

Hamburg, 12.04.2016

Zusammenfassung: Informationsveranstaltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 11. April 2016 in der „Patriotischen Gesellschaft, Trostbrücke 4-6, 20457 Hamburg.

Referenten:

Leitung der Diskussion: Herr Reche – Referatsleiter BMVI


1. Stand des Rechtsetzungsverfahrens im BMVI
Uwe Lohmann, Referat WS 23, BMVI
2. Vorgaben der Verwaltung
Thomas Crerar, Dienststelle Schiffssicherheit, BG Verkehr (Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post Logistik Telekommunikation)
3. Umsetzung der SOLAS-Vorgaben aus der Sicht der Praxis
Detlev Wollert, Vorstandsmitglied des Deutschen Seeverladerkomitees im BDI (Leiter Steuerung Seeverkehre Export, Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG)
4. Bestimmung „Verified Gross Mass“ (VGM) in einem grossen Chemieunternehmen
Hans Georg Volkenand, Ludwigshafen, Senior Specialist Distribution Safety, und Vorsitzender des VCI Arbeitskreises .BASF Ludwigshafen
5. VGM – Technische Loesungen
Riccardo Hilpert, Geschäftsführer Tally Tech GmbH, Bremen
https://www.tally-tech.com/de/technologie/#_app
6. Berücksichtigung des VGM durch den Terminalbetrieb
Birgit Schwarz (Terminal Technolgy Specialist), HHLA Hamburg
7. Gemeinsam zum VGM – Prozessanalyse eines Reeders
Franziska Goldgrabe und Hubert Hoffmann (Chief Information Officer, MSC Managment)

Ca. 350 Teilnehmer aus der verladenden Wirtschaft, Spedition, Hafenbetriebe, Reedereien, IT Systeme u.v.a.

How to meet the container weight mandate


As a shipper, what are your options?

OPTION A.
Take a loaded container over a **weighbridge**, subtract the weight of the truck, chassis, and fuel to get the weight of the packed container.




Scales must be certified and calibrated in line with the national standards of the country where the weighing occurred.

OPTION B.
Weigh each item – including its packaging, palleting, dunnage and other packing and securing materials – going into the box. Add that sum to the weight of the container to find the weight of the packed container.



What are you required to do?

Provide a document signed by the shipper to the shipping line and terminal declaring that the **shipper verified** the weight and that it was weighed properly.




The SOLAS amendment will be enforced by the coast guard or other agency responsible for SOLAS regulations in a given country and punishments for violations will vary by country.

What happens in the case of noncompliance?

There are all kind of possibilities for what could happen to the box that failed to provide the certified weight document but none are settled.

Terminals may choose to hold a container or send it back, but whatever happens, the ship will leave and the container will not.



JOC

JOC 14. Dec 2015 / url: http://www.joc.com/regulation-policy/transportation-regulations/international-transportation-regulations/jocs-container-weight-mandate-guide_20151214.html

Schaubild aus dem „Journal of Commerce“ vom Dezember 2015

Veranstaltung „Bruttomassebestimmungen von Frachtcontainern vom 11.04.2016

1. Stand des Rechtsetzungsverfahrens im BMVI

Uwe Lohmann, Referat WS 23, BMVI

Was ist neu:

SOLAS CHAPTER VI CARRIAGE OF CARGOES AND OIL FUELS
Part A General Provisions Regulation 2 –Cargo information

The following new paragraphs 4 to 6 are added after existing paragraph 3:

4 In the case of cargo carried in a container*, except for containers carried on a chassis or a trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages as defined in regulation III/3, the gross mass according to paragraph 2.1 of this regulation shall be verified by the shipper, either by:

.1 weighing the packed container using calibrated and certified equipment; or

.2 weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other securing material to be packed in the container and adding the tare mass of the container to the sum of the single masses, using a certified method approved by the competent authority of the State in which packing of the container was completed.

5 The shipper of a container shall ensure the verified gross mass** is stated in the shipping document. The shipping document shall be:

.1 signed by a person duly authorized by the shipper;

.2 submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan***.

6 If the shipping document, with regard to a packed container, does not provide the verified gross mass and the master or his representative and the terminal representative have not obtained the verified gross mass of the packed container, it shall not be loaded on to the ship.”

*

The term "container" should be considered as having has the same meaning as defined and applied in the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended, taking into account the Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) and the Revised Recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138/Rev.1). ** Refer to the Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo (MSC.1/Circ.1475). *** This document may be presented by means of EDP or EDI transmission techniques. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name, in capitals, of the person authorized to sig

Herr Lohmann referiert, dass die SOLAS (Safety of Live at Sea) schon im Sommer 2014 die Direktive zum VGM auf Initiative der Reeder verabschiedet hat. Diese wurde dann vom BMVI in den Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern MSC.1/Rundschreiben 1475 v. 9.Juni 2014 umgesetzt (siehe Anlage). Die nach Durchlaufen der politischen Gremien auf Länder- wie auch Bundesebene soll sich dies dann in einer Änderung im Verkehrsblatt Nr. 2 und der 16-Schiffssicherheitsanpassungsverordnung bis Mitte Mai 2016 widerspiegeln.

Herr Lohmann weißt nochmal deutlich auf verschiedene Punkte hin:

- Verantwortlichkeit zur Meldung des VGM ist der Befrachter.
- Der Spediteur als Ablader gegenüber dem Verfrachter (Reeder) ist insofern verpflichtet das VGM an den Verfrachter (Reeder) weiterzuleiten. Dies kann, muss aber nicht z.B. über die Kaibetriebe erfolgen
- Es gibt keine Form für das VGM, demzufolge kann es der Frachtbrief (z.B. CMR oder der Versandauftrag oder ein anderes vom Befrachter erstelltes Dokument oder EDI übertragenes Format sein
- Das BMVI verzichtet hier bewusst auf ein Formblatt, um die Bürokratie so gering wie möglich zu halten
- Das BMVI wird mit aller Ernsthaftigkeit die Regelungen umsetzen und Versandgüter, die ab dem 01.07.2016 in die Verschiffung kommen und kein gemeldetes VGM haben werden nicht verschifft. BMVI orientiert sich hierbei an den von den Reedern vor Verladung erstellten Stauplänen zur jeweiligen Abfahrt. Es werden alle Schiffe von allen deutschen Haefen entsprechend verifiziert. Damit es zu keinem Ladungsabgehen in andere europäische Haefen gibt, gibt es eine enge Abstimmung und gemeinsames Vorgehen mit anderen europäischen Häfen wie z.B. Rotterdam/Antwerpen/Le Havre usw. Grundsätzlich ist aber die Umsetzung der SOLAS-Bestimmungen Sache der jeweiligen Staaten.
- Zum Thema Gewichtstoleranzen: Herr Lohmann führt aus, dass im Zuge der Gewichtsverifizierung im Rahmen von zugelassenen Waagen der Stufen III und IV eine Toleranz von 2% grundsätzlich möglich ist. Er erläutert dies am Beispiel Tempolimit und einer sich aus den auch hier aus den Toleranzen der Messgeräte sich ergebenden i.d.R. von den Landesverkehrsbehörden angesetzten Toleranz. Ferner wird das BMVI, mit denen sich aus

der Ware/Verpackung (Feuchtigkeit Holz/Pappe) ergebende oder möglicher Differenzen aus TARA Neu Container oder Repacontainer, eingezogenen Zwischenböden etc etc maßvoll mit ggfs. nachverwogenen Container hinsichtlich VGM umgehen. Hier wird z.B. auch Schnee auf Containerdach berücksichtigt werden.

- Eine Bebußung von Verstößen ist momentan noch nicht konkretisiert
- Gewichtskontrollen / Nachverwiegung einzelner Container sollen auf Indikation erfolgen. Eine Störung des Transportablaufs soll vermieden werden.
- Eine Verwiegung/Anhalten von Containern, die im „an Bord-Prozess“ sind ist nicht vorgesehen bzw. soll vermieden werden
- Es wird keine Übergangsfristen geben

Eine Fragerunde zu verschiedenen Aspekten wie z.B. Leercontainer, Tankcontainer mit Restmenge (Leer), Nachfragen zum Thema Verantwortlichkeit bei der Bebußung bzw. Umgang VGM zu von Reedern zwischen den Häfen verladene Leercontainern – ohne Frachterloes - beenden diesen Vortrag.

Thomas Crerar (Jurist bei der BG Verkehr) referiert (webseite: www.deutsche-flagge.de)

Referiert über das Thema der Methoden zur Verwiegung, speziell im Hinblick auf Methode 2

- Ladungsgüter, Verpackung und Stau-Sicherheitsmaterial müssen in Einzelverwiegung mit Handelswaagen der Genauigkeitsklasse 3 verwogen sein
 - Befrachter kann eine Zertifizierung in laufenden Verfahren von ISO oder AEO erwirken
 - Es gibt kein spezielles Zulassungsverfahren
 - Die BG Verkehr wird im Mai 2016 im Zuge eines „Runden Tisches“ ein allgemeines Verfahren zur VGM erarbeiten. Dies soll dann unter www.deutsche-flagge.de abrufbar sein.
 - Kontrollverwiegungen werden nur unter Einhaltung eines gemeinsamen europäischen Vorgehens umgesetzt werden. Eine Verwiegung während des Beladevorgangs findet nicht statt
 - Containeraradifferenzen von 300-400 kg bei Repacontainern sind möglich und werden berücksichtigt.
 - Es wird keine positives Gewichtsfeedback im Zuge des Verfahrens geben.
 - Containertara wird bei Methode 2 gemaess Aufschrift am Container addiert.
 - Bebußung von Vergehen wird Hafenstaatliche Aufgabe sein.
-

Herr Detlev Wollert referiert über die SOLAS Umsetzung aus Sicht der Praxis

In den Mittelpunkt seiner Fragestellungen rückt er das Haftungsthema hinsichtlich

Wer haftet?

In welcher Höhe wird gehaftet?

Ist die Haftung eine persönliche Bebußung?

Ferner stoßt er nochmals die Toleranzregel 2% vs 5 % an und verweist nochmal darauf, dass bestehende Zertifizierungsverfahren in Hinsicht auf die Vorgaben des BMVI volle Akzeptanz genießen

Herr Hans-Georg Volkemund referiert über VGM in einem großen Chemiekonzern

Herr Volkemund berichtet, dass die BASF die SOLAS Bestimmungen in 50 Ländern (Standorten) umsetzen muss und hierbei verschiedene nationale Rechtsbestimmungen und Umsetzungsfortschritte der SOLAS Bestimmungen einfließen lassen muss. Problemtaik hier ist, dass noch nicht alle Länder die Methode 2 ratifiziert haben. Im Weiteren berichtet Herr Volkemund, dass analog zum Thema IMDG und Containerpackzertifikat eine weitere verantwortliche Person im Unternehmen entsprechende Zeichnungsberechtigung hinsichtlich eines VGM geeigneten Dokuments erlangen wird. Ferner weist Herr V. darauf hin, dass bisher noch nicht qualifiziert wurde bis zu welchem Zeitpunkt das VGM vorliegen muss. In der Verordnung wird nur von einer rechtzeitigen Übermittlung des VGM gesprochen. Einige Reeder haben hier schon ein VGM closing angedeutet.

Herr V. gibt als Lösung ein ein Verlaufs-VGM vor, welches im Zuge des Transportfortschrittes einen Präzisierungsfortschritt erhält.

Riccardo Hilpert GF bei TallyTech referiert über Verwiegemethoden und Integration in Kommunikationsplattformen. Näheres hierzu auf

https://www.tally-tech.com/de/technologie/#_app

Frau Birgit Schwarz/HHLA Hamburg referiert über Stellung und Verhalten der Kaibetriebe im Zusammenhang der HHLA Betriebsstätten CTA, CTB und Tollerort

- In der Annahme wird kein Container ohne VGM abgelehnt
 - Verladung auf Seeschiff ohne VGM nicht möglich
 - VGM wird vom Reeder über das System „COPRAR LOAD“ an die HHLA übermittelt
 - CTA und CTB verfügen über Wiegeeinrichtungen der Klasse 3. Eine regelhaften und massenweise Verwiegung von Container ist aber aus Kapazitätsgründen nicht möglich
 - Frau Schwarz berichtet über eine zur Zeit öffentliche Ausschreibung/Planung der Einrichtung einer Wiegevorrichtung auf einem Parkplatz an der Dradenau. Dies wird durch HPA (Hamburg Port Authority) vorangetrieben
 - Darüberhinaus soll es wohl einige privatwirtschaftliche Betriebe im Hamburger Hafen geben, die Waagen einrichten oder schon eingerichtet haben
 - Hinsichtlich der rechtzeitigen Übermittlung des VGM vom Reeder an den Kaibetrieb spricht Frau Schwarz von einer Frist von 24-36 Stunden vor ETA des ankommenden Schiffes. Lt Ihrer Aussage solle es keine 48 Stunden sein.
-

Franziska Goldgrabe & Hubert Hoffmann zum Thea VGM Prozessanalyse eines Reeders

Frau Goldgrabe stellt kurz den derzeitigen Prozesstand im Hause MSC zum Thema zeitgerechtem und möglicher Übermittlung der VGM Daten an MSC vor. Hierbei greift MSC auf bereits aufbereitete Schnittstellen wie INTTRA zurueck. Neue Erkenntnisse gibt es von Seiten MSC's nicht.

Grundsätzlich siueht sich MSC im Rahmen der Ziels (in 80 Tagen) gut gerüstet.

Für Rückfragen spricht uns bitte an

Christian Wolff & Timo Westerhuys

VGM Officers in Charge