACKUNGSMATERIAL

Bezeichnet jedes Material, das zum Schutz vor Beschädigung von Packstücken und Frachtstücken verwendet wird, einschließlich, aber nicht beschränkt auf, Lattenkisten, Verpackungsblocks, Gebinde, Kästen, Kisten, Fässer und Skids. Von der Definition ausgeschlossen ist jedes Material innerhalb von individuell versiegelten Verpackungen zum Schutz von Frachtstücken in der Verpackung.

VERSANDDOKUMENT

Ein Dokument, das vom Verlader zur Übermittlung des verifizierten Bruttogewichts (VGM) des gepackten Containers verwendet wird. Dieses Dokument kann Teil der Transportanweisungen an die Reederei sein oder Teil einer separaten Kommunikation (z. B. einer Erklärung mit von einer Wiegestation ausgestellttem Wiegezertifikat).

VERTRETER DER UMSCHLAGSANLAGE

Eine Person, die im Auftrag eines Rechtsträgers oder einer juristischen Person handelnd in die Bereitstellung von Kaigebühren, Dienstleistungen im Dock, bei der Stauung, bei der Lagerung oder anderen Umschlagsdiensten in Verbindung mit einem Schiff involviert ist.