

INFORMATION FÜR KUNDEN

SOLAS VERORDNUNG

SOLAS, SAFETY OF LIFE AT SEA

VERIFIKATION DES GESAMTBRUTTOGEWICHTS VON CONTAINERN

VGM, VERIFIED GROSS MASS

Geschätzte Kundschaft

Hinsichtlich dem Transport von Seecontainern tritt am 1. Juli 2016 eine wichtige Ergänzung der UN-Konvention SOLAS (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) in Kraft. Das Gesamtbruttogewicht (VGM) eines Seecontainers muss ermittelt und der Reederei vor dem Belad auf das Seeschiff für die Erstellung der Ladepläne zur Verfügung gestellt werden. SOLAS sieht vor, dass Container ohne VGM nicht mehr verladen werden dürfen. Verantwortlich für das VGM ist die auf dem B/L als «Shipper» aufgeführte Partei. Von Juli bis September 2016 empfiehlt die IMO Zurückhaltung bei den Kontrollen, damit sich die neuen Abläufe einspielen können.

METHODEN FÜR DIE ERMITTLUNG DES VGM

Für die Ermittlung des VGM anerkennt die Schweiz in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der International Maritime Organisation (IMO) zwei Methoden:

Methode 1 Physische Verwiegung

Voraussetzung für die Anwendung dieser Variante ist das Verwiegen des beladenen und versiegelten Containers auf einer in der Schweiz geeichten Waage. Für die Anwendung der Methode 1 sind alle verladenden Parteien zugelassen.

Methode 2 Kalkulatorischer Prozess

Das VGM wird auf Basis valider Daten aus Sendungsgewicht(en), Verpackungs-, Stau- und Sicherungsmaterial sowie dem Eigengewicht des Containers theoretisch ermittelt. Die Anwender der Methode 2 müssen mindestens eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen: ISO- oder AEO-Zertifizierung oder ein IT-gestütztes Planungssystem (MRP, ERP).

Die Kriterien für die Zulassung zur Methode 2 wurden von den entsprechenden Verbänden in Absprache mit dem SSA Schweizerischen Schifffahrtsamt erarbeitet und in einem Merkblatt zusammengefasst.

TOLERANZEN

Messtoleranzen sind in SOLAS nicht definiert. Die Schweiz legt keine Toleranzen fest. Für die in der Schweiz verpackten Container sind bei der Ermittlung des VGM Abweichungen entsprechend den zugelassenen Fehlergrenzen der Messmittel zulässig. In den Verladehäfen gelten die Bestimmungen des jeweiligen Landes.

CONTAINER OHNE VGM IN DEN HAFEN

Der Exportcontainer kann auch ohne VGM-Meldung in den Hafen gebracht werden. In der Regel wird dort eine Möglichkeit zur Verwiegung des Containers angeboten, doch muss im Rahmen des Dokumenten-Closings mit einer gewissen Vorlaufzeit und unterschiedlichen Verfahren pro Reederei gerechnet werden.

DOKUMENTATION DER VERWIEGEUNG

Ein Verwiegungsschein, der einen klaren Bezug zwischen Container und dem gemessenen Gewicht mit Datum der Verwiegung herstellt, ist ausreichend. Es muss kein standardisiertes Dokument ausgestellt werden.

ÜBERMITTLUNG DER VGM AN DIE REEDEREIEN

SOLAS schreibt die Form der Gewichtsmeldung nicht vor. Es wird empfohlen, bei allen Datenübermittlungen einen getrennten Datensatz für die VGM mitzusenden, der das Gesamtbruttogewicht des gestauten Containers enthält. Das VGM ist eine zusätzliche Gewichtsmeldung, die die Gewichtsangaben auf dem B/L oder der Zollanmeldung nicht betreffen. Der Verloader bzw. der Spediteur muss bei seiner Reederei abfragen, wie das VGM übermittelt werden soll. Es gibt keine einheitlichen Vorgaben. Einige Buchungs-IT-Systeme von Reedereien und Seehäfen haben den VGM Meldeprozess bereits integriert.

VERANTWORTLICHKEITEN

Die Verpflichtung zur korrekten Ermittlung und Übermittlung der Bruttogewichte liegt beim Verloader. Er dokumentiert das VGM gegenüber seinem Spediteur oder Frachtführer in geeigneter Form, so dass dieser wiederum jederzeit die gemeldeten Gewichte belegen kann.

Tritt der Spediteur auf dem B/L als Shipper in Erscheinung (NVOCC) ist er für die Übermittlung des VGM verantwortlich. Der NVOCC muss sich darauf verlassen können, dass er vom Verloader die korrekten VGM erhält. Es ist empfohlen, mit dem Verloader eine Vereinbarung (Letter of Indemnity) zu treffen, die dem Spediteur erlaubt, die VGM weiterzuleiten und die gegenseitige Verantwortlichkeit regelt.

KONSEQUENZEN AUS DER VERLETZUNG DER NEUEN RICHTLINIE

Das SOLAS-Regelwerk verpflichtet die Reedereien, keine Container auf ihre Schiffe zu verladen, von denen ihr kein VGM vorliegt. Welche Konsequenzen das Aufdecken von Fehldeklarationen haben wird, obliegt der Reederei. Die grösstmögliche Folge dürfte darin liegen, dass der Container bei Stichprobe und Fehldeklaration nicht verladen wird und Liegekosten entstehen. Ob eine Reederei darüber hinaus eine Busse ausstellen will, liegt in ihrem eigenen Ermessen.

Quelle(n) *Schweizerisches Seeschiffahrtsamt SSA, 09.06.2016*
SPEDLOGSWISS/Swiss Shippers Council, 07.06.2016

http://www.spedlogswiss.com/media/3C6CC4DE-155D-C846-014B06CF04EEE829/zirk16203d_spe_sch_solas_stand_juni2016.pdf?uuid=3CEC5EE9-155D-C846-01CC9C4E0AA681AE

MAERSK Line, VGM Guideline
<http://news.maerskline.com/VGM>

ERFORDERLICHE OPERATIVE PROZESSE

- Absprache mit der Reederei, bis wann spätestens das VGM vorliegen muss und in welcher Form dieses übermittelt werden muss (ev. vorgezogenes Closing)
- Absprache mit dem Verloader, durch wen und nach welcher Methode das VGM festgestellt und dokumentiert werden soll (Gegenstand der Beauftragung)
- Absprache mit der Terminal Operator und/oder Frachtführer, ob die Ermittlung des VGM durchgeführt werden muss oder nicht (Gegenstand der Beauftragung)
- Sicherstellung und Archivierung des Wiegedokumentes (Wiegeschein)

Falls für das VGM die Methode 2 angewendet werden soll, ist im Auftrag an die Reederei der nachfolgende Hinweis anzubringen: *THE EMPTY WEIGHT OF THE CONTAINER (TARE WEIGHT) HAS BEEN PROVIDED BY THE SHIPPING LINE. WE HAVE NO POSSIBILITY TO VERIFY THE ACCURACY OF THE WEIGHT OF THE EMPTY CONTAINER AND REFUSE ALL LIABILITY FOR ITS ACCURACY.*

ERFORDERLICHES DOKUMENT

Für die Feststellung des VGM muss durch den Versender eine verbindliche Deklaration ausgefüllt werden, die einen eindeutigen Bezug zwischen dem Container und dem VGM herstellt und einen Hinweis über die gewählte Messmethode darstellt. **Beilage** SPEDLOGSWISS VGM Declaration

GRUNDSATZ

Die Interfracht Speditions AG kann entlang der unterschiedlichen Lieferketten im Export die im Rahmen der SOLAS Anforderungen erforderlichen Prozesse, insbesondere die Verwiegung der Seecontainer sowie die entsprechende Dokumentation der Verwiegung sicherstellen. Dies gilt für den Verlad von FCL Lieferungen aus der Schweiz wie auch für LCL Lieferungen, ungeachtet dessen, ob der LCL in der Schweiz oder im europäischen Nordhafen konsolidiert wird.

Die Verwiegung des FCL nach Methode 1 kann an einer Krananlage im Raum Basel bzw. bei den Terminalbetreibern für den Verlad per Rheinschiff oder Bahn erfolgen. Die Verwiegung von LCL Lieferungen kann im Rahmen des Umschlags am Terminal Pratteln oder im Seehafen erfolgen. Die Kosten der jeweiligen Verwiegestellen werden nach Auslage verrechnet.

PROVISORISCHE KOSTENÜBERSICHT VGM (STAND 28.06.2016)

FCL

Verwiegung (gemäss Terminalbetreiber Bahntransport)	CHF 75.00 Container
Verwiegung (gemäss Terminalbetreiber Rheintransport)	CHF 55.00 Container
Verwiegung (gemäss Terminalbetreiber Strassenverkehr)	CHF 60.00 Container

LCL

Verwiegung am Binnenterminal (gem. Frachtführer)	CHF 15.00 15 Min. Aufwand
Verwiegung am Seehafen (gem. Terminalbetreiber)	EUR 15.00 Auftragspauschale
Verwiegung am Seehafen (gem. Terminalbetreiber)	EUR 15.00 Wiegeauftrag
Verwiegung am Seehafen (gem. Terminalbetreiber) < 3 To	EUR 5.00 Colis m/m EUR 25.00
Verwiegung am Seehafen (gem. Terminalbetreiber) > 3 To	EUR 20.00 Colis